

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI**

**PEDAGOGICKÁ FAKULTA**

Katedra antropologie a zdravovědy

**Diplomová práce**

**Bc. Tomáš Jáně**

*Učitelství technické a informační výchovy pro střední školy a 2. stupeň základních škol*

*a Učitelství výchovy ke zdraví pro 2. stupeň základních škol*

**Znalost dopravních pravidel začínajících řidičů**

## **Prohlášení**

*Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně a použil jen uvedenou literaturu a zdroje.*

*V Postřelmově dne 15. 4. 2018*

.....

*podpis*

## **Poděkování**

*Děkuji Mgr. Petře Kurkové, Ph.D., za odborné vedení diplomové práce, za její přátelský přístup, vstřícnost, laskavost, usměrnění a cenné rady, které mi v nesnázích velmi pomohly.*

*Dále bych chtěl poděkovat VOŠ a SŠ Automobilní Zábřeh a jejímu řediteli panu Ing. Vítězslavu Martykánovi za vstřícnost a umožnění provést výzkum na jejich škole. Největší dík, ovšem patří učiteli VOŠ a SŠ Automobilní Zábřeh a vedoucímu řídičského kurzu panu Ing. Jiřímu Kellarovi, který mi pomohl zprostředkovat celý výzkum.*

*V neposlední řadě děkuji své rodině za nesmírnou podporu, kterou mě po celých 5 let studia zaplavovala a také moji přítelkyni za trpělivost a obětavost.*

## Obsah

Úvod.....	6
Cíle práce.....	7
A. Teoretická část.....	8
1. Začínající řidič.....	8
1.1. Věkové zvláštnosti.....	8
1.2. Psychologické faktory.....	9
1.3. Zrakové vnímání.....	10
1.4. Sluchové vnímání.....	11
1.5. Desatero začínajícího řidiče.....	12
2. Dopravní nehodovost mladých řidičů.....	12
2.1. Psychologické typy řidičů.....	13
2.2. Statistiky za rok 2017.....	16
2.2.1. Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu a drog v ČR.....	18
2.2.2. Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu v zahraničí.....	18
2.2.3. Dopravní nehody zaviněné mladými řidiči s praxí 0-5 let.....	19
3. Pravidla silničního provozu.....	21
3.1. Historie dopravních předpisů v ČR.....	21
3.2. Současná legislativa.....	23
4. Výuka začínajících řidičů na automobilních školách.....	25
4.1. VOŠ a SŠ Automobilní Zábřeh.....	25
5. Preventivní programy pro mladé řidiče.....	28
5.1. NEHODOU TO ZAČÍNÁ.....	28
5.2. The Action New Generation.....	29
5.3. CLOSE TO.....	29
5.4. Nemyslíš, zaplatíš.....	31

B. Praktická část.....	32
6. Výsledky.....	32
6.1. Metodika výzkumu.....	32
6.2. Charakteristika zkoumaného souboru .....	33
6.3. Vytváření dotazníku .....	33
6.4. Vyhodnocení dotazníku.....	35
6.4.1. Demografické údaje respondentů: .....	35
6.4.2. Informace o studentech:.....	37
6.4.3. Vědomostní část: .....	42
6.5. Shrnutí výsledků.....	72
7. Diskuze .....	74
Závěr.....	76
Souhrn .....	77
Summary .....	78
Referenční seznam: .....	79
Seznam obrázků: .....	82
Seznam tabulek: .....	82
Seznam grafů:.....	82
Seznam příloh:.....	84
Přílohy: .....	85
Příloha č.1.....	85
Anotace.....	93

## Úvod

Autoškola a získání řidičského oprávnění jsou pro mladého studenta jakousi vstupenkou do světa dospělých. Student se najednou cítí svobodnější, samostatnější a nezávislejší. Umožňuje mu přesouvat se z místa na místo nezávisle na jízdních řádech autobusové a vlakové hromadné dopravy. Auto, které vlastní, je jeho vizitkou. Hudba, kterou v něm poslouchá, ho dělá pro své vrstevníky zajímavým. Svět se pro něj stává dostupnějším a žádné místo na zemi není dost daleko na to, aby se tam s kamarády nedalo dojet.

V mé diplomové práci se budu zabývat efektivností řidičského kurzu, který absolvují studenti v rámci svého vzdělávání na Vyšší odborné škole a Střední škole automobilní v Zábřeze na Moravě. Tato škola je v místě mého bydliště a zabývá se danou oblastí, kterou se zabývám i já. Proto padla volba právě na tuto školu. Téma diplomové práce navazuje na moji bakalářskou práci, která se zabývala znalostí dopravních předpisů žáků na základních školách. V tématu se tedy posunuji o další milník v dopravním životě každého člověka a tím je získání řidičského průkazu. Hlavním cílem práce je zjistit, jakým způsobem a v jaké míře se změní postoje a vědomosti studentů, ovlivněné řidičským kurzem. Dílčími cíli bude zjistit vstupní a následně výstupní znalosti a postoje studentů. Studenti jsou ve věku 17 – 21 let, kdy se jejich uvažování ještě vyvíjí, a tak je důležité pozitivně působit na jejich postoje a nutit je k zamyšlení nad správným chováním na silnici.

V teoretické části diplomové práce si nejprve rozeberu mladého řidiče z hlediska jeho osobnosti, jeho vlastností a rozdělím si řidiče do několika kategorií. Tato část bude ještě obsahovat kapitolu o nehodovosti mladých řidičů a aktuální statistiky z roku 2017, dále kapitolu o dopravních předpisech a kapitolu o výuce na automobilních školách. V teoretické části bych se rád zaměřil na preventivní programy, které se už po desetiletí snaží ovlivnit svými kampaněmi, a jiným způsobem působení, chování především mladých řidičů na silnici a přimět je k větší opatrnosti a ohleduplnosti v silničním provozu. Praktická část bude obsahovat samotný výzkum, kde se zaměřím na dotazník. Nejdůležitější bude sběr a následné vyhodnocení dat.

## Cíle práce

Hlavním cílem práce je zjistit efektivitu řídičského kurzu probíhajícího na Vyšší odborné škole a Střední škole automobilní v Zábřeze na Moravě. Jakým způsobem toho dosáhnout? Samotný princip celého výzkumu spočívá v porovnání vstupních vědomostí studentů s vědomostmi, které studenti získají během kurzu. Hlavní výstupní hodnotou bude číselné vyjádření efektivit kurzu.

Na základě výsledků výzkumu bych chtěl vyhodnotit, kam řídičský kurz prováděný na škole studenty skutečně posunul a na kolik se změnil názory studentů ke své budoucnosti za volantem. Jinými slovy budu zkoumat, o kolik procent se studenti ve svých znalostech zlepšili po absolvování řídičského kurzu. Myslím si, že k jistému posunu u znalostí studentů dojde. Avšak velkou neznámou pro můj výzkum bude, s jakými vstupními vědomostmi studenti do výzkumu vstoupí.

Předpokládám, že zlepšení u studentů v důsledku absolvování řídičského kurzu určitě nastane, a myslím si, že u všech otázek bude alespoň minimální zlepšení správnosti odpovědí. V úvodní části dotazníku, kde zkoumám názory studentů k jejich chování za volantem, odhaduji, že více jak polovina dotázaných studentů bude pro povolení alkoholu za volantem v nějaké rozumné míře - představující 1 – 2 piva. Také předpokládám, že studenti budou svůj řídičský průkaz chtít využívat i jinak než pouze pro své soukromé využití osobního automobilu.

## A. Teoretická část

### 1. Začínající řidič

Žádný učený z nebe nespádl, Opakování je matka moudrosti nebo Dvakrát měř a jednou řež. I těmito lidovými příslovími se dá charakterizovat mladý začínající řidič, který je jako čistý list nepopsaného papíru na počátku svého řidičského života a který se musí správně popsat, aby se budoucí řidič zachoval vždy správně a dle dopravních předpisů.

V dnešním světě moderní techniky a uspěchaného stylu života se stává řidičský průkaz nezbytnou a nutnou výbavou každého jedince, který se chce uplatnit ve společnosti. Umožňuje mu se okamžitě přemísťovat z místa na místo bez ohledu na jízdní řády veřejné dopravy a všeobecně nezávisle na jiných osobách. Právě začínající řidiči jsou jednou z rizikových skupin řidičů, kteří dělají více chyb v řízení motorového vozidla, častěji riskují nebo jednájí zbrkle a neuvážlivě. Riskují tím to, že se zapletou do dopravní nehody a že ohrozí sebe i okolí.

Chování všech řidičů, nejen mladých začínajících, ovlivňují osobnostní faktory každého jedince. A to jak psychické a fyzické dispozice, tak i aktuální rozpoložení, nálada nebo užití látky.

#### 1.1. Věkové zvláštnosti

Mladí řidiči mají ty nejlepší předpoklady k jízdě motorovými vozidly. Jsou rychlí, bystří, mají zachovalé všechny reflexy a smysly a skvěle vyvinutý pohybový aparát. Ale těmi věcmi, které jim chybí, jsou řidičská zkušenost a získaná jízdní dovednost. Navíc dalším faktorem, který negativně ovlivňuje mladé začínající řidiče, je právě mládí. Mládí je věk, který doprovází řada zvláštností v charakteru a chování většiny z nich. Bývají to typické postoje jako neuznávání platných sociálních norem a konvencí nebo sklon k přijímání zvýšeného rizika. Nejčastěji to bývá příliš vysoká rychlost nebo zbrklé a impulsivní jednání v běžných dopravních situacích. (1)



Dle odborníků Jiřího Štikara, Jiřího Hoskovce a Jiřího Poura uvádějí vědecké práce ještě tyto tendence:

- a) Požadavek na zkoumání vlastních hranic, zkoušení sama sebe.
- b) Problém sebenalezení – nezávislost, samostatnost, prosazení se.
- c) Zvýšená vitální aktivita.
- d) Zvýšené emoční napětí a emoční labilita.
- e) Zesílená vnitřní nejistota a přeceňování se.
- f) Emoční zaujetí vozidlem a možnost svobodného motorizovaného pohybu. (1)

Karel Havlík ve své publikaci *Psychologie pro řidiče* hovoří o tzv. „Řidičské dědičnosti“, kdy vychází z výzkumů chování mladých řidičů. Tvrdí, že základy dopravního charakteru jsou postaveny ještě před tím, než mladý člověk úspěšně absolvuje autoškolu. S částí se člověk rodí a část získá během svého vývoje a prvními zkušenostmi s dopravními prostředky. Na vývoji dopravního charakteru, který v závislosti na podmínkách a situacích silničního provozu reguluje dopravní chování, se podílí veškeré výchovné působení již od raného dětství. Platí to zejména o působení rodičů na dítě, kdy většinou dítě opakuje chování rodiče za volantem a vnímá všechno dění, které při jízdě autem probíhá. Děti pak, a zvláště chlapci, často věrohodně imitují při hře své rodiče, jejich chování a slovní projevy za volantem. (2)

## 1.2. Psychologické faktory

Psychologie jako obor se v oblasti dopravy snaží nejen o zvýšení celé její bezpečnosti, ale i o analýzu a udržení optimální výkonnosti lidské složky v systému člověk – dopravní prostředek – dopravní prostředí (Kaiser, 2000). (3)

Příznačné psychologické aspekty pro mladé začínající řidiče je při řízení určitá dravost, tendence k sobeckému a impulzivnímu prosazování se na silnici, nedostatečná kritičnost k sobě a ke svému chování, přehnaná sebedůvěra, neakceptování autority jiných, unáhlenost, agresivita, přecitlivělost a úzkostnost. Vykazují značný rozpor mezi vyzrálými řidičskými schopnostmi a nevyzrálými osobnostními a morálními vlastnostmi. (Havlík, 2005). (4) Nároky na psychosomatickou soustavu stále s vývojem dopravy stoupají. Otázkou zůstává, zda je člověk schopen se natolik přizpůsobit, aby zamezil zbytečným dopravním nehodám. Rozhoduje o tom psychosomatická kapacita, která nesmí být menší, než jsou požadavky dopravy. (2)

Všeobecně jsou postoje a osobnostní vlastnosti řidiče považovány za hlavní příčiny nehod a úrazů. „*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, Štikarová, 2003, s. 149).

### 1.3.Zrakové vnímání

Zrakové vnímání patří mezi asi nejdůležitější fyzické faktory, které ovlivňují chování za volantem, a vůbec umožňuje řidiči usednout za volant vozidla a řídit. Pomocí zrakového vnímání získává řidič podstatnou část základních informací o dopravní situaci. Mladí řidiči mají lepší zrak než řidiči starší, také jsou schopni rychleji reagovat a jsou tak lépe vybaveni k vnímání dopravní situace zrakem. Rychlost zrakového postřehu je ovlivněna řadou okolností, jako je paměť, zkušenost, stupeň momentální pozornosti, zaměřenost na určitý jev, aktuálním stavem nervové soustavy a její činností, rozsahem zorného pole a jinými individuálními vlastnostmi každého řidiče.

Lidské oko má oblasti s různou rozlišovací schopností o různé kvalitě vnímání informací. Můžeme jej rozdělit na centrální vidění a na periferní vidění. Centrální vidění má rozsah jen několik stupňů. V tomto rozsahu má řidič nejkvalitnější obraz z hlediska ostrosti a barvocitu. Protože má centrální vidění jen omezený rozsah vnímání, a ten není nijak zvlášť velký, je potřeba, aby řidič neustále měnil místo, kam se při jízdě dívá. Jen tehdy je schopen vnímat více informací a objektů zainteresovaných do aktuálně vzniklé dopravní situace a vyhodnocovat informace získaná zrakem. Není tedy správně sledovat dopravní situaci jen úzkou částí zorného pole ve směru před vozidlem. Pokud by se zaměřil pouze na jeden bod nebo jedno místo, nemuselo by vozidlo směřovat přímým směrem a mohlo by se nebezpečně vychýlit ze směru svého pohybu.

Naopak periferní vidění není vůbec ostré a funguje spíš jako takový radar, který zachycuje pouze pohyb, ale blíže již objekt, který se v něm nachází, nerozpozná. Špatně se v něm rozpoznávají barvy a jakékoliv detaily objektu. Nicméně je velmi důležité, protože nám rozšiřuje celkový úhel vnímání okolí zrakem, což činí zhruba 160°. (5)

Na zrakové vnímání mohou působit ještě další vlivy jako oslnění protijedoucím vozidlem za tmy, oslnění sluncem, odraz slunce v mokré vozovce, nečistota na čelním skle

zabraňující dobrý výhled z vozidla atd. Za tmy jsou podmínky pro řízení motorového vozidla, u zdravých očí, horší než ve dne, a to až o  $\frac{3}{4}$  své denní kapacity. Lidské oko v noci má malou rozlišitelnost jasů a také hůře vnímá citlivost na oslnění, které je o hodně větší než ve dne a vede k podstatně horšímu odhadu rychlosti a vzdálenosti jiných dopravních prostředků. Nebezpečné to je hlavně v případě neosvětlených chodců a chodců nevybavených reflexními prvky, kdy jej řidič má možnost spatřit až na poslední chvíli. Neosvětlený chodec v tmavém oblečení je vidět na 25-26 metrů. Pokud je ale chodec vybaven světlým typem oblečení, je spatřen už ve vzdálenosti 38-40 metrů, jak uvádí výzkum ČSAD Plzeň 1985. Reflexní prvky a vhodné osvětlení samozřejmě zvyšují vzdálenost, na kterou je chodec řidičem spatřen. Osvětlení by však nemělo oslňovat řidiče. (2)

#### **1.4.Sluchové vnímání**

Uchem, jakožto sluchovým orgánem, vnímáme hned po zraku nejvíce informací. Je to však podstatně méně, ale vnímáme jím informace, které jsou jinak našemu organismu nedostupné. Sluch při řízení automobilu využíváme hlavně k odhalení blížícího se nebezpečí, k odhalení poruchy automobilu nebo k vnímání signálů využívajících se v dopravě. Konkrétně sem patří zvuk sirény sanitky, hasičů nebo policie, troubení jiného vozidla, porucha a klepání v motoru, rány ozývající se z výfuku, zvuk motoru a tím indikace, že vůbec běží, kvílení pneumatik, kontrolky na palubní desce doprovázeny zvukovým upozorňovacím signálem, sirény upozorňující na všeobecné ohrožení nebo signalizační zařízení na železničním přejezdu.

## 1.5. Desatero začínajícího řidiče

- 1) Ohleduplnost ke každému řidiči a chodci.
- 2) Jízda přiměřenou rychlostí. Nespěchat příliš a zbytečně se nesnažit dohnat časovou ztrátu.
- 3) V noci snížíme rychlost, dle podmínek a viditelnosti.
- 4) Dodržujeme bezpečnou vzdálenost od vozidla, které máme před sebou.
- 5) V zatáčkách, před vrcholem stoupání a v nepřehledných úsecích nevyjíždíme do protijedoucího pruhu.
- 6) Nevynucujeme si přednost na křižovatkách a agresivně nevyjíždíme do ní.
- 7) Správně se zařazujeme do jízdních a odbočovacích pruhů a včas signalizujeme změnu směru jízdy.
- 8) Neřídíme vozidlo, pokud jsme citově či jinak rozrušeni.
- 9) Pokud se setkáme s nepřiměřeným jednáním jiného řidiče, nesnažíme se mu jeho chování oplatit.
- 10) Sledujeme okolí automobilu ve zpětných zrcátkách, obzvláště při změně směru jízdy. (1)

## 2. Dopravní nehodovost mladých řidičů

Skupina mladých řidičů, což jsou všichni začínající řidiči, patří mezi rizikové skupiny, co se týče dopravních nehod. Podle výzkumů (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003) mladiství řidiči do věku 25 let mají vyšší četnost dopravních nehod a dopravních přestupků než řidiči jiných věkových skupin. Bylo také zjištěno, že počet smrtelných nehod, přepočítaná na počet ujetých kilometrů, je u motocyklistů asi 5x větší než pro řidiče osobních automobilů. U nás v ČR je věková hranice k získání řidičského průkazu na motocykl 16 let, tudíž je to první možnost pro mladé řidiče k získání řidičského oprávnění, a tedy i k riziku zapojení se do dopravní nehody.

Nejčastějším důvodem dopravní nehody u mladistvých řidičů bývá střet s přecházejícím chodcem, jízda v podvečer či v noci, přejetí ze svého pruhu do protisměru a hlavně nepřiměřená rychlost jízdy, kterou mladí řidiči nepovažují za nebezpečnou. Na základě psychologických studií vyšly najevo některé charakteristické projevy týkající se skupiny mladých řidičů. Mezi takové nejvýraznější patří soutěživost a chuť riskovat. U mladistvých převažuje tento typ dopravní nehody, kdy nepřizpůsobí dostatečně rychlost, nesmyslně riskují tím, že předjíždějí v nepřehledných úsecích či neodhadnou vzdálenost

protijedoucího automobilu. Na vině je i jakási impulsivita, kterou se mladí řidiči vyznačují, kdy se v daném okamžiku špatně rozhodnou a třeba právě riskantně předjíždí nebo nepřiměřeně přidávají plyn. Jsou to všechno vlastnosti, které se časem u většiny změní, a mladiství postupem času získají jakousi zkušenost a lepší odhad pro bezpečnou jízdu. Obecně se uvádí, že aby mladý řidič dosáhl úrovně vyspělého řidiče, musí ujet přibližně 100 000 km v období asi 7 let. Tedy pokud mladý řidič s řidičským oprávněním sk. B začne řídit v 18 letech, této úrovně může dosáhnout již v 25 letech, a tím se zařadit do skupiny s nižší nehodovostí. (5)

Modelovou situací dopravních nehod mladistvých je návštěva diskotéky či jiné soukromé akce a návrat z ní domů. V takovéto situaci bývá na vině ve většině případů přítomnost alkoholu v krvi řidiče, hecování řidiče ze strany kamarádů k riskantní neopatrné jízdě nebo únava při návratu v časných ranních hodinách. Důsledky těchto dopravních nehod bývají katastrofální. Každý rok se nějaká podobná nehoda se smrtelnými následky stane v okolí každého člověka. Informace se nejčastěji objevují v médiích a okraje silnic jsou pak lemovány křížky a zapálenými svíčkami. A vše je naprosto zbytečné.

Jednou z dalších příčin zvýšené nehodovosti mladých řidičů je stav jejich automobilu. Mladí řidiči většinou vlastní starší vozy v horším technickém stavu. Je to naprosto logické, protože mladí řidiči jsou ještě většinou studenti nebo teprve nastoupili do svého prvního zaměstnání, a tak nemají na nějaké lepší auto finance. Druhou věcí je, že dokud nezískají potřebné řidičské zkušenosti, je nějaké nové a rychlé auto spíše na škodu a může jim být spíše nebezpečím v podobě vyššího rizika dopravní nehody zaviněné vysokou rychlostí. Na druhou stranu bezpečnostní prvky starších vozů bývají ovšem na dnešní dobu nedostačující a bezpečí řidiče ve voze je na nízké úrovni.

## **2.1. Psychologické typy řidičů**

O tom, jestli mladý řidič je špatným nebo dobrým řidičem, nerozhoduje jen jeho věk a dosavadní řidičské zkušenosti. Z veliké části, a to už platí pro všechny oblasti působení člověka, záleží na struktuře osobnosti jako celku. To jak se člověk chová na silnicích za volantem, ovlivňují jeho osobnostní charakteristické rysy a vlastnosti, dále i schopnost udržení pozornosti, dobrá paměť, temperament, disciplinovanost, orientace v dopravních situacích a odpovědnost. Některé psychologické výzkumy ukázaly, že na chování řidiče má vliv i jeho společenské postavení, jeho osobní zájmy a celkově jeho duševní vyspělost. Přehled různých typů řidičů vytvořil McGuire (podle Hoskovec a Štikar, 1979).

Tabulka 1: Skupiny osobností zjištěných mezi řidiči a jednání řidičů každé skupiny (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003, s. 148)

Č.	Skupina	Jednání řidičů při řízení vozidla
1	Dobře přizpůsobeni; jsou vyvedeni z míry jen zřídka a rychle se vzpamatují.	Většinou nemají nehodu ani nezpůsobují porušení předpisů.
2	Mají duševní problémy, jsou však společensky odpovědní a ovládají se.	Většinou nemají nehody ani nezpůsobují porušení předpisů.
3	Mají duševní problémy, společensky odpovědní, bývají však vyvedeni z míry po dlouhá časová období.	V určitých obdobích (týdnů a měsíců) budou mít nehody a dopravní přestupky.
4	Společensky odpovědní, mají duševní problémy a sklon k ustavičnému rozrušení.	Mají vysoký počet nehod a dopravních přestupků.
5	Mají stálou tendenci k nespolečenskému a asociálnímu chování.	Stálý narušovatelé dopravních předpisů, kteří mohou mít velkou nehodovost.
6	Různé - epileptici, diabetici, duševně efektivní atd.	Chování nepředvídatelné; jednání při řízení se může pohybovat mezi velmi špatným a velmi dobrým.

Skupina č. 1 je tvořena vyrovnanými a výkonnými jedinci, jejichž chování bývá většinou odpovědné a kteří vzorově respektují pravidla silničního provozu. Pokud jsou nějakou náhlou a neobvyklou událostí vyvedeni z míry, jsou schopni se z ní rychle vzpamatovat, a tak opět obezřetně pokračovat v jízdě. Jedinci této skupiny jsou z hlediska dopravních nehod výtečnými řidiči.

Skupina č. 2 – 5 zahrnuje osoby, které trpí citovými problémy či poruchami. Všechny tyto problémy jsou způsobeny emočním napětím a konflikty. Příznaky jsou různorodé a u každé skupiny jsou jiné a v jiné intenzitě. Zahrnujeme sem neschopnost se soustředit, depresivní duševní stavy, úzkost, nerozhodnost, poruchy paměti, nejistotu ve svých rozhodnutích, nespavost nebo citové strádání a vyprahlost.

Skupina č. 2 jsou skupiny zvláštního typu. Z hlediska nehodového chování jsou to výborní řidiči podobně jako řidiči skupiny č. 1. Bývají to lidé s mírnou povahou nebo lidé, kteří se naučili své chování ovládat a přizpůsobit se.

Do skupiny č. 3 patří osoby, které mají také své osobní problémy, ale oproti předchozí skupině č. 2 už nejsou schopny své chování kontrolovat. Bývají to odpovědní lidé, avšak jejich problémy se kupí a při dosažení určité meze nejsou schopni se soustředit a podat vyrovnaný výkon. Mívají horší a lepší období. V těch horších obdobích jsou nesoustředění, ztrácejí obezřetnost, a tak se mohou snadno dopustit nějaké chyby nebo dopravní nehody. Jinak to bývají dobří řidiči, pokud tedy nemají zrovna nějaké to horší období.

Skupina č. 4 zahrnuje osoby značně ovlivněné svými problémy. Jejich chování je neúmyslné, ale rizikové, zbrklé a ve většině případů vede k dopravním přestupkům či nehodám. Nejsou to dobří řidiči z hlediska nehodovosti. Spolu se skupinou č. 3 způsobují největší počet dopravních nehod.

Skupina č. 5 zahrnuje jednotlivce, kteří jsou nazýváni psychopaty. U těchto jedinců se projevují poruchy asociální a zcela nespolečenské. Jejich kázeň je na dost mizivé úrovni a odmítají se jakkoliv přizpůsobit přijatým mravním zásadám. Jsou to lidé nečestní, egocentričtí, bez svědomí, bezcharakterní a bezohlední k ostatním. Tito lidé často mění zaměstnání, jejich život postrádá nějaký směr nebo smysl a je celý takový neustálý. S takovými lidmi se těžko vychází a nikdy nevíte, co od nich můžete čekat. Jako řidiči jsou to ti nejhorší, které můžete na silnici potkat. Dopravní předpisy jim nic neříkají, neustále je porušují a mohou způsobovat velké množství dopravních nehod.

Do skupiny č. 6 řadíme osoby, které trpí nějakou nemocí, která může ovlivnit jeho chování za volantem a třeba nemožnost reagovat na aktuální situaci. Jde o onemocnění jako epilepsie, diabetes mellitus, duševní poruchy nebo jiné tělesné nedostatky zabraňující bezpečnému chování.

Tyto charakteristiky jsou jen takovým rozškatlukováním řidičů dle psychologických dispozic a parametrů. Každý řidič, během svého řidičského života, může být zařazen do několika těchto skupin. Může dojít k jeho zlepšování, a tím k posunu do čelních skupin. Může se ale také stát, vlivem prostředí nebo onemocnění, že se zhorší a skončí ve skupinách na dně tabulky. Charakteristiky osobnosti řidiče a jeho postoje jsou považovány za nejdůležitější faktory v příčinách úrazů. Podle těchto studií, a jejich výsledků,

řidiči s větším počtem dopravních nehod jsou lidé bez respektu k pravidlům a autoritě, psychopati, agresivní nebo impulsivní a emocionálně neustálené osobnosti. (5)

## 2.2. Statistiky za rok 2017

Policie České republiky v roce 2017 šetřila 103 821 dopravních nehod na pozemních komunikacích. Při těchto nehodách došlo k usmrcení 502 osob, 2 339 osob bylo zraněno těžce a 24 740 osob bylo zraněno lehce. Hmotná škoda, odhadnutá policisty na místě dopravní nehody, činila celkem 6 316,3 mil. Kč.

Pokud porovnáme rok 2017 a rok předcházející, dojdeme k závěru, že došlo k:

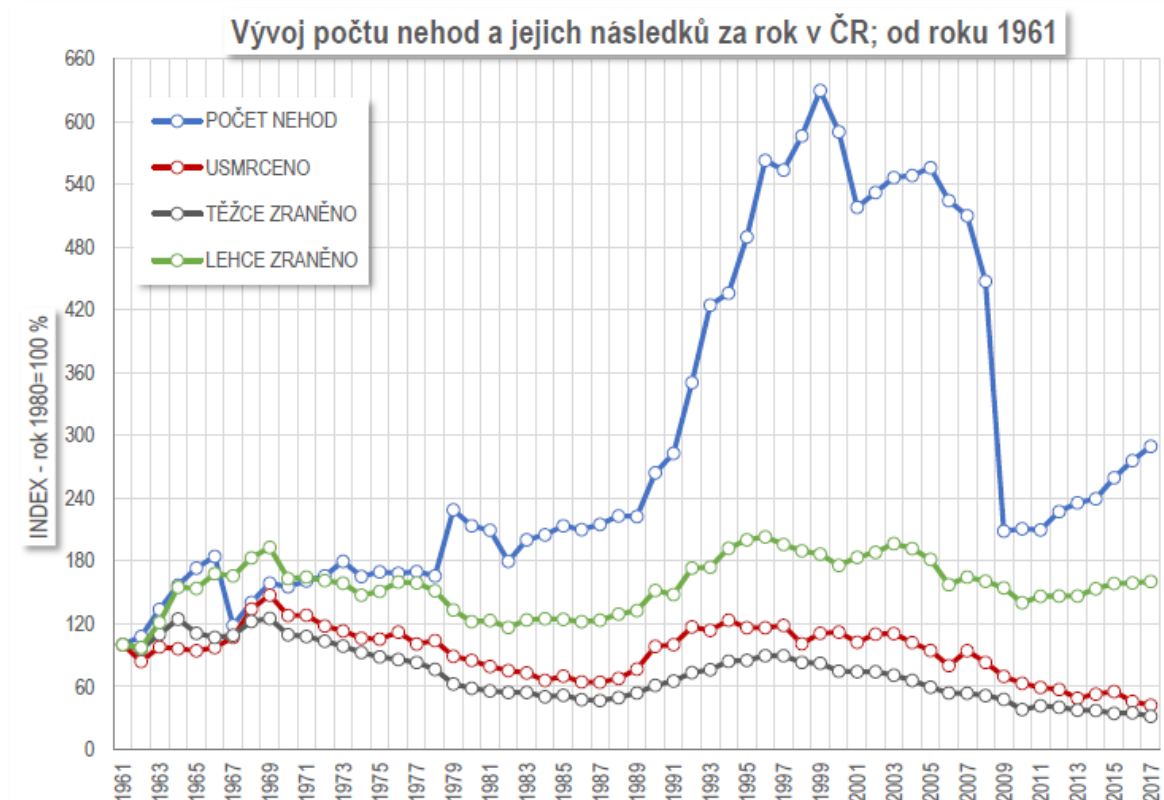
- Poklesu v kategorii:
  - počet usmrcených o 43 osob tj. o 7,9 %.
  - počet těžce zraněných o 421 osob tj. o 9,3 %.
- Nárůstu v kategorii:
  - počet nehod o 4 957 nehod tj. o 5,0 %.
  - počet lehce zraněných o 239 osob tj. o 1,0 %.
  - odhad hmotné škody o 512,1 mil. Kč tj. o 8,8 %.

Pozitivní věcí je, že počet osob usmrcených při dopravních nehodách byl za rok 2017 nejnižší od roku 1961, a to 992 usmrcených osob. Od roku 1961 dopravní policie vede souvislou statistiku dopravních nehod. Naopak nejvíce osob bylo při dopravních nehodách usmrceno právě v roce 1969, a to 1 758 usmrcených osob. Také počet těžce zraněných osob v roce 2017 je, za období od roku 1961, nejnižší. Nejvíce těžce zraněných bylo v roce 1969, a to 9 258 těžce zraněných. (6)



Tabulka 2: Počty dopravních nehod a jejich následků za uplynulých 10 let. (6)

Počet nehod a následků, ČR, 2008 - 2017	počet nehod	z toho následky na životě a zdraví	usmrceno	těžce zraněno osob	lehce zraněno osob
2008	160 376	22 481	992	3 809	24 776
2009	74 815	21 706	832	3 536	23 777
2010	75 522	19 676	753	2 823	21 610
2011	75 137	20 487	707	3 092	22 519
2012	81 404	20 504	681	2 986	22 590
2013	84 398	20 342	583	2 782	22 577
2014	85 859	21 054	629	2 762	23 655
2015	93 067	21 561	660	2 540	24 426
2016	98 864	21 386	545	2 580	24 501
2017	103 821	21 263	502	2 339	24 740



Graf 1: Přehled dopravních nehod a jejich následků z let 1961 – 2017 (6)

### 2.2.1. Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu a drog v ČR

V roce 2017 byla v České republice u 4 251 nehod, což činí pokles o 134 nehod, u viníka dopravní nehody zjištěna přítomnost alkoholu v krvi. Při těchto nehodách přišlo o život 48 osob. Drogy byly zjištěny u řidiče motorového vozidla v případě 231 dopravních nehod a 4 osoby při nich byly usmrceny (pokles o 6 osob oproti loňskému roku). V 66 případech byla u řidiče zjištěna přítomnost alkoholu a drog současně. V České republice se netoleruje jakékoliv množství alkoholu v krvi. (6)

Tabulka 3: Přehled hranic alkoholu a drog u viníka nehody v ČR (6)

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2016	počet usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2016
Alkohol u viníka do 0,24 ‰	187	5	3	-2
Alkohol u viníka 0,24 až 0,5 ‰	290	-13	3	-1
Alkohol u viníka 0,6 až 0,8 ‰	295	-35	0	-3
Alkohol u viníka 0,8 až 1,0 ‰	198	4	5	0
Alkohol u viníka 1,0 až 1,5 ‰	664	38	13	6
Alkohol u viníka 1,5 ‰ a více	2551	-140	23	-5
Alkohol a drogy	66	7	1	1
Drogy u viníka	231	-20	4	-6
<b>Alkohol celkem</b>	<b>4 251</b>	<b>-134</b>	<b>43</b>	<b>-4</b>
<b>Drogy celkem</b>	<b>231</b>	<b>-20</b>	<b>4</b>	<b>-6</b>

### 2.2.2. Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu v zahraničí

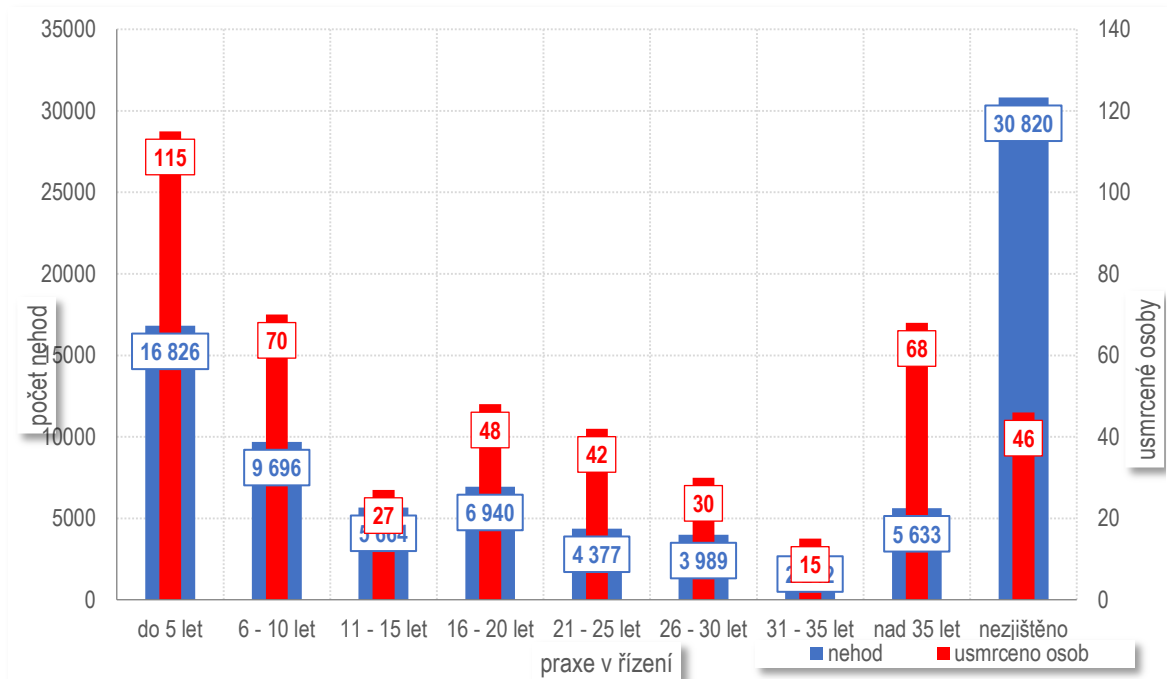
Ve Velké Británii bylo v roce 2014 usmrceno při dopravních nehodách celkem 240 lidí, kdy byla jednomu z účastníků nehody prokázána přítomnost alkoholu v krvi, což představovalo z celkového počtu dopravních nehod 13 %. Na dopravních nehodách s prokázanou přítomností alkoholu v krvi se podílelo 70 % mužů. Britské odhady konstatují, že snížení limitu "drink-drive" v roce 2010 mohlo ušetřit 25 životů a v letech 2010 až 2013 zabránilo 95 vážným zraněním. V roce 2015 byl odhadovaný vzestup obětí při dopravních nehodách zaviněných alkoholem odhadován na 200 – 290 úmrtí. (7) Ve Velké Británii platí, že za volantem je tolerována hodnota až 0,8 ‰. (8)

V Austrálii se odhaduje, že alkohol přispívá k 28 % smrtelných nehod, což je velmi vysoká hodnota v porovnání s Velkou Británií nebo Českou republikou. Působí zde preventivně proti řízení pod vlivem alkoholu pomocí náhodných dechových zkoušek, které jsou velmi frekventované. Před počátkem využívání dechových zkoušek byla situace smrtelných nehod, na kterých se podílel alkohol, ještě vyšší. Zvláště mladí řidiči podléhají sociálnímu tlaku alkoholu. Proto se místní dopravní úřady snaží o provedení studie na důkladné vyšetření postojů mladých lidí k rizikové jízdě. Platnost a spolehlivost postojových opatření však nebyla zatím dostatečně řešena. (9) Austrálie má zákonnou hranici stanovenou na 0,5 ‰ alkoholu v krvi. Žáci a držitelé zkušební licence musí mít 0,00 ‰ alkoholu v krvi. (10)

Ve Francii dokonce v roce 2014 měl alkohol za volantem na svědomí 58 % všech úmrtí na silnicích o víkendech a 10 % z celkových 3 300 úmrtí na francouzských silnicích. Další zajímavá čísla ukazují, že například 78 % francouzské populace jezdí na večírky automobilem a 49 % se po požití alkoholu vrací automobilem zpět. Zbýlých 29 % cestuje domů jiným dopravním prostředkem. (11) Co se týče mladých řidičů, tak pro ně byla snížena v roce 2015 povolená míra hladiny alkoholu v krvi z 0,5 ‰ na 0,2 ‰. Toto nařízení je zaměřeno na věkové skupiny 18 - 24 let, neboť šokujících 25 % všech úmrtí mladých řidičů bylo, v letech 2013 až 2015, přímo spojeno s alkoholem ve Francii. (12) Ve Francii je tolerována maximální hodnota alkoholu v krvi 0,5 ‰, přičemž se to netýká profesionálních řidičů, u kterých je tolerována hranice 0,2 ‰. (8)

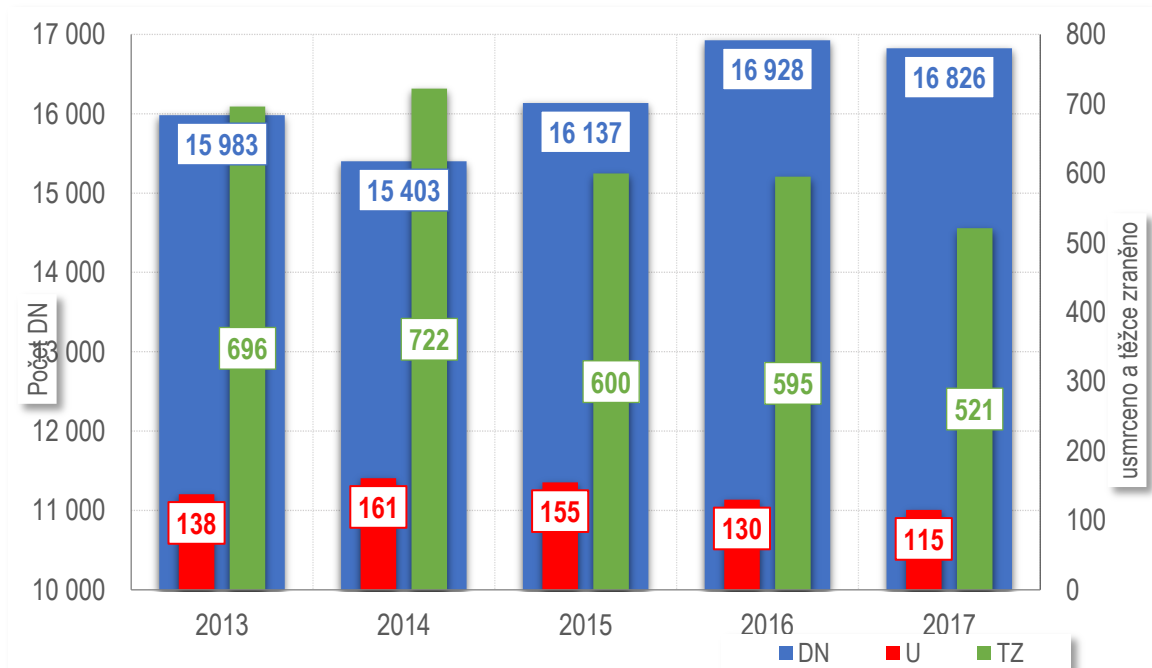
### **2.2.3. Dopravní nehody zaviněné mladými řidiči s praxí 0-5 let**

Ze statistik Policie České republiky vyplývá, že v roce 2017 bylo z hlediska praxe řízení motorových vozidel usmrceno nejvíce osob a způsobeno nejvíce dopravních nehod právě skupinou začínajících řidičů s praxí 0 – 5 let. Z řad těchto řidičů s malou praxí bylo usmrceno 115 osob a 16 826 dopravních nehod bylo jimi způsobeno.



Graf 2: Počet dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel dle praxe v řízení za rok 2017 (13)

V porovnání s předchozími 2013 - 2016 patřil rok 2017, co se týče počtu dopravních nehod u řidičů s malou praxí, k nadprůměrným (16 826 dopravních nehod), avšak co se týče důsledků, byl nejmírnější. Usmrceno bylo 115 nezkušených řidičů a těžce zraněno jich bylo 521. (13)



Graf 3: Počet nehod a následky u řidičů s praxí do 5 let, 2012 - 2016 (13)

### 3. Pravidla silničního provozu

Na silnicích a cestách nemůže panovat anarchie a každý účastník silničního provozu si nemůže jezdit, jak se mu zlíbí. Nastal by totiž chaos a vůbec by bylo na silnicích nebezpečno. Kdo, kde a jak může jezdit a jak se chovat, nám upravují pravidla silničního provozu a každý účastník silničního provozu by se jimi měl řídit.

#### 3.1. Historie dopravních předpisů v ČR

Historie dopravních předpisů v českých zemích sahá až do 18. století, kdy správu silnic měli na starost poštmistři. To však nemělo dlouhého trvání.

Jedním z prvních silničních zákonů v českých zemích se stal takzvaný Tereziánský patent z roku 1778, který byl vydán za vlády Marie Terezie. Upravoval pravomoci silničního personálu, který se staral o údržbu silnic. Platil nejprve na státních silnicích, později i na zemských a okresních silnicích. V tuto dobu předpisy upravovaly zatím jen pohyb nemotorových vozidel.

Další regulí byla vyhláška z roku 1875 a byla to vyhláška o jízdě silničními parostrojí. Po té navazovalo místodržitelské nařízení z roku 1900, které určovalo požadavky na vozidlo a na jeho označení, také na pravidla bezpečné jízdy a řízení vozidla. Zajímavostí je například, že rychlost jízdy v uzavřené obci nesměla být větší, než byla rychlost koně v čerstvém klusu. Jaká přesná rychlost to však byla, nikde specifikováno není.

Benz Viktoria, to je název prvního automobilu, který se objevil v českých zemích koncem roku 1893. Majitelem se stal baron Theodor von Liebiegov, jemuž muselo být vydáno permanentní povolení k jízdě na veřejných komunikacích, což bylo první řidičské oprávnění v českých zemích.

S postupným rozvojem dopravy a výrobou nových automobilů v českých zemích vznikaly nové dopravní zákony a předpisy. Například v roce 1908 byl přijat zákon o povinném ručení a v roce 1910 vyšlo v říšském zákoníku: „Nařízení, jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdních silostrojů (automobilů, motorových vlaků a motorových kol)“. Toto nařízení bylo v roce 1918 novelizováno. Zajímavostí z této novelizace je, že každé auto před křižovatkou muselo vždy troubit. Jednalo se patrně o bezpečnostní opatření pro všechny účastníky provozu, kteří si ještě zvykali na přítomnost

motorových vozidel na silnicích. V dnešní době by ovšem toto pravidlo bylo jistě neaplikovatelné.

I v našem hlavním městě Praha se rozvíjela doprava a s ní vznikaly nové požadavky na její organizaci. V roce 1919 začali dopravu na nejrůznějším křižovatkách Prahy řídit strážníci a v roce 1927 byla instalována první světelná signalizace. Jednalo se o křižovatku u dnešního Masarykova nádraží a byl to čtyřboký jednoduchý semafor, který byl zavěšen uprostřed křižovatky a platil pro všechny směry křižovatky i pro chodce. Tento semafor byl na ruční přepínání a až v roce 1930 byl v Praze na Václavském náměstí instalován semafor s automatickým přepínáním.

Pravidla silničního provozu se na evropské úrovni sjednotila v roce 1908 přijetím Mezinárodní smlouvy o jízdě automobily, kterou přijalo i tehdejší Rakousko-Uhersko, jehož jsme byli součástí. Přijetím této smlouvy se začaly používat i výstražné tabulky - dnešní dopravní značky. Kompaktní pravidla silničního provozu pro celé území Československé republiky byla přijata až v roce 1935, a to přijetím zákona č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly, a prováděcím vládním nařízením č. 203/1935 Sb., kde byla stanovena nejvyšší povolená rychlost v uzavřených osadách na 35 km/h. O tři roky později byl zaveden pravostranný provoz.

Dalším krokem ve vývoji dopravních předpisů a vyhlášek bylo v roce 1951 zavedení systému sankcí za hrubé přestupky. Vše fungovalo tak, že součástí řidičského průkazu byla kartička s 10 útržky. Za porušení dopravních předpisů policista odtrhl určený počet útržků, dle typu přestupku uvedeného v systému sankcí. Pokud již řidiči nezbyly žádné útržky, policista na místě řidičský průkaz odebral. Tento systém platil do června roku 1953.

V šedesátých letech byla omezena nejvyšší povolená rychlost v obci na 50 km/h, toto omezení však platilo jen od 5 do 23 hodin. V polovině sedmdesátých let byla nejvyšší povolená rychlost v obci zvýšena na 60 km/h, aby v roce 1997 mohla být opět snížena zpět na 50 km/h.

První dálniční úsek v tehdejší Československu byl otevřen mezi Prahou a Mirošovicemi. Proto v roce 1971 byla vydána novela upravující jízdu po dálnici a silnici pro motorová vozidla. Nejvyšší povolená rychlost byla stanovena na 110 km/h, což vydrželo až do roku 1997, kdy byla rychlost zvýšena na 130 km/h.

Dalším důležitým milníkem se stal rok 2006, a to díky zavedení bodového systému, který má postihovat řidiče za přestupky a trestné činy spáchané při provozu motorových vozidel. Za přestupky jsou udělovány body, dle bodového systému, a zaznamenávají do elektronického registru řidičů. Horní hranicí je dosažení 12 bodů, kdy dochází k odebrání řidičského průkazu, a tím i možnosti řídit automobil. O navrácení řidičského oprávnění může potrestaný řidič zažádat po roce, pokud během doby zákazu řízení motorových vozidel tento zákaz neporušil. Body lze i odečíst, pokud od posledního přestupku uplynulo 12 měsíců. (14)

### 3.2.Současná legislativa

Současná pravidla silničního provozu jsou upravena v zákoně vydaném v roce 2000, a to konkrétně v zákoně č. 361/2000 sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů silničního provozu. Tento zákon je jakýmsi základním kamenem celého systému dopravních pravidel silničního provozu a je pouze doplňován vyhláškami a nařízeními vlády.

*„Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, 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 ve věcech provozu na pozemních komunikacích,*
- f) přestupky a jiné správní delikty,*
- g) bodové hodnocení řidičů.“ (15)*

Zákon byl ještě z pravomoci Ministerstva vnitra, Ministerstva zdravotnictví a Ministerstva dopravy doplněn o několik vyhlášek a bylo vydáno jedno nařízení vlády.

Jedná se o tyto vyhlášky a nařízení:

- *„Nařízení vlády č. 110/2001 Sb., kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy.*
  
- *Vyhlášku č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.*
  
- *Vyhlášku č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech, ve znění pozdějších předpisů.*
  
- *Vyhlášku č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod.*
  
- *Vyhlášku č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel), ve znění pozdějších předpisů.*
  
- *Vyhlášku č. 218/2006 Sb., o úhradě za poskytnutí údajů z evidence dopravních nehod.*
  
- *Vyhlášku č. 3/2007 Sb., o celostátním dopravním informačním systému.*
  
- *Vyhlášku č. 124/2007 Sb., o vzoru paměťové karty řidiče.*
  
- *Vyhlášku č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách).“ (16)*
  
- *Vyhláška č. 294/2015 Sb., o vzniku, zániku a úpravách vybraných dopravních značek, zavedení zcela nové skupiny značek, a to značek zónových. (17)*



Všechny tyto zákony, vyhlášky a vládní nařízení jsou s vývojem dopravy novelizovány a upravovány do takového stavu, jaký si aktuální situace žádá. Reagují na změny v ostatních zákonech a snaží se zaplnit právní skuliny v nich.

#### **4. Výuka začínajících řidičů na automobilních školách**

Studenti si mohou po základní škole vybrat buď všeobecné vzdělání na gymnáziích, nebo střední školu zaměřenou na nějaký obor. Jedním z nich jsou automobilní školy, které nabízejí možnost bezplatného řidičského kurzu v rámci výuky. Uplatnění v této oblasti po absolvování studia bývá široké a absolventi oborů automobilní školy nemívají o práci nouzi. Počet aut neustále narůstá a provoz se na silnicích zhušťuje, rodiny nemývají již jedno auto, ale aut hned několik. To zajišťuje neustálý přísun práce pro profese, jejichž absolventi vzejdou právě z automobilních škol.

V naší diplomové práci s jednou automobilní školou spolupracujeme. Jedná se o Vyšší odbornou školu a Střední školu automobilní v Zábřeze na Moravě a nyní si ji představíme.

##### **4.1.VOŠ a SŠ Automobilní Zábřeh**

Historie Vyšší odborné školy a Střední školy automobilní v Zábřeze sahá až do roku 1950, kdy došlo k jejímu založení, a od této doby si prošla řadou změn. Ředitelem školy je nyní Ing. Vítězslav Martykán a vedoucím řidičského kurzu je Ing. Jiří Kelar. Škola nabízí ucelenou nabídku oborů vzdělání zaměřenou na autoopravárenství, provoz a diagnostiku motorových vozidel v celém Olomouckém kraji. Školské zařízení je majetkem Olomouckého kraje a je situováno v areálu společně s autoopravárenskou firmou PAS a.s. Zábřeh na Moravě. (18)

##### **Historie Vyšší odborné školy a Střední školy automobilní, Zábřeh:**

- 1950 – 1952 Středisko pracujících dorostu – Československé autobusové dopravy (SPD – ČSAD).
- 1950 – 1952 Střední průmyslová škola automobilní dopravy Zábřeh (SPŠAD).
- 1965 – dosud Střední průmyslová škola automobilní Bruntál (převod školy).
- 1965 – 1980 Odborné učiliště – Československé automobilové dopravy (OU - ČSAO).
- 1980 – 1993 Střední odborné učiliště dopravní – ČSAO (SOUd – ČSAO).

- 1993 – 1994 Integrovaná střední škola automobilní (ISŠa, sloučena SOUd + SPŠ).
- 1994 – 1998 ISŠ automobilní – centrum odborné přípravy (ISŠa – COP, sloučena ISŠa + COP).
- 1998 – 2005 Vyšší odborná škola, Střední průmyslová škola a Střední odborné učiliště.
- 2005 – dosud Vyšší odborná škola a Střední škola automobilní. (19)

Škola každoročně nabírá do svých řad nové studenty a láká je na několik svých zajímavých nabídek. Škola tedy nabízí zcela zdarma řídičský kurz skupiny B a C v rámci výuky, dále nabízí zajímavé praxe v top firmách v Olomouckém regionu, ale i celé ČR. Ze svých statistik uvádí, že 96 % jejich absolventů sežene do roka od vystudování školy zaměstnání a také, a to mají pravdu, tyto profese jsou dnes nedostatkové zboží na trhu práce. (20)

Střední škola nabízí obory, které jsou zakončeny závěrečnou zkouškou:

- 23-68-H/01 Mechanik opravář motorových vozidel – Automechanik.
- 23-55-H/02 Karosář.
- 26-57-H/01 Autoelektrikář.
- 23-61-H/01 Autolakýrník.

Dále nabízí obory zakončené maturitní zkouškou:

- 23-45-M/01 Dopravní prostředky.
- 39-41-L/01 Autotronik.

Vyšší odborná škola nabízí studijní obor zakončený absolutoriem:

- 23-45-N/02 Diagnostika silničních vozidel - (akreditovaný vzdělávací program).

Řidičský kurz, který je financován školou a je tedy pro studenty zdarma, je velkým lákadlem pro všechny studenty, kteří zvažují možnost studovat na této škole. Pro přihlášení do řídičského kurzu musí žáci vyplnit „Žádost o přijetí do výuky“ a doložit „Posudek o zdravotní způsobilosti“, který vydá obvodní lékař studenta. Následná výuka pak probíhá od září do března v 3. ročníku všech oborů. Následné závěrečné zkoušky probíhají od dubna do června. Řidičský kurz a teoretická příprava probíhá v rámci vyučovacího předmětu Silniční

doprava. K výuce teorie i praxe využívá škola učebnici „AUTOŠKOLA? POHODLNĚ!“ od Zdeňka Schrötera, jejíž součástí je i CD-ROM se stovkami animací, videí a zkušebními testy určené k samostudiu žáků doma. Interaktivní CD-ROM je tak výbornou motivační pomůckou pro domácí přípravu studentů. (21) Řidičský kurz je poskytován v souladu s ŠVP na řidičské oprávnění skupiny B a skupin „B“ a „C“, dle oboru vzdělávání. Řidičské kurzy pro získání řidičského oprávnění skupiny „B“ a „C“ jsou poskytovány pro vzdělávací obory:

- Mechanik opravář motorových vozidel 23-68-H/01.
- Autoelektrikář 26-57-H/01.
- Autotronik 39-41-L/01.
- Dopravní prostředky – opravy a služby 23-45-M/01.

Řidičské kurzy pro získání řidičského oprávnění pouze pro skupinu „B“ jsou poskytovány pro vzdělávací obory:

- Karosář 23-55-H/02.
- Autolakýrník 23-61-H/01. (22)

Škola má také jeden významný světový unikát, a to že vlastní jeden ze tří existujících automobilů značky Maurer Union – typ NÜRNBERG, rok výroby 1904 – 1905. Studenti tak mají jedinečnou možnost podívat se do více než 100 let starého motoru a možnost vidět, jaké byly počátky jejich oblasti vzdělávání. Vozidlo je funkční a plně pojízdné, a tak je představováno veřejnosti při významných událostech a příležitostech. Toto vozidlo je právem chloubou školy, a tak jej má škola i ve svém znaku. (19)



Obrázek 1: Logo VOŠ a SŠ automobilní Zábřeh (18)

## 5. Preventivní programy pro mladé řidiče

### 5.1. NEHODOU TO ZAČÍNÁ

Projekt vznikl na podporu vzdělávacího systému v ČR za účelem zvýšení bezpečnosti na českých silnicích a ucelování lidských hodnot. Cílem projektu je prevence bezpečného chování v silničním provozu, zvyšování odborných znalostí z dopravní problematiky a snižování počtu závažných dopravních nehod. Cílovou skupinou je mládež a začínající mladí řidiči ve věku 15 až 20 let.



Obrázek 2: Logo projektu NEHODOU TO ZAČÍNÁ

Jedná se o interaktivní preventivně edukační pořad pro studenty ve věku 15-20 let, který cestuje po celé České republice. Je určený pro všechny začínající i budoucí řidiče motorových vozidel a klade důraz na slušné chování řidičů, vlastní odpovědnost, dodržování pravidel silničního provozu, seznamování s riziky v případě jejich pochybení, riziky s užíváním návykových látek a poskytování účinné první pomoci při autonehodě.

Samotná obsahová část projektu je pojata jako pořad, kterým provádí moderátor, a účastní se ho experti z daných oblastí. Pořad trvá 90 minut a má být zajímavý a zábavný s využitím interaktivních prvků. Studenti mají získat odborné znalosti a informace, aniž by poznali, že se vzdělávají. Obsahem pořadu jsou analýzy dopravních nehod, otevřené diskuze nad tématy, reálné životní příběhy nebo praktické ukázky poskytnutí první pomoci a záchrany lidského života u dopravní nehody.

Projekt NEHODOU TO ZAČÍNÁ je financován z Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů. Pro školy, ale i ostatní zájemce, byl projekt nabízen zcela zdarma. Probíhal v letech 2016 a 2017 a měl uskutečnit celkem 160 vystoupení po celé České republice. (23)

## 5.2. The Action New Generation

Jde o jedinečný projekt, kterým je multimediální divadelní představení plné emocí a dějových zvrátů určené všem budoucím a začínajícím řidičům.



Obrázek 3: Logo projektu The Action New Generation

Cílem projektu je prevence rizikového chování uvedené cílové skupiny v silniční dopravě, prevence užívání alkoholu a jiných omamných látek před řízením motorových vozidel a během něj. Projekt se zaměřuje zejména na řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek ve vazbě na předchozí návštěvu diskoték a nočních klubů. Projekt chce působit pozitivně na cílovou skupinu, což jsou mladí řidiči, v oblasti jejich zbrklého a nezodpovědného chování na silnici.

Jeho jedinečnost spočívá v tom, že se jedná o divadelní představení, které vtáhne mladého člověka do děje a nabízí silný emotivní prožitek. V představení je využito mnoho specifických uměleckých prostředků, dějových zvrátů a emocí, které se odehrávají nejen v průběhu dopravní nehody, ale i po ní. Bezstarostný svět, který mladí lidé znají z televize, reklam, filmů a počítačových her, je konfrontován s realitou opravdového života zasaženého dopravní nehodou. Divák vidí reálné dopady dopravní nehody v podobě trvalého zdravotního postižení, které mohou nastat po dopravní nehodě a mohou své účastníky provázet i po celý zbytek jejich života. A nejen je, ale i jejich rodiny a příbuzné.

Projekt realizuje PERICULUM, z.s. a je financován z fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů. Finanční prostředky byly poskytnuty na léta 2015 – 2017. V roce 2017 se uskuteční 72 představení, a to ve 24 městech 14 krajů. Na představení je vstupné zdarma.

Projekt se nesnaží poučovat o tom, jak se má účastník silničního provozu chovat, ani účinkující neurčují divákům pravidla chování. Závěr si vytváří každý sám. (24)

## 5.3. CLOSE TO

Jedná se o mezinárodní projekt EU podporován Evropskou komisí a celý je řízen z Rakouska. Celý projekt slouží jako prevence rizikového chování mladých začínajících řidičů u dopravních nehod. Cílem projektu je vést zejména skupinu začínajících mladých řidičů k pozitivní změně rizikových postojů a jednání. Koncept projektu CLOSE TO nabízí autoškolám



Obrázek 4: Logo projektu CLOSE TO

způsob, jak se zaměřit na aktuální témata mládeže – specifické vzorce jednání a riskování, následky nesprávného jednání, individuální dispozice a také problematický kontakt s různými drogami, včetně alkoholu.

Základní myšlenka projektu byla převzata z preventivních programů týkajících se AIDS nebo drog a je známá jako metoda výuky vrstevníky jako PEER program. Jedná se o to, že mladí lidé, kteří prožili a přežili závažnou dopravní nehodu, popisovali studentům autoškoly jako tzv. peer mentoři své zážitky a pocity z této zvláště stresující situace. Před samotnou účastí peer mentorů na hodině v autoškolě musejí být ještě odborně připraveni, než předstoupí před skupinu uchazečů o řidičské oprávnění, kteří jsou v tom samém věku. Příběhy, které peer mentoři vypráví, jsou různé. Některé jsou o chybách na silnicích, jiné o alkoholu, rychlé jízdě nebo srážkách s jiným vozidlem. Studenti autoškol tak získají, za pomoci vrstevníka (peer mentora), intenzivní a emotivní vjem prostřednictvím popisu všech faktorů a následků nehodového děje.

Průměrná doba jedné návštěvy byla 55 minut a průměrná doba vystoupení jednoho peer mentora 12 minut. Mentoři nejčastěji přednášeli ve trojicích. Vyučovací hodina probíhala tak, že prve byli peer mentoři žákům představeni a hned poté následovalo vyplnění prvního dotazníku. Pak přišla na řadu samotná prezentace peer mentorů a diskuse. Na konci hodiny proběhlo krátké shrnutí besedy a žáci ještě vyplnili druhý dotazník.

Pro posouzení účinnosti projektu CLOSE TO byla použita metoda tří dotazníků. První dotazník zkoumal oblast týkající se mapování postojů v okruzích a vlastního sebehodnocení, druhý dotazník zkoumal individuální zkušenosti s dopravními nehodami, ovlivnění řidičského chování po diskusi s peer mentory, zpětnou vazbu na besedu s peer mentory a třetí dotazník použitý za 4 - 6 měsíců od besedy zjišťoval, nakolik se za tuto dobu změnilo postoje začínajících řidičů, kteří se účastnili besedy s peer mentory v rámci projektu CLOSE TO.

Tento projekt trval v České republice 24 měsíců, a to od února 2004 až do ledna 2006, a svým konceptem byl velmi zajímavý. V zahraničí se projekt aplikoval ve Švédsku, Německu, Polsku a Rakousku. (25)

## 5.4. Nemyslíš, zaplatíš

Jistě každý řidič zaregistroval tuto asi nejznámější dopravní preventivní kampaň, která proběhla ve všech mediích a ovlivnila mnoho mladých řidičů. Kampaň proběhla v televizním vysílání, ale i všude jinde, v roce 2010. Celá kampaň byla dílem Ministerstva dopravy a agentury EURO RSCG a původně byla zaměřena na věkovou skupinu mladých řidičů pod 25 let, ale dovolím si říci, že oslovila i řidiče starších generací. (26)



Obrázek 5: Logo kampaně Nemyslíš, zaplatíš

Hlavním cílem kampaně bylo v roce 2010 snížit počet dopravních nehod a z nich vyplývajících usmrcených osob na polovinu roku 2002, kdy byl počet usmrcených 1314 osob. To byl jakýsi měřitelný cíl kampaně. Dalšími cíli, kterých chtěl projekt dosáhnout, bylo položit základ pro změnu chování účastníků silničního provozu, donutit je k uvědomění si rizik a zodpovědnosti nejen za svůj život, ale i za životy ostatních účastníků silničního provozu. Tento projekt chtěl především vyvolat okamžité reakce, což se mu díky svému pojetí a projekci reálných a trochu i drastických záběrů jistě podařilo a celá kampaň zanechala stopu v každém motoristovi, který ji viděl.

Společným motivem propojujícím všechny videoklipy s hlavním sloganem kampaně je "Nemyslíš, zaplatíš". Slogan zdůrazňuje, že pokud někdo nedodržuje pravidla a riskuje, musí být připraven nést následky na zdraví a na životě. Divák je donucen uvědomit si svou odpovědnost vůči svému životu, životu svých blízkých, ale i životům cizích lidí v dopravním provozu. Celá strategie kampaně vychází ze silných, šokujících vyobrazení následků nezodpovědnosti v silničním provozu. Tato myšlenka vyplynula z prostého faktu, že dosavadní způsob varování veřejnost neovlivnil natolik, aby radikálně změnila svůj postoj a myšlení v dopravní otázce. Záměrem bylo zahltnout veřejnost tragickou realitou dopravních nehod pomocí realistických situací, šokujících vyobrazení následků nezodpovědného chování v silničním provozu. Veřejnost tak má možnost ztotožnit se s vypočtenými dopravními situacemi, které nejsou nutně považovány za nebezpečné, a ukázat tragické následky, které mohou mít nejen pro řidiče fatální následky. Což se tvůrcům kampaně podařilo. (27)

## B. Praktická část

### 6. Výsledky

Hlavním výzkumným cílem diplomové práce je zjistit efektivnost řídičského kurzu, který studenti absolvují na VOŠ a SŠ Automobilní Zábřeh, a porovnat znalosti a názory studentů před kurzem a následně po absolvování kurzu. Kurz zahrnuje teoretickou a praktickou přípravu a probíhá ve třetím ročníku studijních oborů Mechanik a opravář motorových vozidel, Karosář, Autoelektrikář, Autolakýrník, Dopravní prostředky a Autotronik. Výuka kurzu je zahájena v měsíci září příslušného školního roku a je ukončena následující kalendářní rok v měsících duben – červen. Studenti mají možnost bezplatně získat řídičské oprávnění skupiny B a C dle oboru, který studují.

Výstupem budou tedy data, která ukáží, jak moc ovlivní kurz postoje a vědomosti u studentů této školy. Celá práce může být také základem pro každoroční zkoumání znalostí studentů VOŠ a SŠ Automobilní v Zábřeze, kteří absolvují řídičský kurz.

#### 6.1. Metodika výzkumu

V diplomové práci jsme upřednostnili výzkum kvantitativní před kvalitativním výzkumem. Kvantitativní výzkum bude pro tuto práci lepším východiskem, protože budeme získávat velké množství dat od velkého počtu respondentů. Tento typ výzkumu nabízí celou škálu možností, jak požadovaná data od respondentů získat.

Pro náš výzkum jsme zvolili metodu dotazníkového šetření, pomocí tištěných dotazníků. Tuto metodu získávání dat jsme v dané situaci považovali za adekvátní z toho důvodu, že touto metodou lze získat nesmírné množství dat v krátkém časovém úseku. Získaná a vyhodnocená data jsme zpracovali do grafů a v nich zobrazili pomocí procentuálního vyjádření jejich hodnoty. Každá otázka obsahuje rovněž své vyhodnocení.

Výuka kurzu je každoročně zahájena v měsíci září příslušného školního roku a ukončena bývá následující kalendářní rok v měsících duben až červen. Výuka teorie k řídičskému kurzu probíhá v předmětu Silniční dopravní prostředky po celý školní rok v hodinové dotaci 5 vyučovacích hodin týdně. Praktický řídičský výcvik probíhá dle domluvy s učitelem výcviku a na jeden den je možno naplánovat maximálně 1 jízdu, která zahrnuje 2 vyučovací hodiny. Řídičský kurz na osobní automobil pak probíhá v hodinové dotaci 28 řídičských vyučovacích hodin a na nákladní automobil v hodinové dotaci 20 řídičských



vyučovacích hodin. K řídičskému kurzu na nákladní automobil může student nastoupit, až po bezproblémovém ovládní osobního automobilu na doporučení učitele výcviku.

## 6.2. Charakteristika zkoumaného souboru

Zkoumaný soubor tvoří studenti VOŠ a SŠ Automobilní Zábřeh, kteří v rámci svého studia absolvují kurz pro získání řídičského oprávnění B a C. Jedná se o obory Mechanik a opravář motorových vozidel, Karosář, Autoelektrikář, Autolakýrník, Dopravní prostředky a Autotronik. Pomocí dotazníkového šetření bylo osloveno 100 studentů před kurzem a 100 studentů po kurzu. Celkem se tedy výzkumu zúčastnilo 200 studentů a všechny dotazníky byly téměř ve všech případech zcela vyplněny. Vzhledem k počtu respondentů představuje 1 odpovídající student 1 % ve vyhodnocení otázek.

## 6.3. Vytváření dotazníku

Dotazník jsme sestavili tak, aby obsahoval ty nejdůležitější dopravní předpisy a informace, které potřebuje znát každý řidič. Dotazník obsahuje 35 otázek a je rozdělen do několika okruhů týkajících se určitých oblastí. Při výběru otázek do dotazníku jsem čerpal z portálu Ministerstva dopravy a jeho informačního systému pro vykonávání elektronických testů. (28)

Začátek dotazníku obsahuje základní informace o respondentovi, v našem případě studentovi řídičského kurzu. Student zde musí vyplnit datum, pohlaví, svůj aktuální věk, název školy a studijní obor. Z těchto informací lze stanovit celkový obraz o složení zkoumaného souboru.

Druhá část dotazníku zahrnuje otázku č. 1 a sahá až po otázku č. 5. Tato část obsahuje otázky, které se snaží získat informace o jejich dosavadní řídičské zkušenosti a k čemu by ji chtěli v budoucnu využívat, jaké auto by chtěli a proč nebo jaký mají názor na alkohol za volantem. Tato část má o studentech vypovědět, jaký je jejich postoj k autu jako k dopravnímu prostředku a jaký mají názor a postoj k chování na silnici.

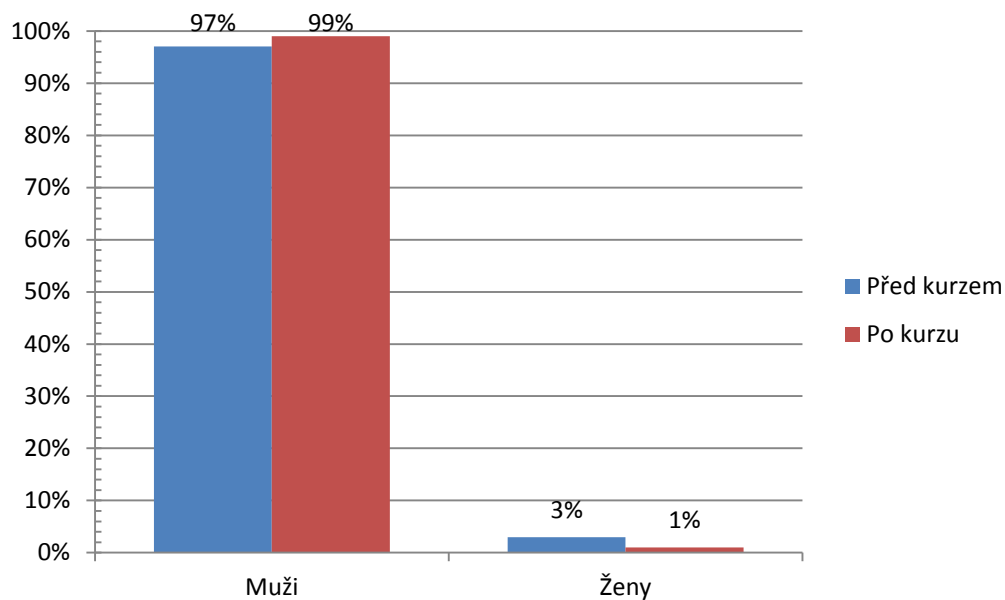
Třetí část dotazníku je jeho hlavní částí a je zaměřena na vědomosti studenta. Tato část obsahuje celkem třicet otázek z nejrůznějších oblastí dopravních předpisů a pravidel, které by studenti měli bezproblémově ovládat a znát. Každá otázka má čtyři možnosti, s výjimkou dvou doplňovacích otázek, a má pouze jednu správnou odpověď. Vědomostní část dotazníku je dále složena hned z několika oblastí. Oblast řešení dopravních situací na křižovatkách je v dotazníku zastoupena čtyřmi otázkami, u kterých je na obrázku

zobrazena dopravní situace, kterou má student správně vyhodnotit a určit pořadí, v jakém vozidla projedou křižovatkou. Další oblast, z které byly do dotazníku vybrány otázky, je povolená rychlost. Tato oblast obsahuje také čtyři otázky a ty jsou po dotazníku různě rozmístěny. Tyto otázky zjišťují, jak se studenti orientují v maximálních povolených rychlostech v různých situacích. Patří sem rychlost v obci, mimo obec, na dálnici či v obytné zóně. V dotazníku je zahrnuta oblast týkající se povinné výbavy každého automobilu. Tuto oblast mapuje pouze jediná otázka, ale za to velmi podrobně. V této otázce je sledována četnost odpovědí u jednotlivých položek povinné výbavy. Ještě by sem mohla spadat otázka ohledně povinnosti nasazení sněžných řetězů. Ty ale ovšem nepatří do povinné výbavy automobilů. Důležitou oblastí, která provází motoristy i nemotoristy všech generací, jsou dopravní značky a dopravní značení. Tato oblast je obsažena v šesti otázkách, protože znát dopravní značky patří k základům bezpečného pohybu po pozemních komunikacích. U dopravních značek a značení zjišťujeme, jestli studenti znají jejich význam nebo znají případy, v kterých se používají, co nám zakazují, co povolují, na co upozorňují nebo co označují. Vzhledem ke zvolenému studijnímu zaměření na výchovu ke zdraví, je posledních pět otázek zaměřeno na poskytnutí první pomoci u dopravních nehod. Studenti zde mají vyhodnotit, jak se zachovají v popsáných situacích a zda jsou povinni poskytnout první pomoc. Pak jsou v dotazníku obsaženy otázky, které nepatří do žádné z výše uvedených oblastí a jsou to spíše takové všeobecné znalosti z oblasti dopravních předpisů. Tyto otázky jsou do dotazníku zahrnuty, protože je považujeme za důležité, aby je studenti znali, a chtěli jsme si ověřit, že jejich znalosti jsou komplexní ze všech oblastí dopravních pravidel a předpisů.

## 6.4. Vyhodnocení dotazníku

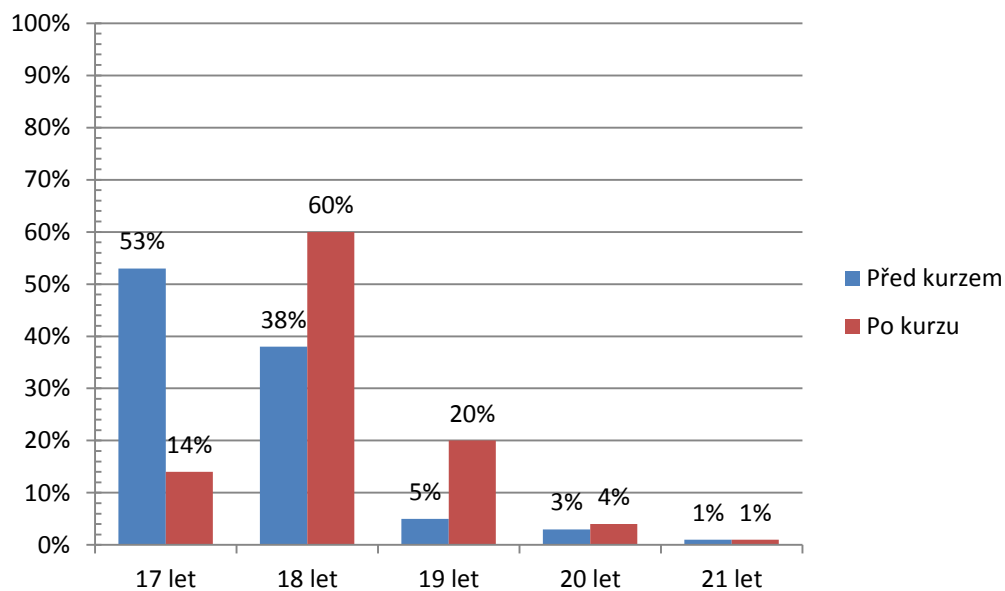
### 6.4.1. Demografické údaje respondentů:

Pohlaví:



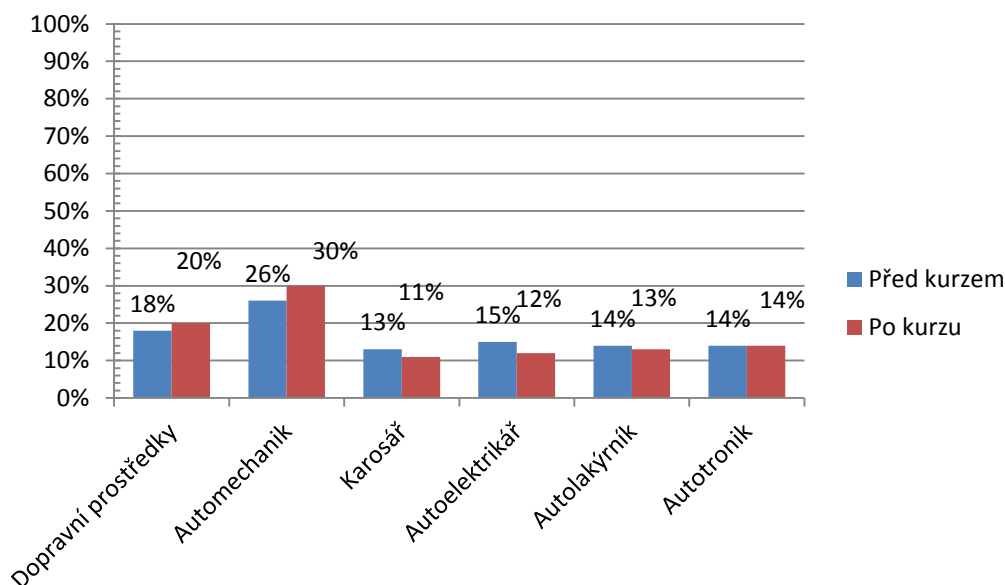
Graf 4: Složení respondentů podle pohlaví

Věk:



Graf 5: Složení respondentů podle věku

Obor:



Graf 6: Složení respondentů podle oborů

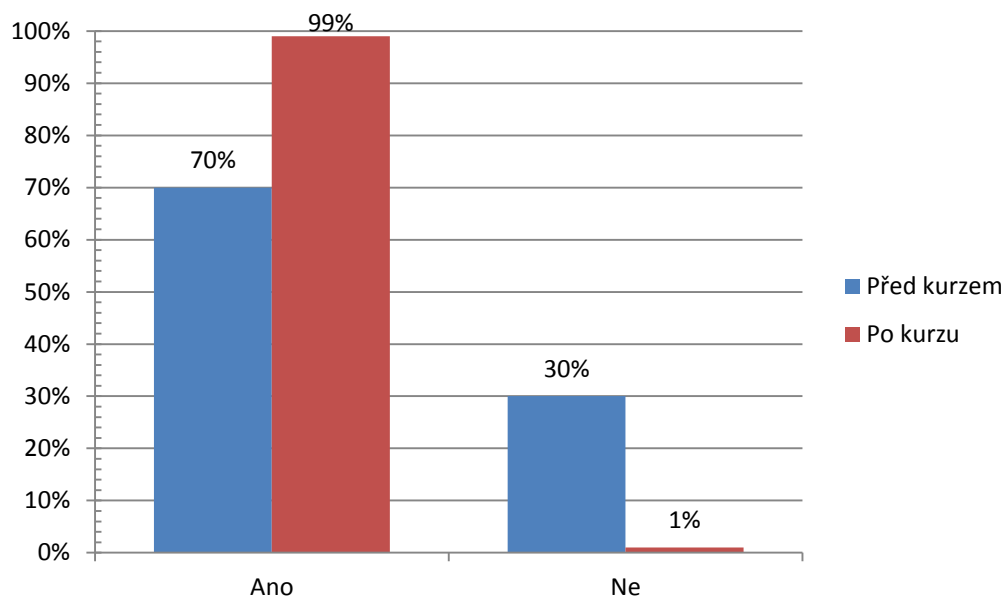
### Vyhodnocení informací o respondentech:

Na úvod dotazníku jsme zjišťovali složení vzorku respondentů, v tomto případě studenti VOŠ a SŠ Automobilní Zábřeh, kteří se výzkumu účastnili. Výzkumu před kurzem se účastnilo celkem 100 studentů z toho 97 % mužů a 3 % žen (Graf 4). Nejvíce jich bylo ve věku 17 let a to 53 % z řad studentů, dále ve věku 18 let se výzkumu zúčastnilo 38 % studentů a studentů 19 let a výše bylo celkem 8 % (Graf 5). Zastoupení podle oborů měli největší automechanici – 26 %, po nich následoval obor Dopravní prostředky – 18 %, další obory Karosář, Autoelektrikář, Autolakýrník a Autotronik měly účast na výzkumu mezi 13 % až 15 % (Graf 6).

Po kurzu se nijak zásadně složení pozorovaného vzorku nezměnilo. Výzkumu se po kurzu zúčastnilo opět 100 studentů, z nichž 99 % tvořili muži a 1 % ženy (Graf 4). Logicky řada ze studentů oslavila během kurzu narozeniny, a tak se změnil i věk respondentů. Po kurzu zůstalo 17-letých studentů pouze 14 %, za to 18-letí studenti tvořili již 60 % pozorovaného vzorku a 19-letí studenti se postarali o 20 %. Zbylých 5 % tvořili studenti od 20 let výše (Graf 5). Dle oborů měly opět největší zastoupení obor Automechanik – 30 % a obor Dopravní prostředky – 20 %. Další obory Karosář, Autoelektrikář, Autolakýrník a Autotronik měly účast na výzkumu po absolvování kurzu mezi 11 % až 14 % (Graf 6).

### 6.4.2. Informace o studentech:

1.) Už jsi někdy řídil/a auto?

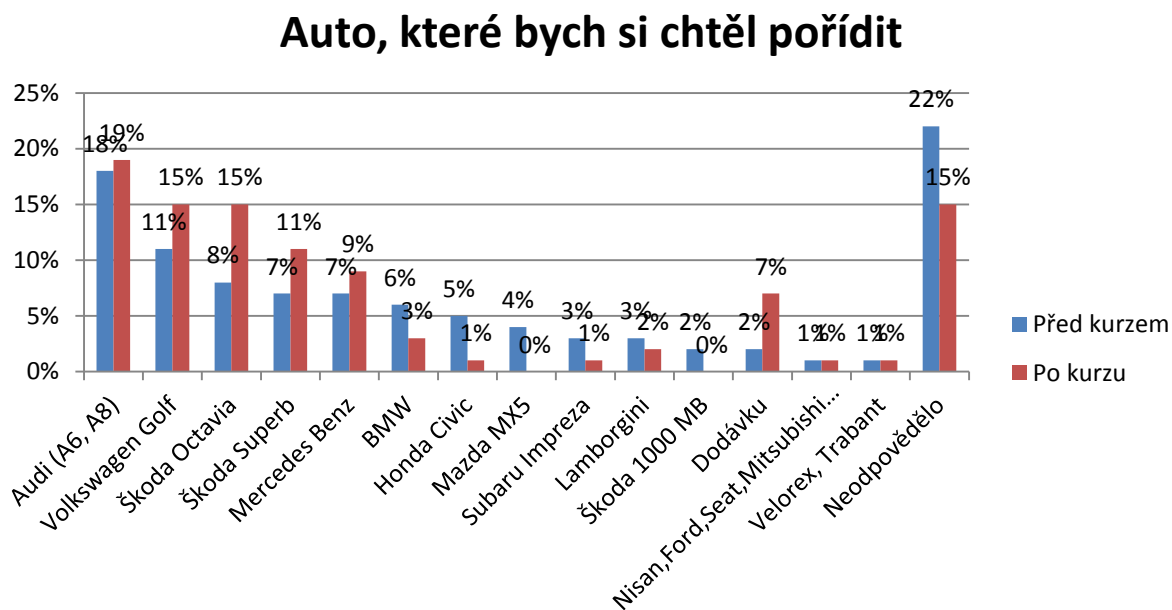


Graf 7: Odpověď na otázku č. 1

#### Vyhodnocení otázky:

V první průzkumné otázce jsme zjišťovali, jestli už studenti řídili někdy auto. Před kurzem mělo tuto zkušenost 70 % a po kurzu 99 % studentů. Překvapivé bylo, že 1 % studentů, tedy 1 student uvedl, že po kurzu ještě nemá za sebou první řidičskou zkušenost (Graf 7).

2.) Jaké auto by sis chtěl/a v budoucnu pořídit a proč?



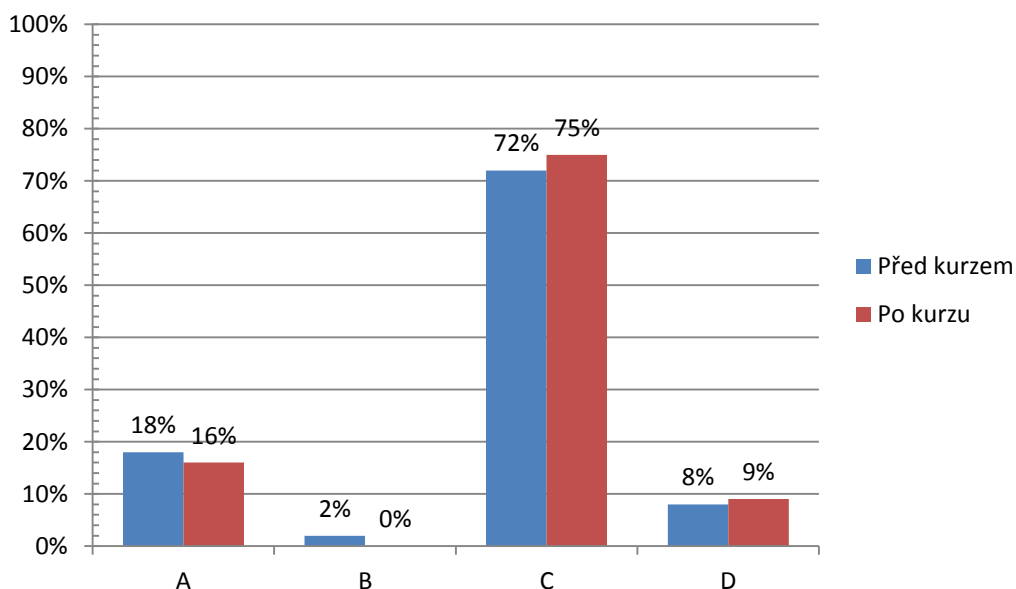
Graf 8: Odpověď na otázku č. 2

#### Vyhodnocení otázky:

Další otázka měla za úkol zjistit, jakým autům dávají naši začínající řidiči přednost. Před kurzem to byla nejčastěji Audi, Volkswagen Golf, Škoda Octavia, Škoda Superb a Mercedes. Všechna tato auta získala 7 % a více. Nejvíce oblíbené bylo u studentů Audi, které získalo 18 % (Graf 8). Jako důvod u těchto modelů studenti nejčastěji uváděli spolehlivost, spotřebu, úložný prostor a kvalitu. U vozů, které získaly menší počet hlasů, jako byly Honda Civic, BMW, Mazda, Subaru Impreza nebo třeba Lamborghini, byly uváděny nejvíce důvody jako vysoký výkon, vysoká rychlost, luxusní, závodní auto nebo auto na balení holek. Do této zajímavé otázky se nezapojilo 22 % studentů, kteří vůbec otázku nezodpověděli.

Po kurzu se postoj částečně změnil a studenti si začali více vybírat auta, která skončila před kurzem na prvních 5 místech, avšak nyní s daleko větším zájmem. A nyní se nejvíce začaly objevovat nové důvody pro zvolení právě jimi vybraného vozu. Opět se objevily důvody jako spolehlivost, spotřeba, úložný prostor a kvalita, ale začaly hodně přibývat důvody jako rodinný vůz, ekologický pohon, levné náhradní díly nebo dostupnost dílů. Studenti začali po kurzu o svém budoucím voze přemýšlet trochu jinak, už jich většina nechtěla rychlá auta, v kterých budou balit holky, ale více se soustředili na účelnost vozu a jeho využití a finanční údržbu a provoz. Po kurzu tuto otázku vynechalo 15 % studentů.

- 3.) K čemu bys chtěl/a v budoucnu využívat řidičský průkaz?
- Řidič kamionu
  - Řidič autobusové dopravy
  - Jen pro svoji potřebu – osobní automobil
  - Jiné (doplňte) .....

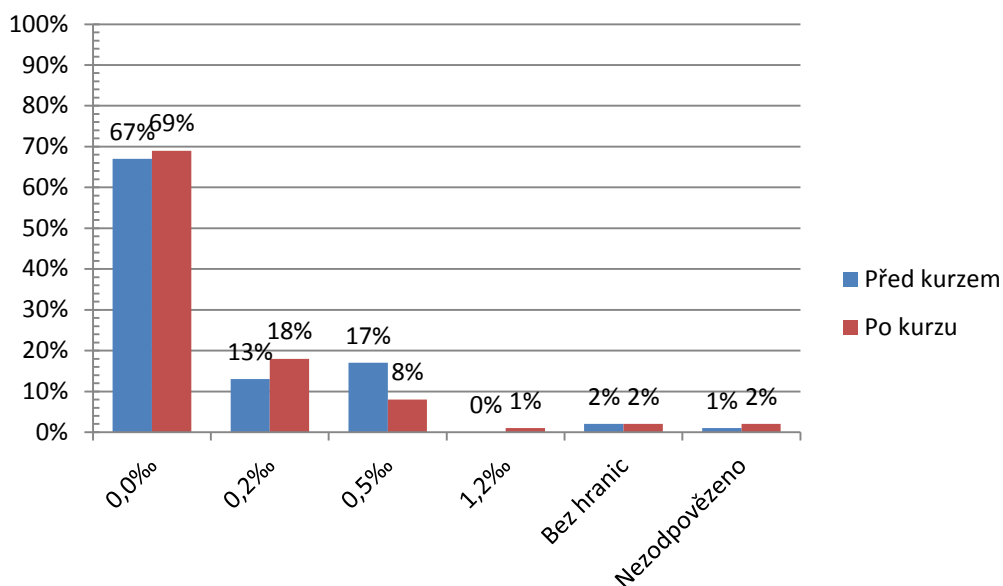


Graf 9: Odpověď na otázku č. 2

#### Vyhodnocení otázky:

U této otázky kurz názory studentů nijak zvlášť nezměnil. Nejvíce chtějí svůj řidičský průkaz využívat k osobnímu využití, tedy k řízení osobního automobilu, a to v 75 % případů. Okolo 18 % před kurzem a 16 % po kurzu jej chce využívat ke kamionové dopravě a 2 % se chtěla před kurzem zabývat autobusovou dopravou, nyní už nikdo. Studenti, kteří označili možnost D, nejčastěji uváděli, že by chtěli v budoucnu řídit firemní dodávku, a jeden student uvedl, že by rád řídil veterány.

- 4.) Jaký je Tvůj názor na alkohol za volantem? Měla by být povolena nějaká hranice (jaká) nebo za volant alkohol vůbec nepatří (tedy 0,0 ‰)?



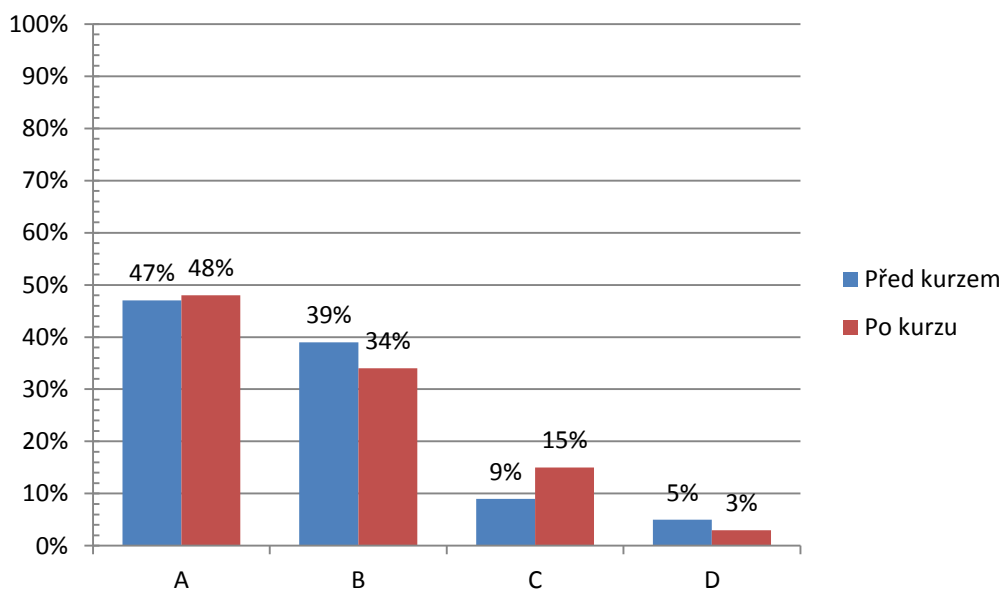
Graf 10: Odpověď na otázku č. 4

#### Vyhodnocení otázky:

U této otázky jsem se ptal studentů na názor, zda by měla být povolena nějaká hranice, kdy by byl alkohol za volantem tolerován. Nejčastěji studenti odpovídali, že by tolerance neměla být žádná, že alkohol za volant vůbec nepatří, a to 67 % případů před kurzem a po kurzu 69 % případů. Jedno pivo a hranici 0,2 ‰ alkoholu v krvi by před kurzem tolerovalo 13 % a po kurzu již 18 % studentů. U této tolerance se počet studentů zvýšil. Naopak tolerance se snížila už u dvou piv a tolerance do 0,5 ‰ alkoholu v krvi. Před kurzem pro ni bylo 17 %, nyní po kurzu ovšem už jen 8 %. U této otázky je vidět, že po kurzu se na alkohol studenti dívají o něco přísněji než před ním.



- 5.) Máš rád/a rychlou jízdu?
- Ano, rád/a jezdím rychle
  - Občas, třeba jen po dálnici
  - Všude dodržuji předpisy a držím povolenou rychlost na tachometru
  - Ne, bojím se jezdit rychle



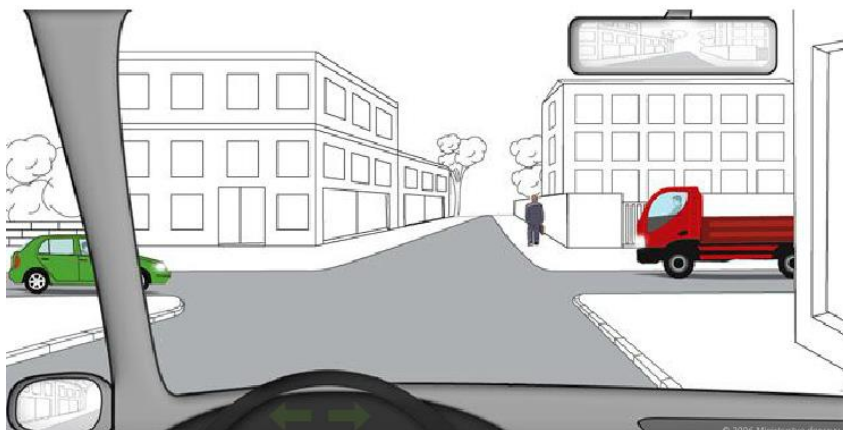
Graf 11: Odpověď na otázku č. 5

#### **Vyhodnocení otázky:**

Otázka na studenty, jestli jezdí rádi rychle, se projevila dynamičností a impulzivností této věkové kategorie (5). Jejich smysl pro riskování a objevování nových možností. Téměř polovina, tedy 48 % z nich, uvedla po kurzu, že mají rádi rychlou jízdu. Dalších 34 %, že jen občas po dálnici jezdí dost rychle. Co se po kurzu nejvýrazněji změnilo, tak to bylo z 9 % na 15 % a byla to varianta, že všude dodržují dopravní předpisy, což bylo důsledkem kurzu a absolvovaných jízd.

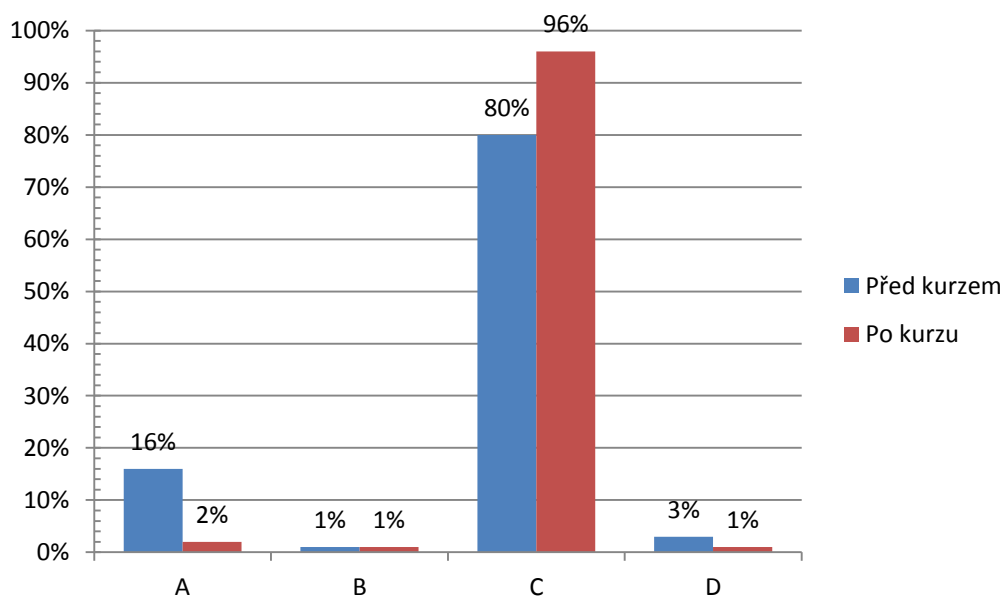
### 6.4.3. Vědomostní část:

6.) Jak projedete křižovatkou?



Obrázek 6: Dopravní situace k otázce č. 6

- a. Projedete křižovatkou jako první.
- b. Dáte přednost zelenému automobilu.
- c. **Dáte přednost červenému automobilu.**
- d. Záleží na dohodě řidičů.

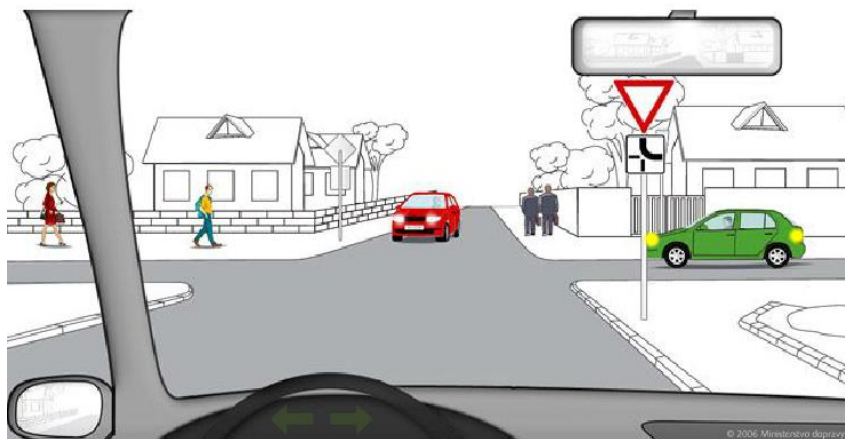


Graf 12: Odpověď otázku č. 6

#### Vyhodnocení otázky:

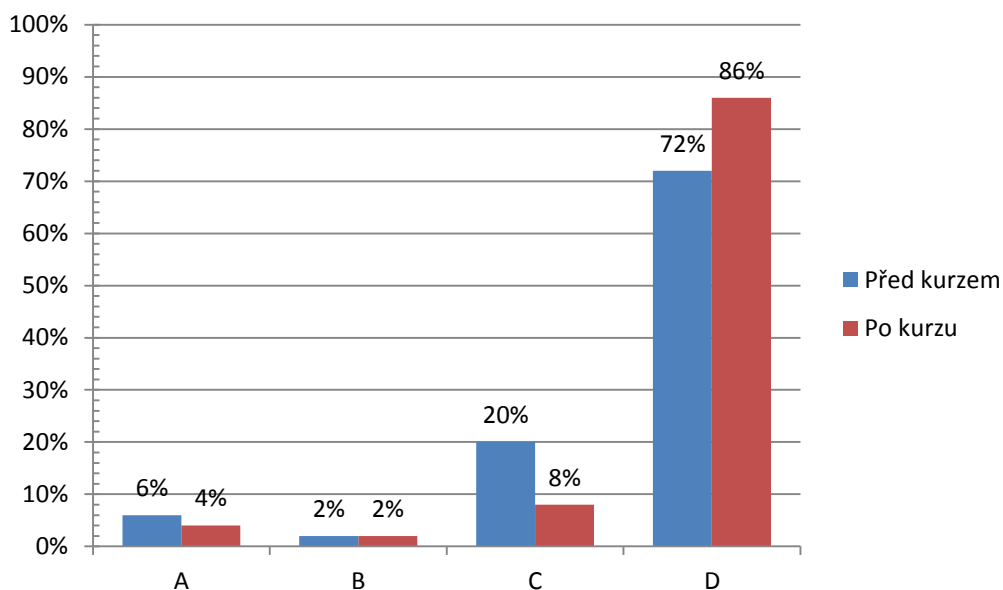
Před kurzem odpovědělo 80 % respondentů správně, tedy možnost C. Jinak respondenty zmátla možnost A, kterou jich zvolilo 16 % a možnosti B a D dostaly zanedbatelný počet hlasů. Po kurzu odpovědělo správně celých 96 % respondentů, což je velký pokrok a jen 4 % studentů se mylilo. Je zde vidět pokrok, který zanechal na studentech kurz.

7.) Jste řidičem vozidla z výhledu. Jaké chování očekáváte od řidiče zeleného vozidla?



Obrázek 7: Dopravní situace k otázce č. 7

- Projede křižovatkou jako první a nedává přednost v jízdě žádnému vozidlu.
- Dá přednost v jízdě vašemu vozidlu, které projede křižovatkou jako první.
- Dá přednost v jízdě červenému vozidlu, následně vašemu vozidlu a projede křižovatkou jako poslední.
- Dá přednost v jízdě červenému vozidlu a projede křižovatkou jako druhý.**

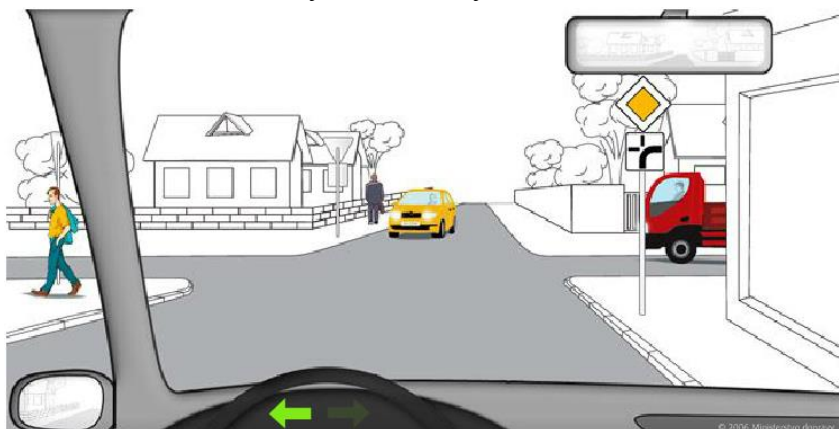


Graf 13: Odpověď otázku č. 7

### Vyhodnocení otázky:

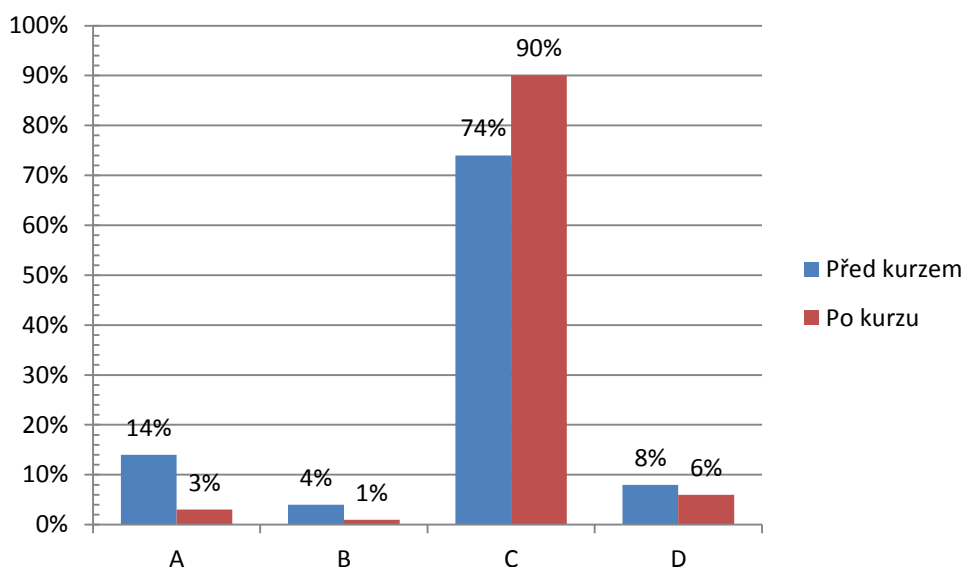
Před kurzem vědělo správnou odpověď D 72 % dotázaných, možnost C získala 20 %. Možnosti A i B získaly velmi malý počet označení. Po kurzu se počet správných odpovědí zvýšil na 86 %, což je vysoké procento a opět se projeví znalosti a dovednosti získané během kurzu.

8.) Jste řidičem vozidla z výhledu. Na vyobrazené křižovatce:



Obrázek 8: Dopravní situace k otázce č. 8

- Projedete jako první, protože jste na hlavní pozemní komunikaci. Hned po Vás projede červený nákladní automobil.
- Projedete jako druhý, hned po protijedoucím žlutém vozidle, kterému musíte dát přednost v jízdě.
- Projedete jako druhý, hned po červeném nákladním vozidle, kterému musíte dát přednost v jízdě.
- Projedete jako poslední, protože dáváte přednost žlutému vozidlu, kterému křížíte jeho jízdní dráhu a také dáváte přednost červenému vozidlu, které přijíždí zprava po hlavní pozemní komunikaci.

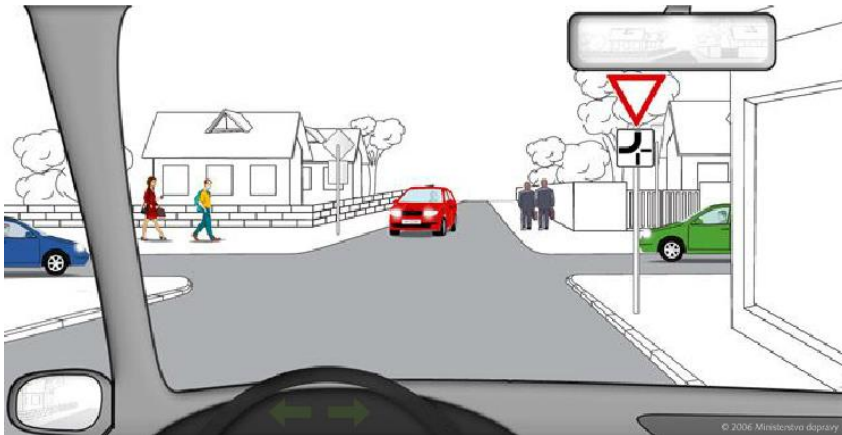


Graf 14: Odpověď otázku č. 8

### Vyhodnocení otázky:

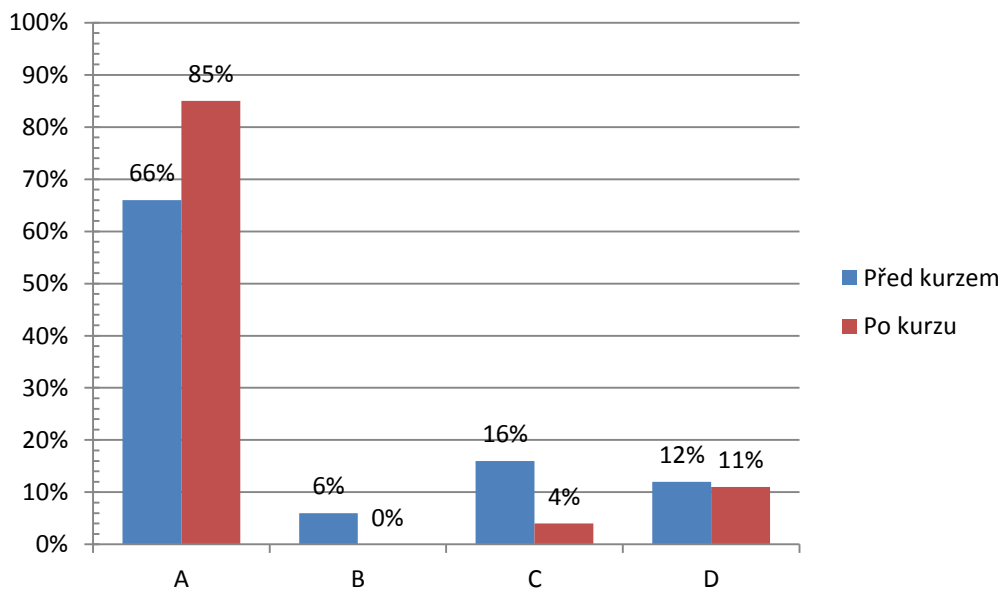
Správné pořadí aut, která projedou křižovatkou, vyhodnotilo před kurzem 74 % respondentů a po kurzu 90 % respondentů. Došlo tedy opět k rapidnímu zlepšení, kdy se pouze 1 student z 10 mýlil.

9.) Jste řidičem vozidla z výhledu. Určete, v jakém pořadí projedou vozidla touto křižovatkou:



Obrázek 9: Dopravní situace k otázce č. 9

1. modré vozidlo jedoucí zleva, 2. protijedoucí červené vozidlo, 3. zelené vozidlo jedoucí zprava, 4. Vaše vozidlo.
1. Vaše vozidlo současně s protijedoucím červeným vozidlem, 2. modré vozidlo jedoucí zleva současně se zeleným vozidlem jedoucím zprava.
1. modré vozidlo jedoucí zleva současně se zeleným vozidlem jedoucím zprava, 2. Vaše vozidlo současně s protijedoucím červeným vozidlem.
1. protijedoucí červené vozidlo, 2. modré vozidlo jedoucí zleva, 3. zelené vozidlo jedoucí zprava, 4. Vaše vozidlo.



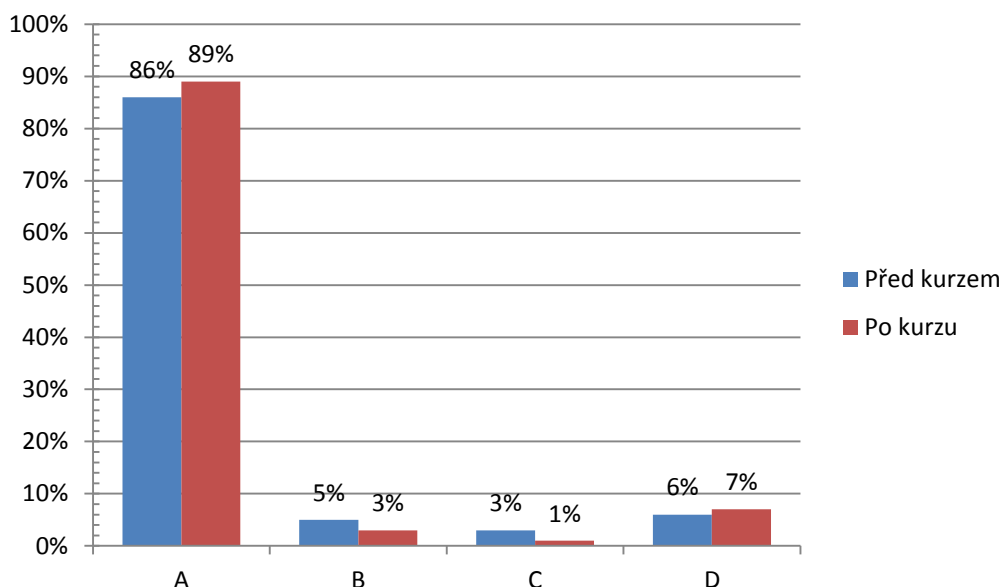
Graf 15: Odpověď otázku č. 9

### Vyhodnocení otázky:

Tato otázka byla pro studenty náročnější, avšak většina z nich ji zvládla vyhodnotit správně a zvolila tedy možnost A. Zatímco před kurzem správnou odpověď vědělo jen 66 %, po kurzu ji za správnou označilo 85 % studentů.

10.) Kde se musejí využívat sněhové řetězy?

- a. Na úseku vymezeným dopravními značkou sněžné řetězy
- b. Všude, kde je souvislá vrstva sněhu
- c. Celou zimu
- d. Sněhové řetězy nejsou nikde povinné

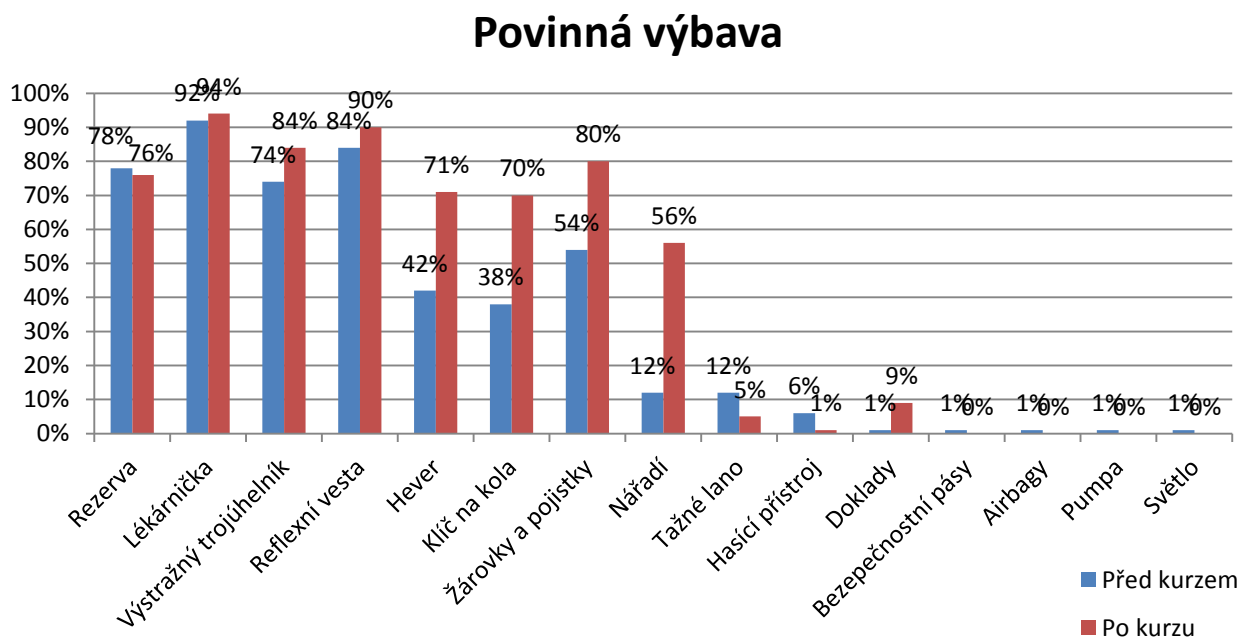


Graf 16: Odpověď otázku č. 10

#### Vyhodnocení otázky:

Se sněhovými řetězy nemá mnoho řidičů zkušenosti, protože se využívají hlavně ve vysoko položených oblastech a navíc těžko přístupných cestách, mnoho řidičů s nimi nepříjde do styku. Kde má řidič povinnost mít obuté sněhové řetězy, vědělo již před kurzem 86 % studentů a po kurzu se úspěšnost zvýšila na 89 %. Tato otázka nedělala studentům výraznější potíže.

## 11.) Jaká je povinná výbava osobního automobilu?



Graf 17: Odpověď otázku č. 11

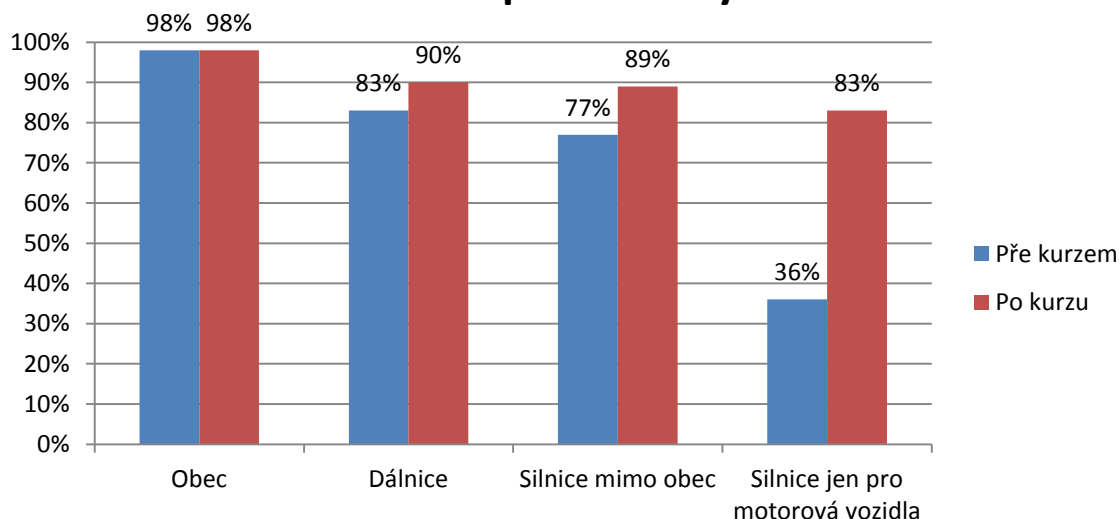
### Vyhodnocení otázky:

Zde měli studenti vyjmenovat povinnou výbavu každého osobního automobilu. S největší četností jmenovali studenti lékárníčku, a to v 92 % a po kurzu v 94 %. Podobně na tom byl výstražný trojúhelník a reflexní vesta, které jmenovalo velké procento studentů, a po kurzu procenta ještě trochu narostly. Velký nárůst po kurzu zaznamenaly Hever, klíč na kola, žárovky a pojistky a nářadí. Tyto položky se zvýšily po kurzu téměř na dvojnásobek. Naopak rezervu po kurzu uvedlo o 2 % studentů méně, než před kurzem.

12.) Doplňte maximální povolenou rychlost pro osobní automobily!

- a. Obec ...**50**... km/hod
- b. Dálnice ...**130**... km/hod
- c. Silnice mimo obec ...**90**... km/hod
- d. Silnice jen pro motorová vozidla ...**110**... km/hod

### Správné odpovědi Maximální povolené rychlosti



Graf 18: Odpověď otázku č. 12

#### Vyhodnocení otázky:

Maximální rychlosti v obci a na dálnici znala většina studentů dobře. V obci vědělo správnou hodnotu povolené rychlosti dokonce 98 % studentů v obou případech. Jaká je povolená rychlost mimo obec, si už studenti nebyli tak jistí. Před kurzem ji správně označilo 77 % a po kurzu už 89 %. Ovšem nejhůře dopadla silnice pro motorová vozidla, jejíž hodnotu povolené rychlosti vědělo pouhých 36 %. Avšak kurz pro studenty vše napravil a na podruhé už 86 % žáků vědělo správnou hodnotu rychlosti.

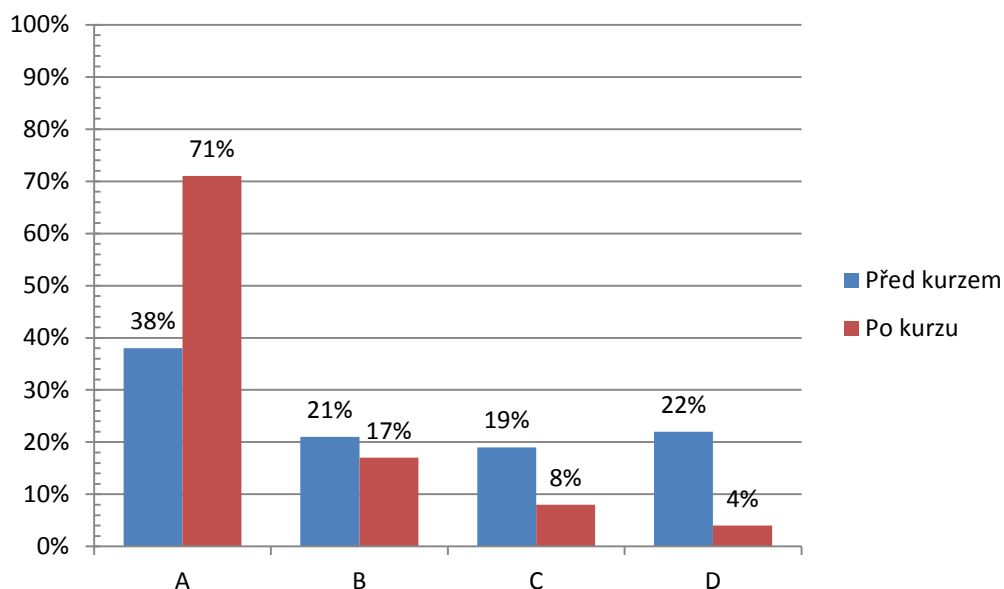


13.) Která z vyobrazených dopravních značek neumožňuje řidiči, pokud to ostatní okolnosti provozu na pozemních komunikacích dovolují, jet rychlostí 25 km/h :



Obrázek 10: Dopravní značky k otázce č. 13

**A**



Graf 19: Odpověď otázku č. 13

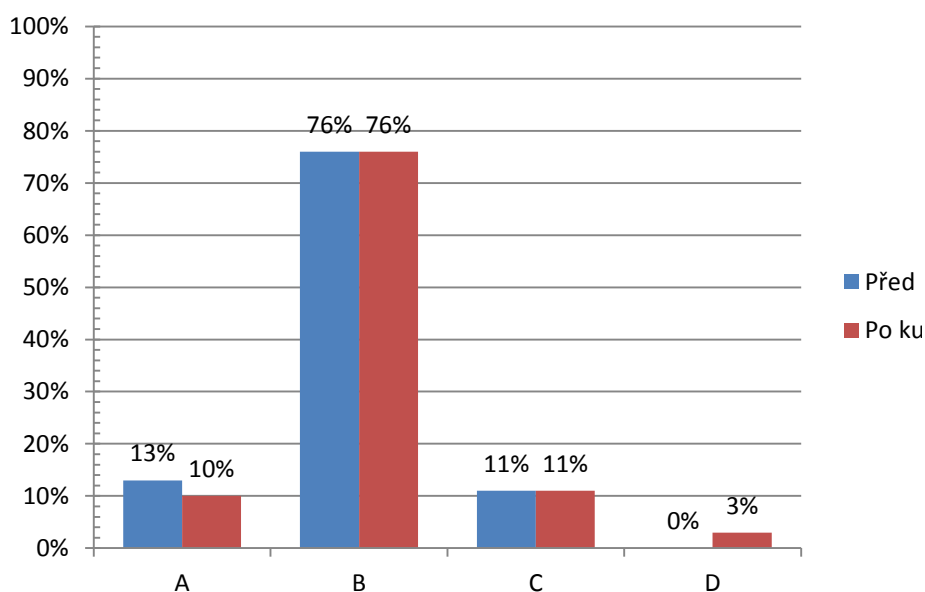
### Vyhodnocení otázky:

Tato otázka byla zaměřená na zamyšlení se, co nám dané značky na silnici přikazují či zakazují a jakou rychlostí nám umožňují jet. Před kurzem správnou odpověď A označilo jen 38 % studentů. Bylo to sice nejvíce z odpovědí, ale další tři odpovědi nezůstaly o moc pozadu. Odpovědi B, C a D obdržely 21 %, 19 % a 22 %. Po kurzu se situace změnila a správnou odpověď už vědělo 71 % dotázaných studentů.

- 14.) Tímto směrovým sloupkem může být:
- Označeno místo častých dopravních nehod.
  - Vymezeno místo, kde účelová pozemní komunikace (např. polní cesta) vyúsťuje na jinou pozemní komunikaci.
  - Zvýrazněna či nahrazena vodorovná dopravní značka podélná čára souvislá.
  - Označeno místo časté tvorby náledí.



Obrázek 11:  
Směrový sloupek



Graf 20: Odpověď otázku č. 14

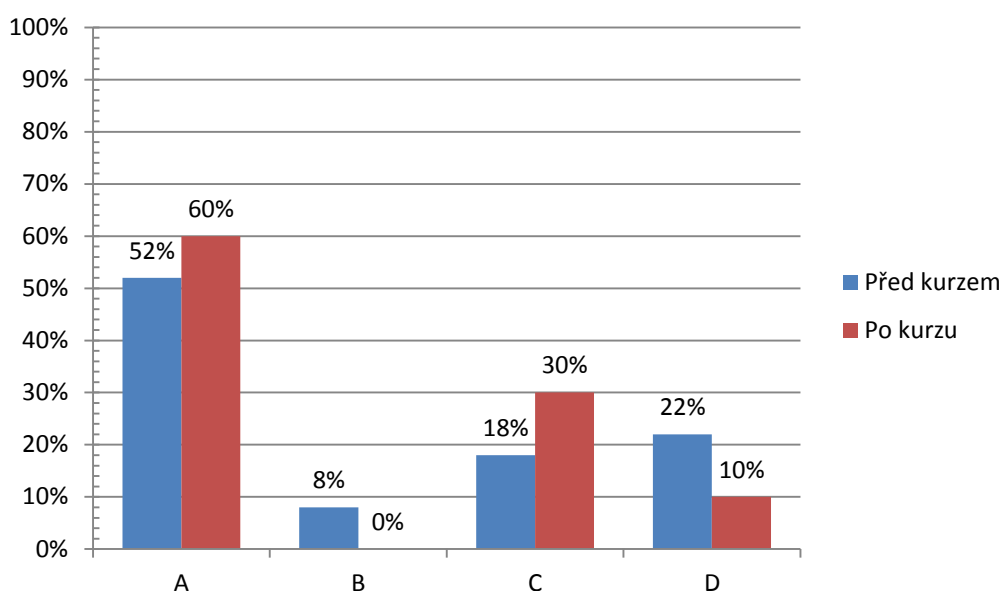
### Vyhodnocení otázky:

Jaké místo označuje červený směrový sloupek, vědělo před kurzem  $\frac{3}{4}$  studentů, tedy 76 %. Po kurzu ovšem žádná změna v správné odpovědi nenastala, jen 3 studenti se patrně rozhodli odpovědět místo možnosti D možností A. Znalosti studentů na tuto otázku kurz nijak neovlivnil.

- 15.) Tato dopravní značka zakazuje vjezd vozidlům:
- Přepravujícím výbušniny, snadno hořlavý nebo jinak nebezpečný náklad a označeným podle zvláštních předpisů.
  - Které nejsou opatřeny příslušnou emisní plaketou přidělovanou na základě jejich emisní kategorie odrážející zátěž životního prostředí.
  - Přepravujícím ropu nebo ropné materiály nebo jiné látky, které by mohly způsobit ohrožení životního prostředí, zejména znečištění vody.
  - Všem zemědělským vozidlům, která by mohla nějakým způsobem znečistit komunikaci.



Obrázek 12: Dopravní zákazová značka



Graf 21: Odpověď otázku č. 15

### Vyhodnocení otázky:

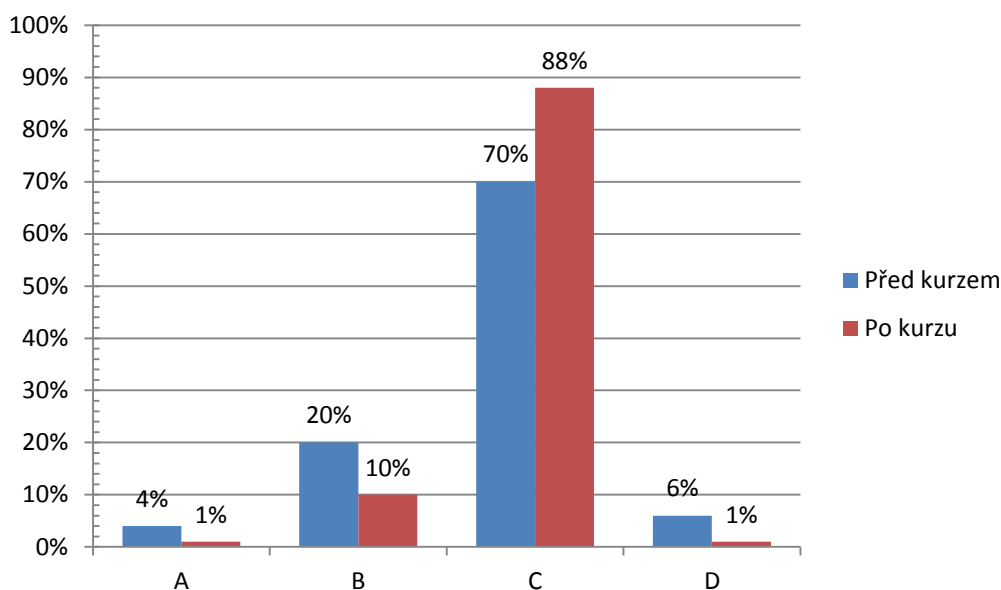
Dopravní značku zakazující vjezd motorovým vozidlům přepravující výbušniny, snadno hořlavý nebo jinak nebezpečný náklad a označeným podle zvláštních předpisů znala před kurzem nadpoloviční většina, tedy 52 % dotázaných studentů. Po kurzu se tato hodnota mírně zvýšila na 60 %, avšak 40 % studentů význam této značky po kurzu neznalo.

16.) Tato dopravní značka:

- a. Upozorňuje na místo, hromadné dopravní nehody.
- b. Upozorňuje na vjezd do tunelu, kde kromě obecných pravidel provozu na pozemních komunikacích platí zvláštní pravidla pro provoz v tunelu.
- c. **Upozorňuje na nebezpečí výskytu mlhy nebo kouře.**
- d. Upozorňuje na místo, kde hrozí náraz do zdi nebo jiné překážky u vozovky.



Obrázek 13: Dopravní výstražná značka



Graf 22: Odpověď otázku č. 16

### Vyhodnocení otázky:

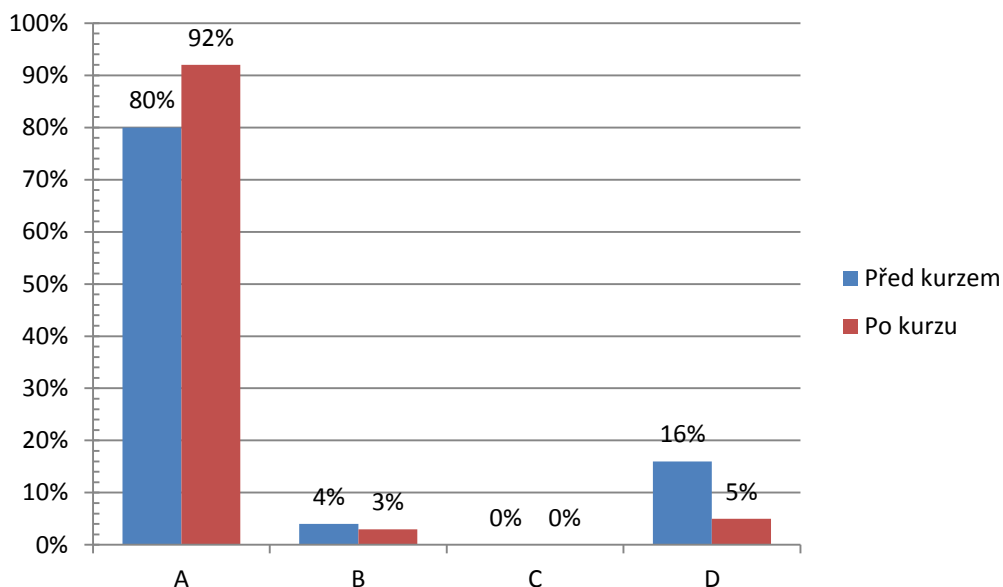
Množství odpovědí na otázku ptající se na značku, která představuje auto mizející v mlze, před kurzem nebylo tak přesvědčivé. Správná odpověď C získala 70 %, ovšem po kurzu již téměř všichni studenti věděli, co daná značka znamená, a to 88 % z nich. Nejvíce je zmátla odpověď B, že značka značí vjezd do tunelu, a to nejprve 20 % a po kurzu už jen 10 %.

17.) Tato výstražná dopravní značka upozorňuje řidiče:

- a. Na úsek pozemní komunikace, kde je nebezpečné vjet na krajnici.
- b. Na místo nebo úsek pozemní komunikace, kde je dovolené parkování na krajnici.
- c. Na místo dopravní nehody.
- d. Na úsek pozemní komunikace, kde hrozí sesuv půdy.



Obrázek 14: Dopravní výstražná značka



Graf 23: Odpověď otázku č. 17

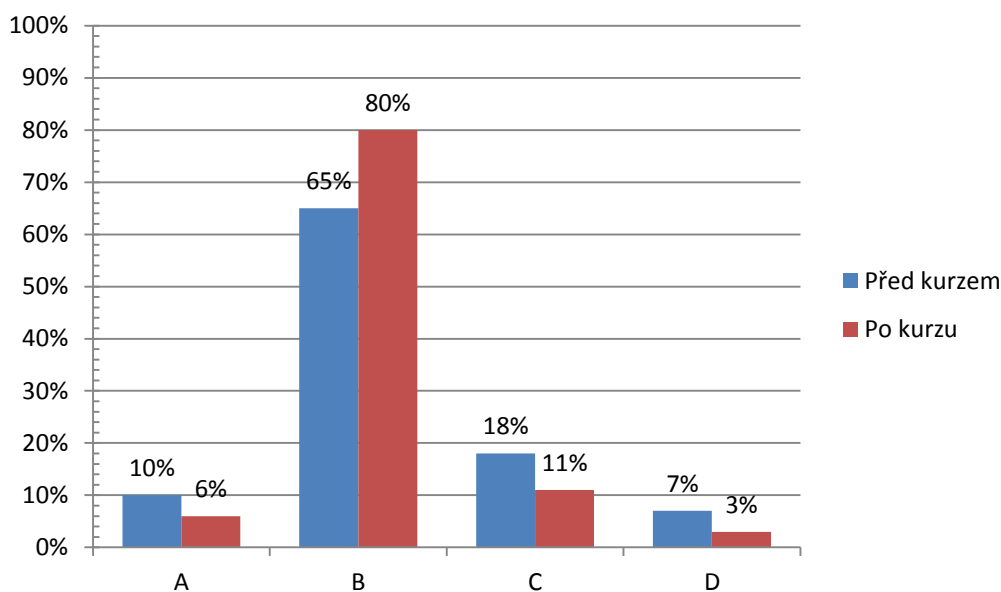
### Vyhodnocení otázky:

Studenti měli rozpoznat značku upozorňující na úsek pozemní komunikace, kde je nebezpečné vjet na krajnici. Tuto značku správně rozpoznalo před kurzem 80 % a po kurzu si už bylo jisto 92 % studentů. Několik studentů, přesněji 16 %, si před kurzem myslelo, že by značka mohla označovat úsek, kde hrozí sesuv půdy, ovšem po kurzu už jich tolik nebylo, pouze 5 %.

- 18.) Tato dopravní značka upravuje:
- Přednost před protijedoucími nákladními vozidly v případě, kdy se protijedoucí vozidla nemohou bezpečně vyhnout.
  - Přednost pro vozidla jedoucí ze směru označeného černou šipkou.**
  - Přednost pro vozidla jedoucí ze směru označeného červenou šipkou.
  - Zakazuje jízdu ve směru označeného červenou šipkou



Obrázek 15: Dopravní zákazová značka

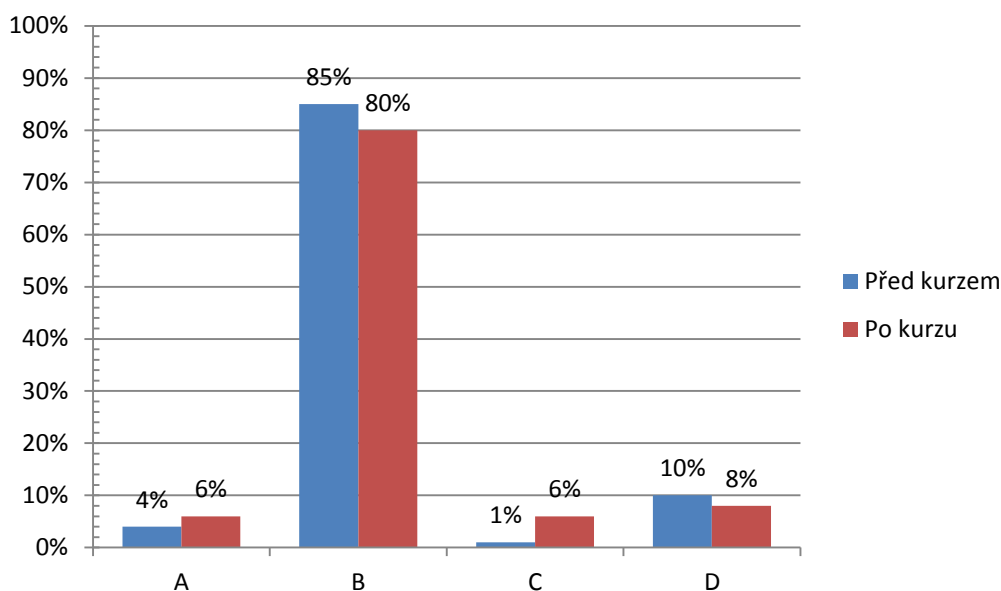


Graf 24: Odpověď otázku č. 18

### Vyhodnocení otázky:

Význam značky, která upravuje přednost a zvýhodňuje vozidlo jedoucí z protisměru, před kurzem správně uvedlo 65 % dotázaných studentů. Po kurzu už studenti odpovídali přesvědčivěji a 80 % z nich již značku poznalo. Druhou nejčastější odpovědí byla odpověď B, kde byla přednost pouze prohozena a zmátla tak některé dotázané. Tato otázka dělala studentům drobné obtíže.

- 19.) Při prudkém sešlápnutí brzdového pedálu vozidla bez protiblokovacího systému brzd (ABS) na náledí dojde:
- K maximálnímu brzdnému účinku, při němž vozidlo zastaví s nejkratší brzdnou dráhou.
  - K zablokování kol vozidla a vozidlo se stává neřiditelným.**
  - K zablokování kol zadní nápravy vozidla, při němž vozidlo zůstává říditelným.
  - K prodloužení brzdné dráhy vozidla, přičemž vozidlo je ovladatelné.



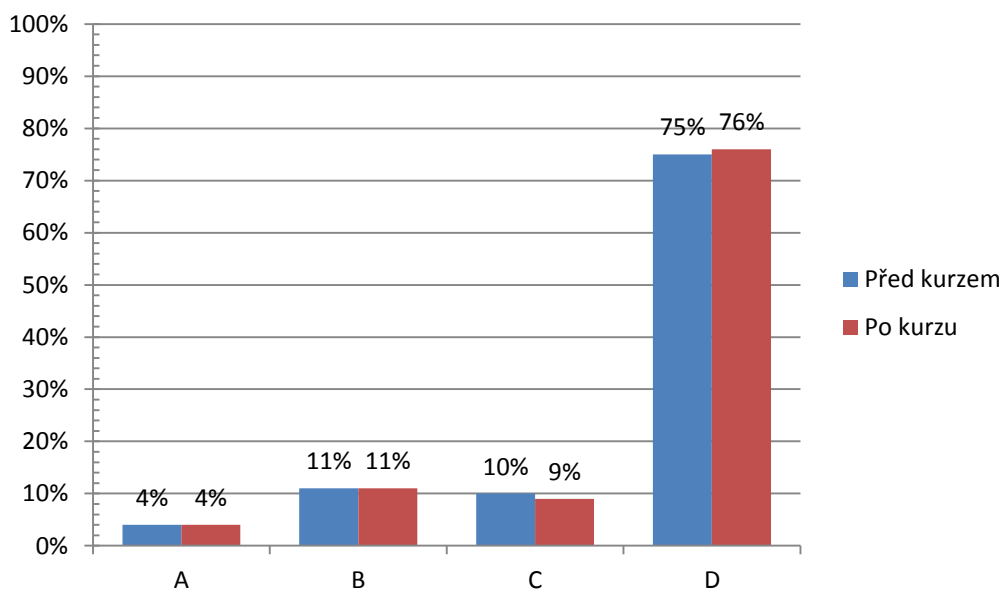
Graf 25: Odpověď otázku č. 19

### Vyhodnocení otázky:

Co je antibrzdový systém ABS, většina studentů již věděla. K čemu dojde, když ho nemáte, vědělo již před kurzem 85 % studentů. Co je velmi zvláštní, tak u této otázky došlo po kurzu k poklesu správných odpovědí na 80 %. Co zmátlo studenty? Asi tvrzení, že vozidlo i po prudkém zabrzdění zůstává stále ovladatelné a říditelné.

20.) Příčinou vzniku aquaplaningu je:

- a. Rychlá jízda po zledovatělé vozovce.
- b. Prudké zrychlení vozidla na mokré vozovce.
- c. Prudké brzdění vozidla na mokré vozovce.
- d. Rychlá jízda na vozovce pokryté větším množstvím vody.



Graf 26: Odpověď otázku č. 20

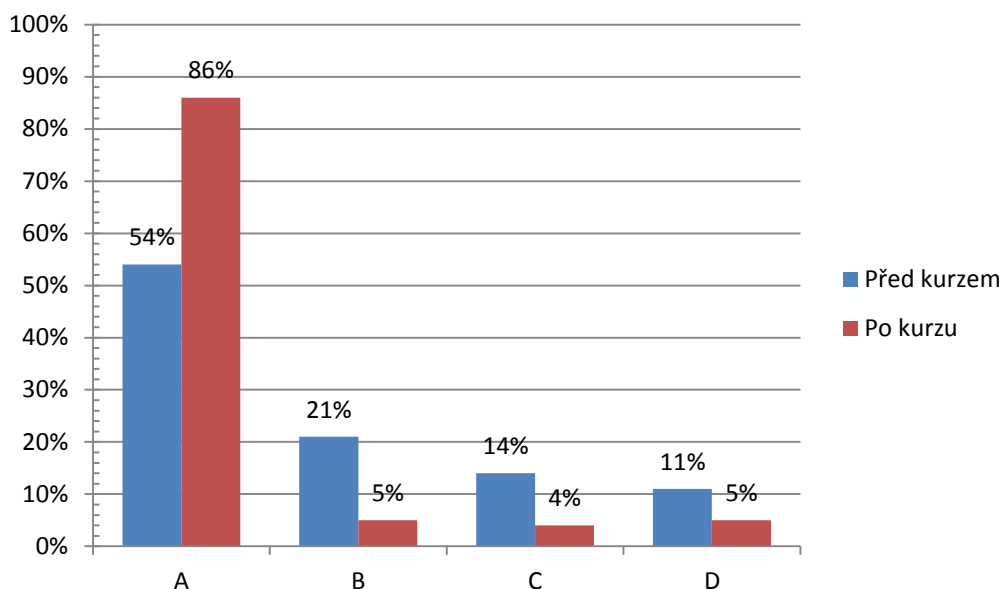
#### Vyhodnocení otázky:

Co je rizikem u aquaplaningu, věděly před kurzem přesně  $\frac{3}{4}$  studentů (75 %) a po kurzu se k nim přidal 1 další (76 %). Jinak na tuto otázku odpovídali studenti stejně před kurzem i po kurzu. Takže tuto vědomost studentů o vzniku aquaplaningu kurz nijak neovlivnil.



21.) V tunelu došlo k poruše motorového vozidla, které se stalo nepojízdným. Jako řidič takového vozidla nesmíte:

- a. Kouřit nebo zacházet s otevřeným ohněm.
- b. Opustit vozidlo.
- c. Opustit tunel.
- d. Zastavovat jiná vozidla.



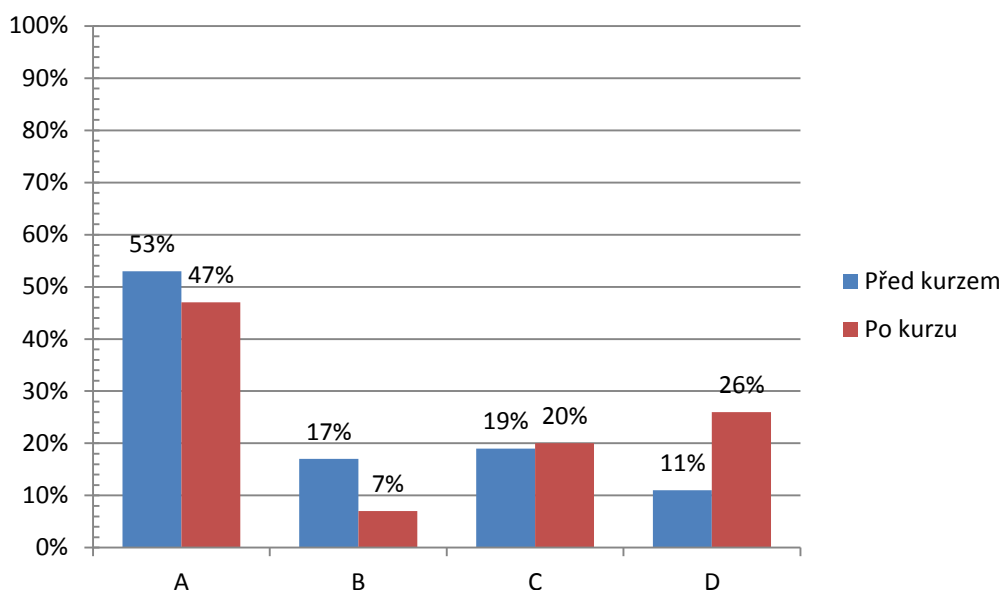
Graf 27: Odpověď otázku č. 21

### Vyhodnocení otázky:

Studenti si u otázky, která se ptala na to, co nesmíte v tunelu při poruše vozidla, nebyli vůbec jistí. Správnou odpověď, tedy že nesmíte kouřit nebo zacházet s otevřeným ohněm, před kurzem označilo pouze 54 % z nich. Druhou nejčastější odpovědí bylo, že nesmíte opustit vozidlo, a to v 21 % odpovědí. Možnosti opuštění vozidla a zastavování jiných vozidel získaly 14 % a 11 % z odpovědí studentů. Po kurzu se odpovědi rapidně zvýšily a studenti označili správnou odpověď v 86 % případů.

22.) Provozovatel osobního automobilu, který nebyl dříve registrován v zahraničí, přistaví tento automobil k technické prohlídce nejpozději ve lhůtě:

- a. 4 let po prvním zaregistrování tohoto automobilu a potom pravidelně ve lhůtách 2 let.
- b. 4 let po prvním zaregistrování tohoto automobilu a potom pravidelně ve lhůtách 4 let.
- c. 2 let po prvním zaregistrování tohoto automobilu a potom pravidelně ve lhůtách 4 let.
- d. 2 let po prvním zaregistrování tohoto automobilu a potom pravidelně ve lhůtách 2 let.

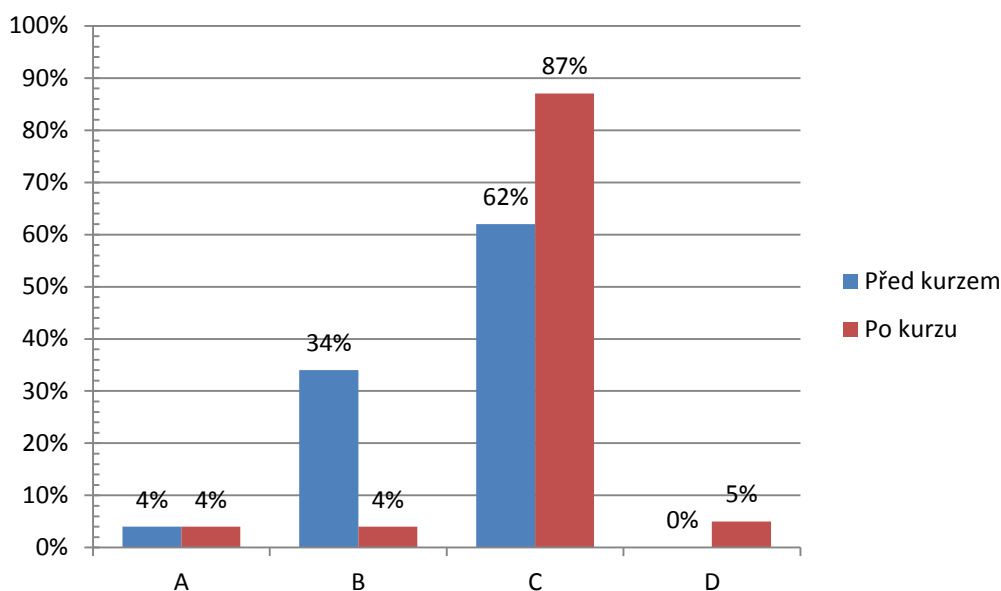


Graf 28: Odpověď otázku č. 22

### Vyhodnocení otázky:

Tato otázka patřila k těm nejtěžším v dotazníku. Ptala se na dobu, po které musí nový automobil projít technickou prohlídkou a po kolika letech musí jít na další prohlídky. Že otázka nebyla úplně jednoduchá, naznačuje četnost správných odpovědí. Před kurzem správnou odpověď vědělo totiž 53 % studentů a po kurzu dokonce pouze 47 % z nich. U této otázky si studenti nebyli jistí svou odpovědí ani po kurzu, kdy po něm paradoxně došlo k poklesu ve znalostech studentů.

- 23.) Činná plocha pláště pneumatiky v provozu u osobních automobilů musí mít po celém obvodu a v celé šíři vrchního běhounu jasně viditelný dezén s hloubkou hlavních dezénových drážek:
- V letním období 1,0 mm a v zimním období 2,2 mm.
  - V letním období 1,6 mm a v zimním období 2,2 mm.
  - V letním období 1,6 mm a v zimním období 4,0 mm.**
  - V letním období i v zimním období 2,2 mm.

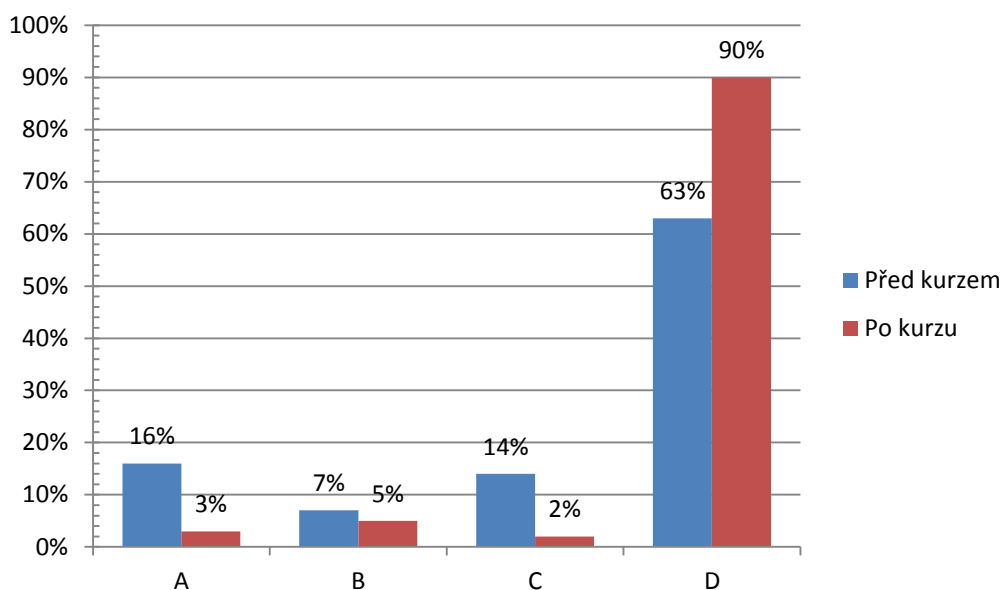


Graf 29: Odpověď otázku č. 23

#### Vyhodnocení otázky:

Zde jsme zjišťovali znalost studentů ohledně dezénových drážek, tedy hloubky vzorku pneumatiky, v letním a zimní období. Před kurzem správně reagovalo 62 % studentů, po kurzu už ale 87 % vědělo, že správná odpověď se skrývá pod možností C. Tedy v letním období 1,6 mm a v zimním období 4,0 mm. Nejvíce studenty před kurzem mátlá možnost B s 34 %, kde byl dezén zimních pneumatik jen 2,2 mm. Po kurzu ji už ale označily pouze 4 % studentů. V této otázce došlo k výraznému zlepšení znalostí u studentů po absolvování kurzu.

- 24.) Řidič motorového vozidla, který je povinen užít přenosného výstražného trojúhelníku, jej musí umístit:
- Na krajnici vozovky ve vzdálenosti nejméně 80 m, na dálnici a silnici I. třídy nejméně 130 m za vozidlem.
  - V libovolné vzdálenosti na okraj vozovky tak, aby byl pro přijíždějící řidiče včas a zřetelně viditelný.
  - Na krajnici vozovky ve vzdálenosti nejméně 30 m, na dálnici a silnici I. třídy nejméně 80 m za vozidlem.
  - Na okraj vozovky tak, aby byl pro přijíždějící řidiče včas a zřetelně viditelný, a to ve vzdálenosti nejméně 50 m, na dálnici nejméně 100 m za vozidlem; v obci může být tato vzdálenost, vyžadují-li to okolnosti, kratší.

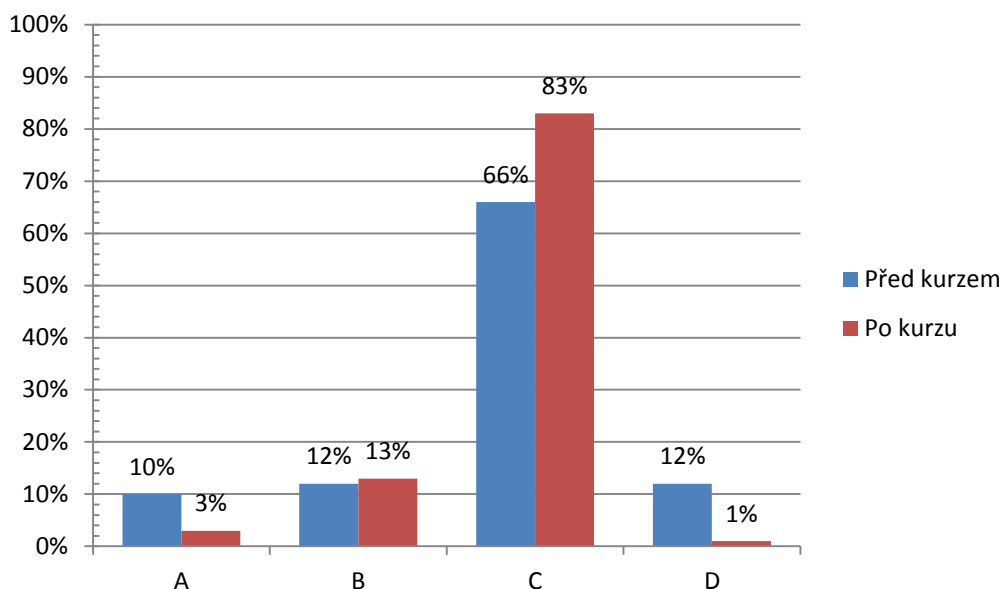


Graf 30: Odpověď otázku č. 24

### Vyhodnocení otázky:

O vzdálenosti, ve které musí být umístěn výstražný trojúhelník, mělo před kurzem potuchy jen 63 % dotázaných studentů. Po kurzu už tuto informaci bezpečně vědělo 90 % studentů. Na základě zpětné vazby nebo vyjádření od studentů jsme zjistili, že tuto situaci při kurzu nacvičovali prakticky, takže většina studentů si tyto vzdálenosti dobře zapamatovala.

- 25.) Podél tramvaje se jezdí:
- Vpravo i vlevo, pokud je tramvajový pás ve stejné úrovni s vozovkou.
  - Vpravo; vlevo smí řidič jet v případě, stojí-li tramvaj v zastávce.
  - Vpravo, pokud není dopravní značkou "Objíždění tramvaje" povolena jízda vlevo.
  - Vlevo, tramvaj jezdí vždy po pravém okraji vozovky.

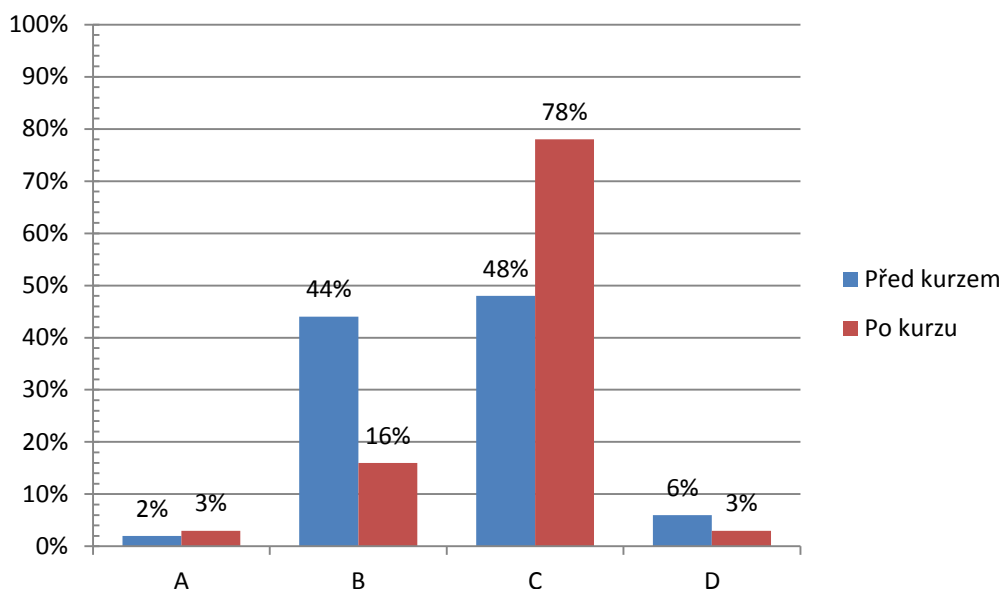


Graf 31: Odpověď otázku č. 25

### Vyhodnocení otázky:

Studenti měli v této otázce odpovědět, po které straně tramvaje se jezdí. Většina z nich se s tramvajemi na silnicích jako řidič ještě nepotkala, a tak správně zvolená možnost C s 66 % před kurzem není tak špatnou úspěšností. Ostatní tři odpovědi získaly mezi 10 % - 12 %. Po kurzu už 83 % studentů vědělo správnou odpověď. Otázka to byla těžká a studenti ji zvládli celkem obstojně, uvážíme-li, že s tramvajemi tito mladí řidiči nemají žádnou praktickou řidičskou zkušenost.

- 26.) Řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg, s výjimkou autobusu, smí jet mimo obec rychlostí nejvýše:
- 130 km/h.
  - 90 km/h.
  - 80 km/h.
  - 60 km/h.

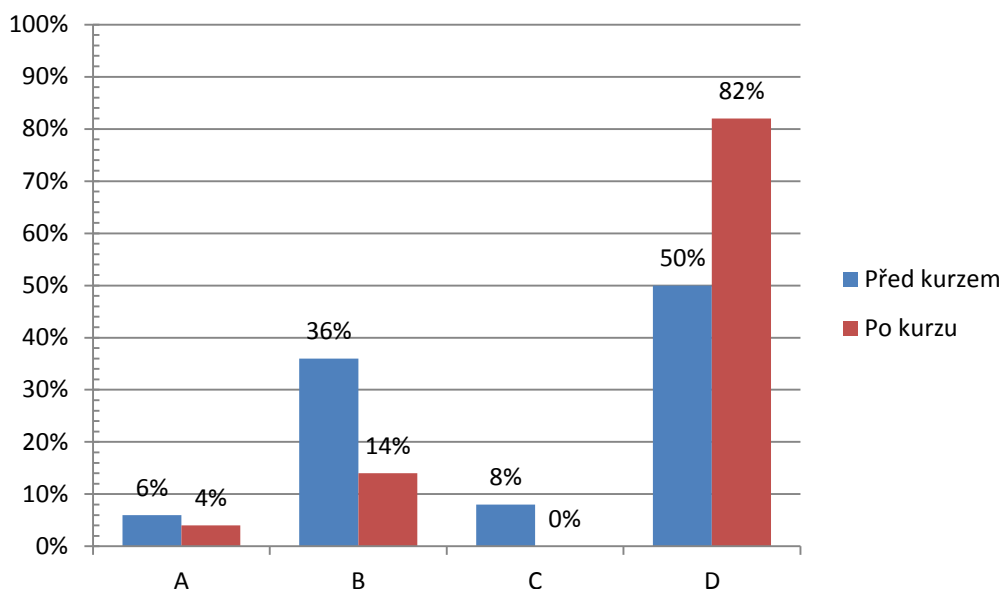


Graf 32: Odpověď otázku č. 26

### Vyhodnocení otázky:

Jelikož se jedná o školu, kde studenti mají možnost získat při řídičském kurzu i řídičské oprávnění typu C, a většina z nich si toto oprávnění dělá, položili jsme studentům otázku, jaká je maximální povolená rychlost mimo obec pro vozidla nad 3,5 tuny. Studenti před kurzem váhali mezi odpovědí B - 90 km/h, která získala 44 %, a správnou odpovědí C - 80 km/h, která získala 48 % odpovědí studentů. Po kurzu ovšem už 78 % studentů vědělo, že správnou odpovědí je možnost C, tedy 80 km/h. U možnosti B zůstalo už jen 16 % studentů. Ostatní odpovědi měly zanedbatelnou četnost.

- 27.) Svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, smí 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění jet řidič rychlostí:
- Nejvýše 20 km/h.
  - Nejvýše 30 km/h.
  - Nejvýše 40 km/h.
  - Nejvýše 50 km/h.

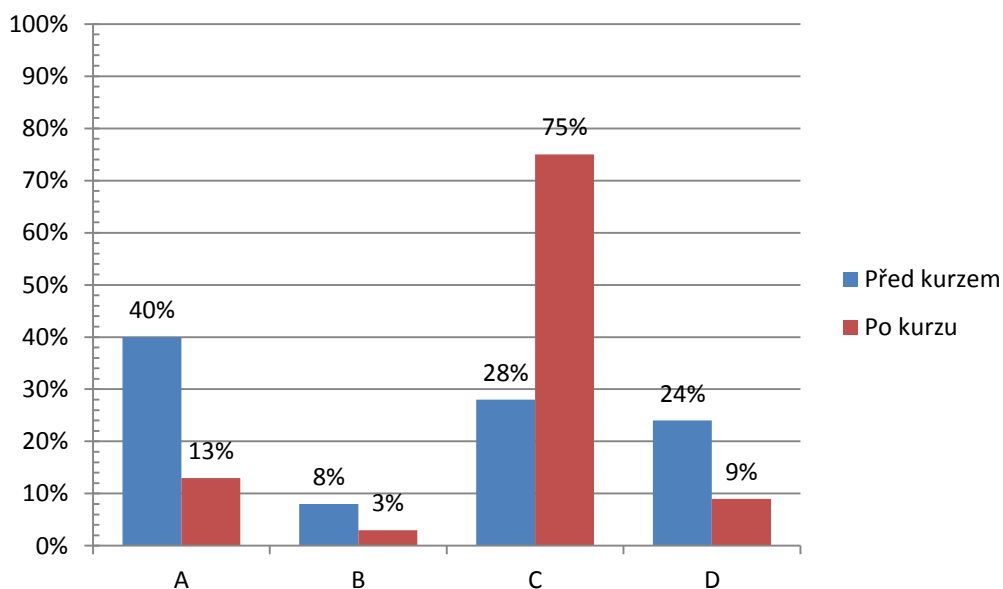


Graf 33: Odpověď otázku č. 27

#### Vyhodnocení otázky:

Jaká rychlost je povolena při přejíždění železničního přejezdu a 50 m před ním věděla před kurzem pouze polovina dotázaných studentů. Že je to možnost C - 50 km/h, napsalo tedy 50 % z nich. Druhou možností, která byla nejčtenější, byla možnost B - 30 km/h. Tuto možnost zvolilo 36 % studentů. Po kurzu se situace výrazně změnila. Správnou odpověď zvolilo 82 % studentů. Ostatní možnosti již nezískaly tolik odpovědí.

- 28.) Na jednosměrné pozemní komunikaci smí řidič zastavit a stát:
- Pouze vpravo.
  - Pouze vlevo.
  - Vpravo i vlevo.**
  - V jednosměrné pozemní komunikaci nesmí řidič zastavit a stát



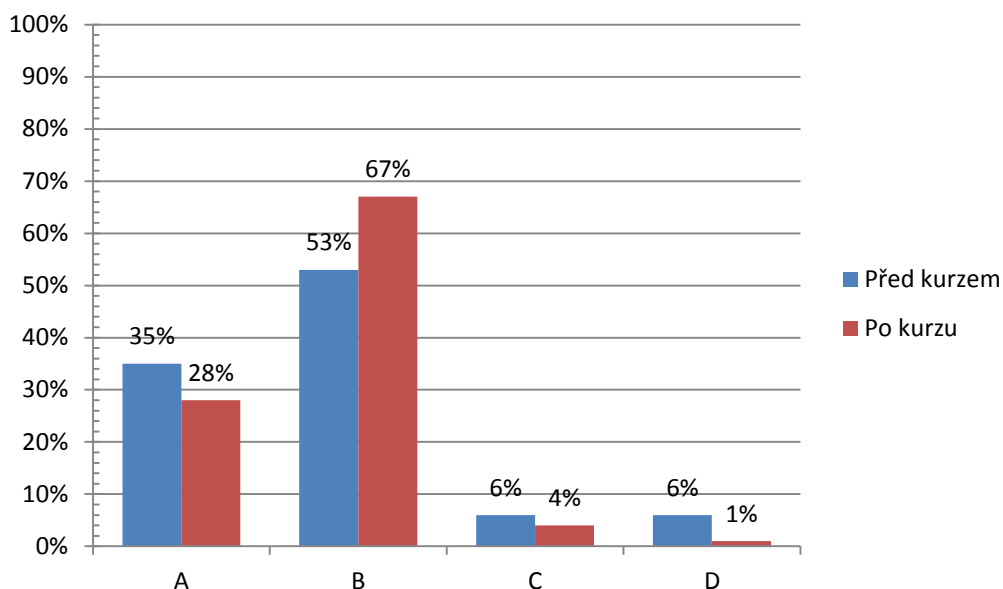
Graf 34: Odpověď otázku č. 28

#### Vyhodnocení otázky:

Další otázka zjišťovala, na které straně v jednosměrné ulici může řidič zastavit a stát. U této otázky došlo k tomu, že špatná odpověď – Pouze vpravo získala před kurzem podstatně více než správná, a to 40 %. Správnou odpověď – Vlevo i vpravo označilo pouze 28 % studentů. Studenti, kteří prošli kurzem, ovšem už věděli, že správnou odpovědí je možnost C, tedy Vlevo i vpravo, a správně ji označilo 75 % z nich. Domníváme se, že úspěšnost u této otázky po kurzu ovlivnily cvičné jízdy a tedy praktická zkušenost z průjezdů jednosměrnými ulicemi.



- 29.) Náklad, který přečnívá vpředu nebo vzadu vozidlo, musí být zvláštním způsobem označen, pouze pokud takto přečnívá:
- a. O více než 75 cm.
  - b. O více než 100 cm.**
  - c. O více než 125 cm.
  - d. O více než 140 cm.



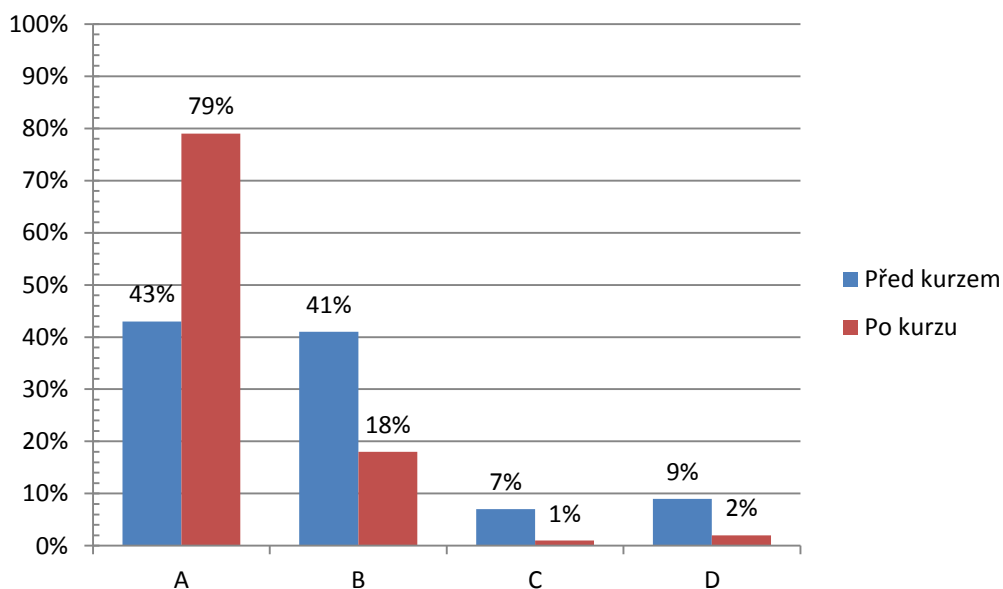
Graf 35: Odpověď otázku č. 29

#### Vyhodnocení otázky:

Otázka ohledně vyčnívajícího nákladu a jeho označení dělala studentům celkem potíže. Před kurzem správně odpovědělo 53 % z řad studentů, ale nakonec po absolvování kurzu 67 % studentů znalo správnou odpověď, tedy odpověď B - 100 cm. Studenty zmátla rovněž odpověď A – 75cm, která získala 35 % před kurzem a 28 % po kurzu. Studenti ani po kurzu jednoznačně nevěděli, o kolik musí náklad přečnívat, aby musel být označen.

30.) V obytné zóně smí řidič jet rychlostí:

- a. Nejvýše 20 km/h.
- b. Nejvýše 30 km/h.
- c. Nejvýše 40 km/h.
- d. Nejvýše 50 km/h.



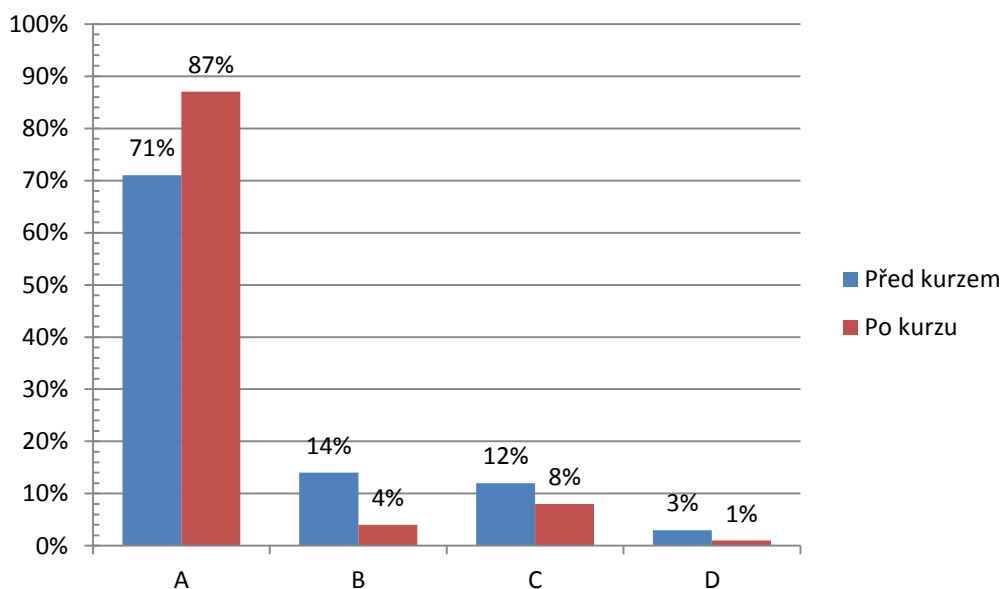
Graf 36: Odpověď otázku č. 30

#### **Vyhodnocení otázky:**

Před kurzem o nejvyšší povolené rychlosti v obytné zóně studenti moc nevěděli. Správnou odpověď A - 20 km/h jich zvolilo 43 % z nich, ovšem odpověď B - 30 km/h volilo téměř stejné množství studentů, a to 41 %. Studenti tedy většinou váhali mezi těmito dvěma možnostmi. Po kurzu už studenti ovšem věděli, že správná odpověď je možnost A - 20 km/h, a proto ji zvolilo 79 % dotázaných studentů.

31.) Zraněný si po dopravní nehodě stěžuje na bolesti břicha a pocit žízně:

- a. **Nepodáváme mu žádné nápoje.**
- b. Podáváme mu dostatek vlažných nápojů.
- c. Podáváme mu studené nápoje.
- d. Podáváme mu horké nápoje na uklidnění.

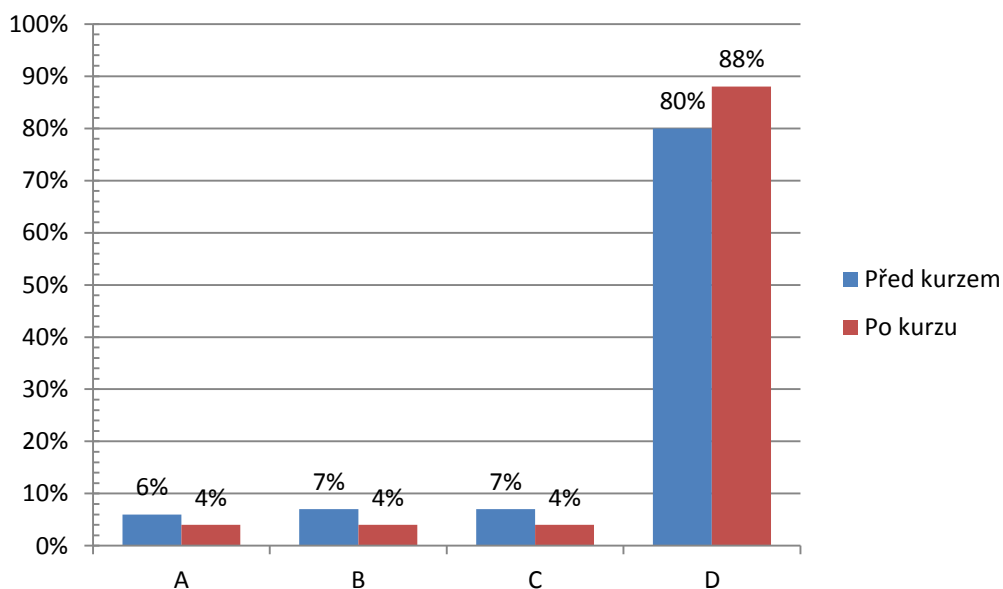


Graf 37: Odpověď otázku č. 31

#### **Vyhodnocení otázky:**

Jaký nápoj poskytnout při první pomoci zraněnému s bolestmi břicha vědělo před kurzem poměrně velké množství z dotázaných studentů. Že mu nepodáváme žádné nápoje, vědělo 71 % studentů. Po kurzu tento počet narostl na 87 %, což je poměrně dobrý výsledek. Ostatní odpovědi byly méně četné.

- 32.) První pomoc je povinen poskytnout:
- Jen ten, kdo prošel zdravotnickým školením.
  - Každý, pokud již dosáhl věku 18 let.
  - Jen pracovník záchranné služby.
  - Každý, kdo tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného.**

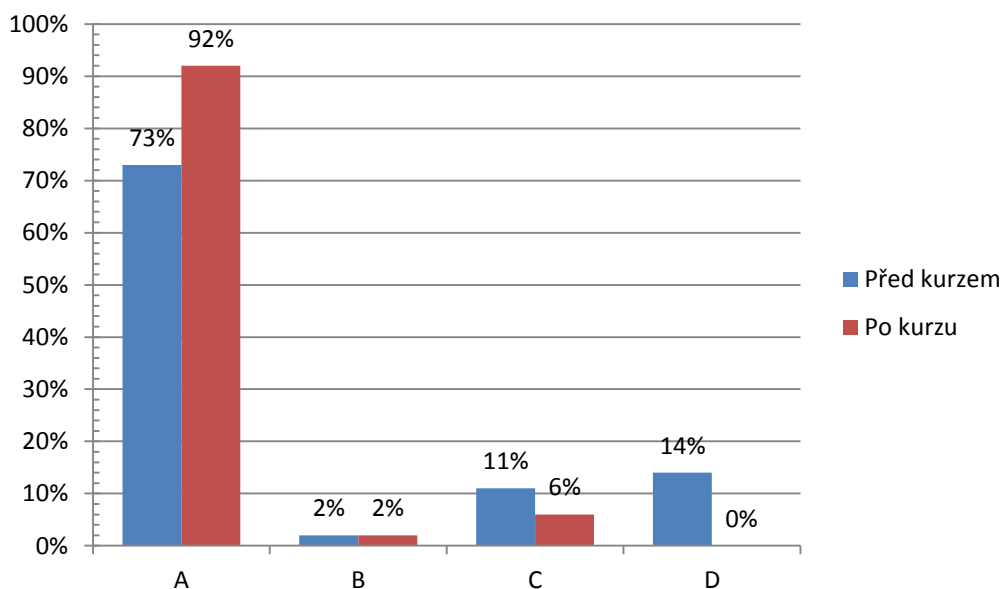


Graf 38: Odpověď otázku č. 32

#### Vyhodnocení otázky:

Kdo je povinen poskytnout první pomoc, vědělo již před kurzem 80 % dotázaných studentů. Po kurzu jich bylo o něco více, a to 88 % studentů. Ostatní možnosti dostaly zanedbatelné množství odpovědí.

- 33.) Hrozí trestní postih, pokud neposkytnete první pomoc?
- Ano, s možností nepodmíněného trestu odnětí svobody.
  - Ne, v žádném případě, je to moje vlastní vůle.
  - Podle závažnosti úrazu nebo postižení poraněného.
  - Ano, ale jen pokud nehodu zaviníte.

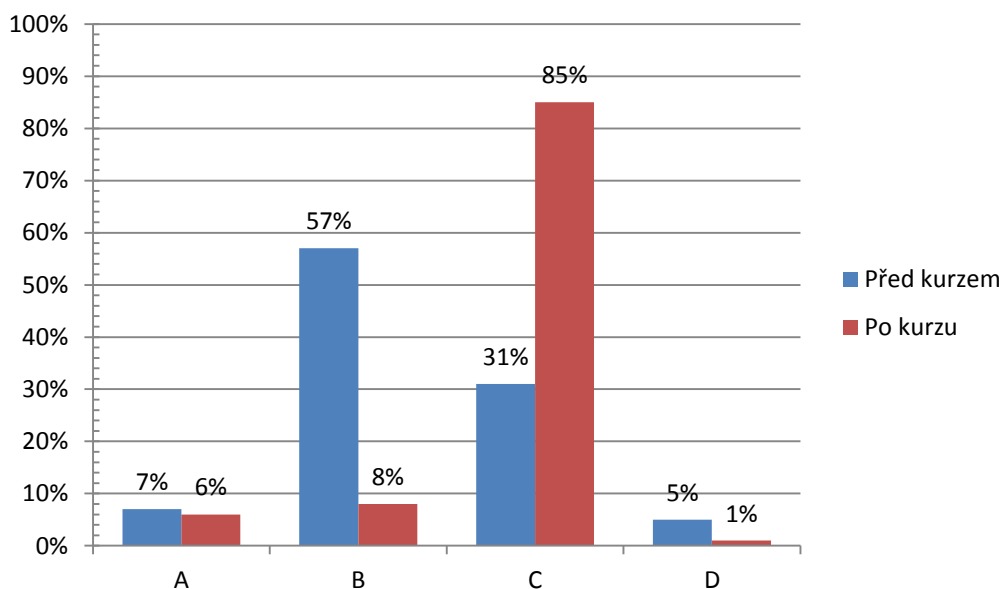


Graf 39: Odpověď otázku č. 33

#### Vyhodnocení otázky:

Že nám hrozí trestní postih s možností nepodmíněného trestu odnětí svobody, pokud neposkytneme první pomoc, vědělo před kurzem 73 % studentů. Po kurzu se ještě více studentů připojilo k tomuto správnému tvrzení, a to úctyhodných 92 % studentů.

- 34.) Správná frekvence stlačení hrudní kosti při srdeční masáži je u dospělého:
- Přibližně 20 stlačení za minutu.
  - Přibližně 60 stlačení za minutu.
  - Přibližně 100 stlačení za minutu.**
  - Přibližně 160 stlačení za minutu.

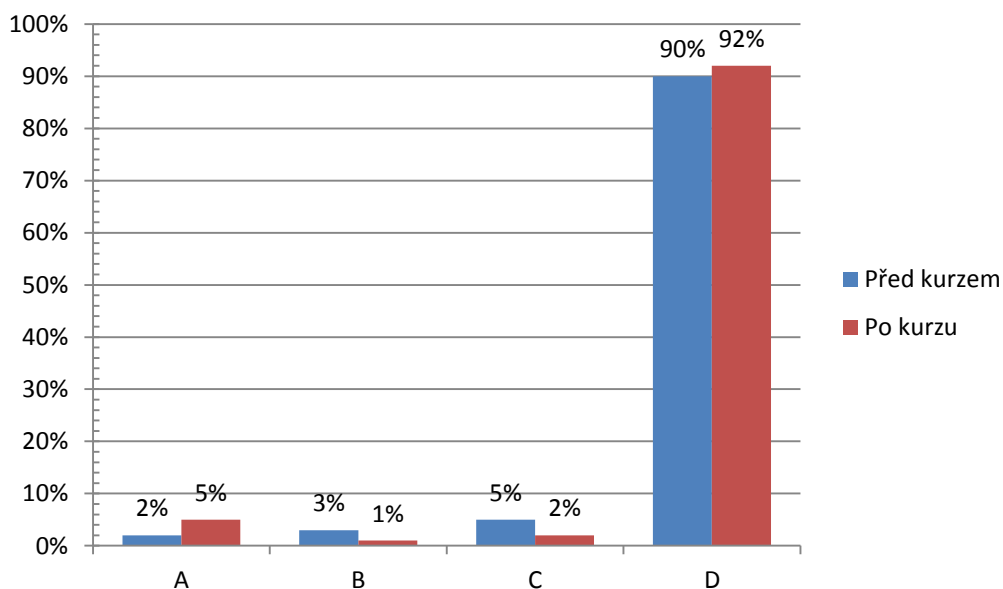


Graf 40: Odpověď otázku č. 34

#### **Vyhodnocení otázky:**

Správnou frekvenci při srdeční masáži přibližně 100 stlačení za minutu před kurzem správně označilo pouze 31 %. Naproti tomu špatná odpověď 60 stlačení za minutu získala 57 % odpovědí studentů. Ovšem po kurzu, který jistě poskytnutí první pomoci při autonehodě obsahoval, správně odpovědělo 85 % studentů. Na této otázce je vidět, jak kurz ovlivnil vědomosti a názory studentů.

- 35.) Zjistíte, že poraněný má v ráně zabodnuté cizí těleso. Co uděláte?
- Snažím se těleso opatrně z rány vyndat a zastavit krvácení.
  - Poraněného nemusím sledovat a kontrolovat, pouze přivolám ZS.
  - Přivolám ZS, po té vyndám těleso z rány a vyčkám na příjezd ZS.
  - Těleso ponechám v ráně, ošetřím okolní krvácení, zajistím životní funkce.**



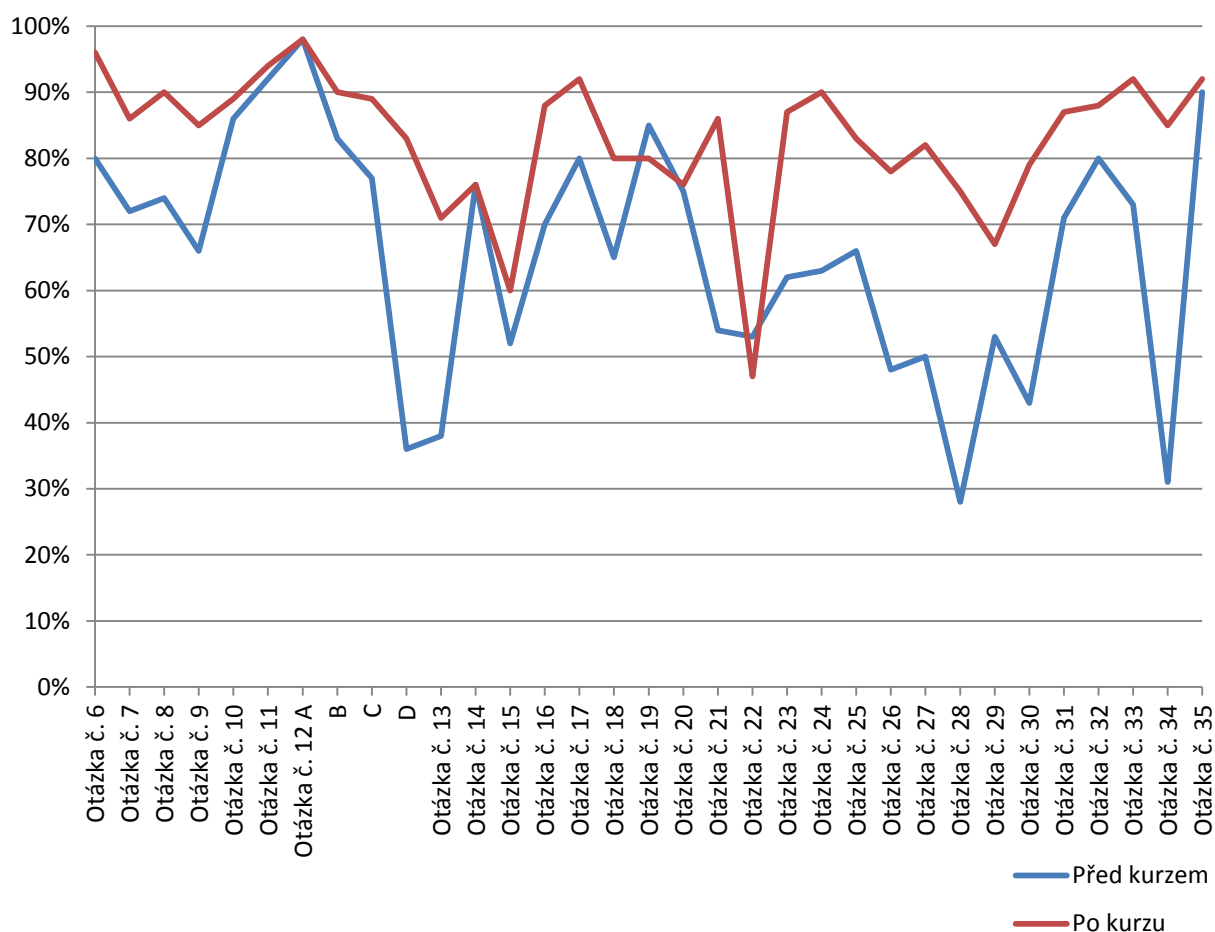
Graf 41: Odpověď otázku č. 35

#### Vyhodnocení otázky:

Jak se zachovat při poskytování první pomoci u zabodnutí předmětu do těla postiženého věděla drtivá většina studentů. Před kurzem správně odpovědělo, že předmět se v žádném případě nesmí vytáhnout, vynikajících 90 % a po kurzu dokonce 92 % studentů.

## 6.5. Shrnutí výsledků

Pokud se ohlédneme za celým výzkumem a zprůměrujeme procentuální úspěšnost při odpovídání studentů na zadané otázky, tak zjistíme, že před kurzem měli studenti průměrnou úspěšnost správného zodpovězení otázky 65 %. Řidičský kurz, který probíhal 8 měsíců, měl studenty odborně připravit na závěrečné zkoušky, což se podle výsledků poměrně dobře podařilo. Po kurzu totiž úspěšnost odpovědí u studentů činila 83 %, což je velký pokrok oproti vstupním vědomostem studentů. Celkový nárůst vědomostí studentů, a tedy jejich správných odpovědí, činí +18 %. Grafický přehled o vývoji odpovědí si můžeme ukázat v grafu níže (Graf 42: Souhrn a vývoj správných odpovědí studentů, s. 70) a celkový přehled správných odpovědí a procentuální úspěšnost studentů před kurzem, po kurzu a celkový rozdíl mezi odpověďmi naleznete v tabulce na následující straně. (Tabulka 4: Shrnutí správných odpovědí a úspěšnosti studentů, s. 71).



Graf 42: Souhrn a vývoj správných odpovědí studentů



Tabulka 4: Shrnutí správných odpovědí a úspěšnosti studentů

Číslo otázky	Správná odpověď	Úspěšnost před kurzem	Úspěšnost po kurzu	Rozdíl v úspěšnosti
Otázka č. 6	C	80 %	96 %	+16 %
Otázka č. 7	D	72 %	86 %	+14 %
Otázka č. 8	C	74 %	90 %	+16 %
Otázka č. 9	A	66 %	85 %	+19 %
Otázka č. 10	A	86 %	89 %	+3 %
Otázka č. 11	Nejvíce získala lékárníčka	92 %	94 %	+2 %
Otázka č. 12	A Obec	98 %	98 %	0 %
	B Mimo obec	83 %	90 %	+7 %
	C Dálnice	77 %	89 %	+12 %
	D Silnice pro motorová vozidla	36 %	83 %	+47 %
Otázka č. 13	A	38 %	71 %	+33 %
Otázka č. 14	B	76 %	76 %	0 %
Otázka č. 15	A	52 %	60 %	+8 %
Otázka č. 16	C	70 %	88 %	+18 %
Otázka č. 17	A	80 %	92 %	+12 %
Otázka č. 18	B	65 %	80 %	+15 %
Otázka č. 19	B	85 %	80 %	-5 %
Otázka č. 20	D	75 %	76 %	+1 %
Otázka č. 21	A	54 %	86 %	+32 %
Otázka č. 22	A	53 %	47 %	-6 %
Otázka č. 23	C	62 %	87 %	+25 %
Otázka č. 24	D	63 %	90 %	+27 %
Otázka č. 25	C	66 %	83 %	+17 %
Otázka č. 26	C	48 %	78 %	+30 %
Otázka č. 27	D	50 %	82 %	+22 %
Otázka č. 28	C	28 %	75 %	+47 %
Otázka č. 29	B	53 %	67 %	+14 %
Otázka č. 30	A	43 %	79 %	+36 %
Otázka č. 31	A	71 %	87 %	+16 %
Otázka č. 32	D	80 %	88 %	+8 %
Otázka č. 33	A	73 %	92 %	+19 %
Otázka č. 34	C	31 %	85 %	+54 %
Otázka č. 35	D	90 %	92 %	+2 %
<b>Celkem průměr</b>		<b>65 %</b>	<b>83 %</b>	<b>+18 %</b>

## 7. Diskuze

Výzkum proběhl bez sebemenších potíží a obě jeho části byly kompletně zpracovány. Ve výzkumné části byly zkoumány vstupní znalosti před kurzem a výstupní znalosti po kurzu. Výzkum probíhal ve dvou fázích. První fází bylo vyplnění výzkumných dotazníků studenty VOŠ a SŠ Automobilní Zábřeh před absolvováním řídičského kurzu koncem září 2017 a jeho následné vyhodnocení. Druhá fáze výzkumu proběhla v období, kdy celý řídičský kurz pomalu končil, tedy koncem března 2018 formou téhož výzkumného dotazníku. Získaná data z obou fází byla vyhodnocena a následně porovnána v praktické části diplomové práce.

Hlavním cílem diplomové práce bylo zjistit efektivnost řídičského kurzu, který probíhal na VOŠ a SŠ Automobilní Zábřeh. Tato škola byla zvolena z toho důvodu, že se zabývá oblastí dopravní výchovy a přípravou mladých řidičů na zařazení se do silničního provozu. Rovněž rozhodovala snadná dostupnost školy, kontakty na zaměstnance školy a znalost místních poměrů.

Výsledky výzkumu ukázaly, že studenti vstupovali do kurzu s již poměrně dobrými znalostmi ohledně dopravních předpisů, ale v některých otázkách měli značné mezery. To se změnilo po kurzu, kdy se, u většiny otázek, výsledky zlepšily a jejich celkové znalosti byly více než dobré. Ke zlepšení znalostí studentů došlo o celých 18 %. Výsledky jistě ovlivnila kvalita výuky a hlavně to, že si všichni studenti mohli prakticky vyzkoušet řídit automobil v silničním provozu. Většina studentů si tak uvědomila, jak je důležité, aby byla pravidla silničního provozu dodržována.

Výsledky mohly být ovlivněny i tím, že studenti nepřikládali výzkumu velkou důležitost a nemuseli odpovídat dle svých skutečných možností a vědomostí. Mohl se najít někdo, kdo úmyslně zaškrtoval špatné odpovědi, protože se mi do rukou dostaly dva nepřilíš povedené dotazníky. S tímto je ale nutno v anonymním dotazníkovém šetření počítat.

Kurz ovlivnil studenty nejen po stránce vědomostní, ale i po stránce osobnostní. Otázky č. 1 – č. 5 byly věnovány právě osobnosti studenta jako mladému začínajícímu řidiči a z nich docházím k závěru, že kurz z části změnil vnímání těchto mladých lidí na svět motorismu a změnil jim jejich názory. Procento těchto studentů nebylo velké, ale i tak došlo k mírné změně. Největší změnou byl asi výběr svého budoucího automobilu, kdy si studenti místo rychlých a sportovních aut, která chtěli před kurzem, začali vybírat auta rodinná,

praktická a ekonomická. Jinak pozitivní věc je, že studenti nahlíží na toleranci alkoholu za volantem tak, že více než dvě třetiny z nich by žádnou hranici nepovolily a že alkohol za volant nepatří, jak se jich ostatně několik doslovně vyjádřilo. Pokud srovnáme předpoklad, že polovina studentů bude pro povolení nějaké hranice alkoholu v krvi při řízení automobilu, zjistíme, že jich bylo podstatně méně, a to přibližně 30 % před kurzem i po kurzu. Před výzkumem jsme také předpokládali, že velká část studentů bude chtít využívat svůj řidičský průkaz pro jiné než osobní účely, což se nepotvrdilo. Většina studentů by totiž chtěla v budoucnu využívat řidičský průkaz jen pro osobní využití. Ovšem našlo se pár studentů, kteří by se pomocí něj chtěli živit. O poskytnutí první pomoci věděli studenti dost již před kurzem a je tedy vysoce pravděpodobné, že většina z nich by danou rizikovou situaci jistě zvládla správně vyhodnotit a vyřešit.

## Závěr

Tato diplomová práce byla zaměřena na znalost dopravních pravidel začínajících řidičů. Zkoumanou skupinou byli studenti VOŠ a SŠ Automobilní Zábřeh. Studenti těchto škol splňovali všechny požadavky a hlavně řidičský kurz mají ve školních osnovách. Hlavním cílem výzkumu bylo zjistit efektivnost kurzu a získat informace o dopravní vzdělanosti začínajících řidičů, v našem případě studenty automobilní školy.

Výzkum proběhl poměrně hladce v obou fázích a vyhodnocená data byla zpracována. Výzkumu se zúčastnilo celkem 100 studentů, kteří odpovídali ve dvou fázích. Výzkum probíhal anonymně a návratnost dotazníků byla 100%, tzn., že během výzkumu bylo vyhodnoceno celkem 200 dotazníků. Výzkumný předpoklad byl potvrzen, a sice že znalosti studentů budou po kurzu lepší. Vstupní informovanost studentů vůči zkoumanému tématu byla na docela dobré úrovni s průměrnou úspěšností odpovědí. Efektivita kurzu byla po výzkumu vyhodnocena jako zlepšení znalostí u studentů vlivem řidičského kurzu o 18 %. Výzkumný předpoklad, že u studentů dojde ke zlepšení, byl potvrzen. Předpokládali jsme, že studenti budou tolerantní k požití alkoholu před jízdou a alespoň malé množství by povolili. Opak byl však pravdou a téměř dvě třetiny se s alkoholem za volantem vůbec neztotožňovaly. Dalším faktem, který byl překvapivý po vyhodnocení výzkumu, bylo využití řidičského průkazu studenty v budoucnu, kdy tři čtvrtiny studentů uvedly, že by řidičský průkaz chtěly využívat pouze k osobnímu využití, což bychom na automobilní škole neočekávali.

Zpracování této diplomové práce mi umožnilo navázat na moji práci bakalářskou a rozšířit tak obzory v oblasti dopravní výchovy a celkově na problematiku vzdělávání v tomto oboru. Informace z výzkumu mohou dále posloužit škole, jako výchozí bod každoročního srovnávání znalostí nebo jako zpětná vazba o úrovni vědomostí studentů v oblastech, které zahrnuje řidičský kurz na dané škole.

## Souhrn

V dnešní době se hodně dbá na prevenci úrazů, negativních vlivů a chování, ke kterým jistě oblast silničního provozu patří. Mladí lidé se řadí mezi rizikové skupiny řidičů pro jejich impulzivnost a nezkušenost. Proto je na tuto cílovou skupinu zaměřeno velké množství preventivních programů a kampaní.

Práce se zabývá názory, postoji mladých začínajících řidičů a informacemi o nich, ale z větší části a především je zaměřena na jejich znalosti a vědomosti. Výzkum je kvantitativní a sběr dat byl proveden pomocí dotazníkového šetření. Hlavní oblastí výzkumu je řídičský kurz, který studenti absolvují na VOŠ a SŠ Automobilní Zábřeh, a hlavním cílem práce je zjistit jeho efektivnost. Efektivita kurzu byla získána porovnáním dotazníků u začínajících řidičů vyplněných před kurzem a po kurzu a následným srovnáním jejich výsledků. Z výsledků bylo zjištěno, že efektivnost kurzu činí +18 %, což lze považovat za velmi dobrý výsledek. Je to výsledek práce školy a učitelů, ale taktéž i dobrá práce studentů při studiu.

## Summary

Nowadays, a lot of care is taken to prevent accidents, the negative influences and behavior that the road traffic area certainly belongs to. Young people are among the risky groups of drivers for their impulsiveness and inexperience. Therefore, a large number of prevention programs and campaigns is targeted at this particular group.

The thesis deals with the opinions, attitudes and information of young beginner drivers, but for the most part it focuses on their knowledge. Research is quantitative and data collection was conducted using a questionnaire survey. The main area of research is a driving course that students do at Higher Vocational School and High Automotive School Zábřeh and the main aim of the work is to determine its effectiveness. The efficiency of the course was obtained by comparing the questionnaire of the pre-course and post-course drivers and then comparing their results. The results show that the efficiency of the course is +18%, which can be considered a very good result. It is the result of the work both of the school and the teachers, but also the good work of the students during the study.

## Referenční seznam:

1. **Štikar, Jiří, Hoskovec, Jiří a Pour, Jiří.** *Psychologie bezpečné jízdy.* Praha : NADAS - Nakladatelství dopravy a spojů, 1981.
2. **Havlík, Karel.** *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti.* Praha : Portál, 2005. 224 s. ISBN 80-7178-542-3.
3. **J., Kaiser H.** *Verkehrspsychologie.* [autor knihy] Jiří Štikar, Jiří Hoskovec a Jana Štikarová. *Psychologie v dopravě.* Munchen : Deutscher Taschenbuch Verlag, 2000.
4. **Hamerníková, Veronika.** *Vliv věku a pohlaví řidiče na jeho výkonnost při řízení.* Brno : Centrum dopravního výzkumu.
5. **Štikar, Jiří, Hoskovec, Jiří a Štikarová, Jana.** *Psychologie v dopravě.* Praha : Nakladatelství Karolinum, Univerzita Karlova v Praze, 2003. 80-246-0606-2.
6. Statistika nehodovosti. *Policie České Republiky.* [Online] 05. 01 2018. <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>.
7. Drink driving. *Brake.* [Online] březen 2016. <http://www.brake.org.uk/facts-resources/15-facts/1228-drink-driving>.
8. ALKOHOL ZA VOLANTEM V EVROPSKÝCH ZEMÍCH. *Myroline.* [Online] 18. srpen 2017. <http://www.myroline.com/aktuality/detail-alkohol-za-volantem-v-evropskych-zemich-126/>.
9. **Fernandes, R & Job, RFS & Hatfield, Julie.** Young Driver Characteristics in the Prediction of Drink-Driving: Comparing Drink-Driving with a Range of Driving Behaviours. *ResearchGate.* [Online] 2018. [https://www.researchgate.net/publication/254216913\\_Young\\_Driver\\_Characteristics\\_in\\_the\\_Prediction\\_of\\_Drink-Driving\\_Comparing\\_Drink-Driving\\_with\\_a\\_Range\\_of\\_Driving\\_Behaviours](https://www.researchgate.net/publication/254216913_Young_Driver_Characteristics_in_the_Prediction_of_Drink-Driving_Comparing_Drink-Driving_with_a_Range_of_Driving_Behaviours).
10. Do you think you can judge your BAC when drinking? *DrinkWise.* [Online] <https://drinkwise.org.au/drinking-and-you/is-there-such-a-thing-as-safe-drink-driving/#>.
11. Why is drink-driving still 'acceptable' in France? *The Local.* [Online] 12. prosinec 2014. <https://www.thelocal.fr/20141212/france-drink-driving-one-in-three-alcohol>.

12. **Dave Griffiths.** Drink Driving Laws Changed in France. *DRIVE-FRANCE.COM*. [Online] 27. leden 2015. <https://www.drive-france.com/blog/drink-driving-laws-changed-france/>.
13. **Tomáš LERCH.** Dopravní nehodovost za rok 2017. *Policie České republiky*. [Online] 5. 1 2018. <http://www.policie.cz/clanek/dopravni-nehodovost-za-rok-2017.aspx>.
14. **Suchopárová, Lucie.** Historie pravidel silničního provozu v ČR sahá až do 18. století. *elogistika.info*. [Online] 2. 7 2015. [Citace: 8. 10 2017.] <https://www.elogistika.info/historie-pravidel-silnicniho-provozu-v-cr-saha-az-do-18-stoleti/>.
15. Zákon o silničním provozu. *BESIP*. [Online] [Citace: 9. 10 2017.] <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pravidla-silnicniho-provozu/zakon-o-silnicnim-provozu>.
16. Pravidla silničního provozu. *BESIP*. [Online] 2012. [Citace: 9. 10 2017.] <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pravidla-silnicniho-provozu>.
17. Dopravní značky – vyhláška č. 294/2015 Sb. *Centrum služeb pro silniční dopravu*. [Online] [Citace: 9. 10 2017.] <http://www.cspsd.cz/454-dopravni-znacky-vyhlaska-c-294-2015-sb>.
18. Vyšší odborná škola a Střední škola automobilní, Zábřeh, U Dráhy 6. *Vzdělávání a Práce*. [Online] [Citace: 25. 10 2017.] <https://www.vzdelavaniaprace.cz/zamestnavatel/vyssi-odborna-skola-a-stredni-skola-automobilni-zabreh-u-drahy-6-zabreh/595>.
19. Historie Vyšší odborné školy a Střední školy automobilní, Zábřeh. *VOŠ a SPŠ Automobilní Zábřeh*. [Online] [Citace: 26. 10 2017.] <http://www.spsa-za.cz/informace-o-skole/historie-skoly/>.
20. Proč studovat u nás? *VOŠ a SŠ Automobilní Zábřeh*. [Online] [Citace: 27. 10 2017.] <http://www.spsa-za.cz/pro-uchazece/proc-studovat-u-nas/>.
21. **Zdeněk, Schröter.** *Autoškola? Pohodlně!* Plzeň : Agentura Schröter, 2017. 978-80-87803-08-0.
22. Autoškola pro žáky. *VOŠ a SŠ Automobilní Zábřeh*. [Online] [Citace: 26. 10 2017.] <http://www.spsa-za.cz/sluzby-skoly/autoskola/>.



23. O projektu. *Nehodou to začíná*. [Online] <http://www.nehodoutozacina.cz/o-projektu/>.
24. Základní informace o projektu. *The Action New Generation*. [Online] <http://www.theaction.cz/Zakladni-informace-o-projektu>.
25. Šedá, Eva. Využití konceptu „CLOSE TO“ k prevenci rizikového chování mladých začínajících řidičů. *Observační bezpečnosti silničního provozu*. [Online] 13. 3 2007. <https://www.czrso.cz/clanek/vyuziti-konceptu-close-to-k-prevenci-rizikoveho-chovani-ml/?id=1425>.
26. Nemyslíš, zaplatíš! *BESIP*. [Online] [Citace: 7. 4 2018.] <http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/archiv-kampani/nemyslis-zaplatis>.
27. Nemyslíš, zaplatíš. *Effie Awards*. [Online] <https://www.affie.cz/vysledky-effie/rocnik-2009/nemyslis-zaplatis/>.
28. Informační systém pro vykonávání elektronických testů. *eTesty*. [Online] Ministerstvo dopravy, 2014. <http://etesty2.mdcr.cz/Vestnik>.

## Seznam obrázků:

Obrázek 1: Logo VOŠ a SŠ automobilní Zábřeh (18).....	27
Obrázek 2: Logo projektu NEHODOU TO ZAČÍNÁ .....	28
Obrázek 3: Logo projektu The Action New Generation .....	29
Obrázek 4: Logo projektu CLOSE TO.....	29
Obrázek 5: Logo kampaně Nemyslíš, zaplatíš .....	31
Obrázek 6: Dopravní situace k otázce č. 6 .....	42
Obrázek 7: Dopravní situace k otázce č. 7 .....	43
Obrázek 8: Dopravní situace k otázce č. 8 .....	44
Obrázek 9: Dopravní situace k otázce č. 9 .....	45
Obrázek 10: Dopravní značky k otázce č. 13 .....	49
Obrázek 11: Směrový sloupek .....	50
Obrázek 12: Dopravní zákazová značka .....	51
Obrázek 13: Dopravní výstražná značka.....	52
Obrázek 14: Dopravní výstražná značka.....	53
Obrázek 15: Dopravní zákazová značka .....	54

## Seznam tabulek:

Tabulka 1: Skupiny osobností zjištěných mezi řidiči a jednání řidičů každé skupiny (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003, s. 148) .....	14
Tabulka 2: Počty dopravních nehod a jejich následků za uplynulých 10 let. (6) .....	17
Tabulka 3: Přehled hranic alkoholu a drog u viníka nehody v ČR (6) .....	18
Tabulka 4: Shrnutí správných odpovědí a úspěšnosti studentů.....	73

## Seznam grafů:

Graf 1: Přehled dopravních nehod a jejich následků z let 1961 – 2017 (6).....	17
Graf 2: Počet dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel dle praxe v řízení za rok 2017 (13).....	20
Graf 3: Počet nehod a následky u řidičů s praxí do 5 let, 2012 - 2016 (13) .....	20
Graf 4: Složení respondentů podle pohlaví .....	35
Graf 5: Složení respondentů podle věku .....	35
Graf 6: Složení respondentů podle oborů.....	36
Graf 7: Odpověď na otázku č. 1 .....	37

Graf 8: Odpověď na otázku č. 2 .....	38
Graf 9: Odpověď na otázku č. 2 .....	39
Graf 10: Odpověď na otázku č. 4 .....	40
Graf 11: Odpověď na otázku č. 5 .....	41
Graf 12: Odpověď otázku č. 6 .....	42
Graf 13: Odpověď otázku č. 7 .....	43
Graf 14: Odpověď otázku č. 8 .....	44
Graf 15: Odpověď otázku č. 9 .....	45
Graf 16: Odpověď otázku č. 10 .....	46
Graf 17: Odpověď otázku č. 11 .....	47
Graf 18: Odpověď otázku č. 12 .....	48
Graf 19: Odpověď otázku č. 13 .....	49
Graf 20: Odpověď otázku č. 14 .....	50
Graf 21: Odpověď otázku č. 15 .....	51
Graf 22: Odpověď otázku č. 16 .....	52
Graf 23: Odpověď otázku č. 17 .....	53
Graf 24: Odpověď otázku č. 18 .....	54
Graf 25: Odpověď otázku č. 19 .....	55
Graf 26: Odpověď otázku č. 20 .....	56
Graf 27: Odpověď otázku č. 21 .....	57
Graf 28: Odpověď otázku č. 22 .....	58
Graf 29: Odpověď otázku č. 23 .....	59
Graf 30: Odpověď otázku č. 24 .....	60
Graf 31: Odpověď otázku č. 25 .....	61
Graf 32: Odpověď otázku č. 26 .....	62
Graf 33: Odpověď otázku č. 27 .....	63
Graf 34: Odpověď otázku č. 28 .....	64
Graf 35: Odpověď otázku č. 29 .....	65
Graf 36: Odpověď otázku č. 30 .....	66
Graf 37: Odpověď otázku č. 31 .....	67
Graf 38: Odpověď otázku č. 32 .....	68
Graf 39: Odpověď otázku č. 33 .....	69
Graf 40: Odpověď otázku č. 34 .....	70
Graf 41: Odpověď otázku č. 35 .....	71

Graf 42: Souhrn a vývoj správných odpovědí studentů .....	72
---	----

### **Seznam příloh:**

Příloha č.1 – Výzkumný dotazník

## Přílohy:

### Příloha č.1

# Dotazník

## Znalost dopravních pravidel začínajících řidičů

Jmenuji se Tomáš Jáně,

jsem studentem Pedagogické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci a obracím se na Tebe s prosbou o vyplnění níže uvedených otázek, jež se týkají informovanosti v rámci oblasti znalosti dopravních pravidel u začínajících řidičů. Dotazník je naprosto anonymní a bude využit pouze jako podklad pro napsání diplomové práce.

Každá otázka má vždy jen jednu správnou odpověď. Zvolenou odpověď označ pomocí zakroužkování.

Moc Ti děkuji za Tvoji ochotu při vyplňování dotazníku.

**Datum:**

**Pohlaví:**

**Věk:**

**Škola:**

**Studijní obor:**

1.) Už jsi někdy řídil/a a pokud ano – kdy?

.....

2.) Jaké auto by sis chtěl/a v budoucnu pořídit a proč?

.....

.....

3.) K čemu bys chtěl/a v budoucnu využívat řidičský průkaz?

- a. Řidič kamionu
- b. Řidič autobusové dopravy
- c. Jen pro svoji potřebu – osobní automobil
- d. Jiné (doplňte) .....

4.) Jaký je Tvůj názor na alkohol za volantem? Měla by být povolená nějaká hranice (jaká) nebo za volant alkohol vůbec nepatří (tedy 0,0‰)?

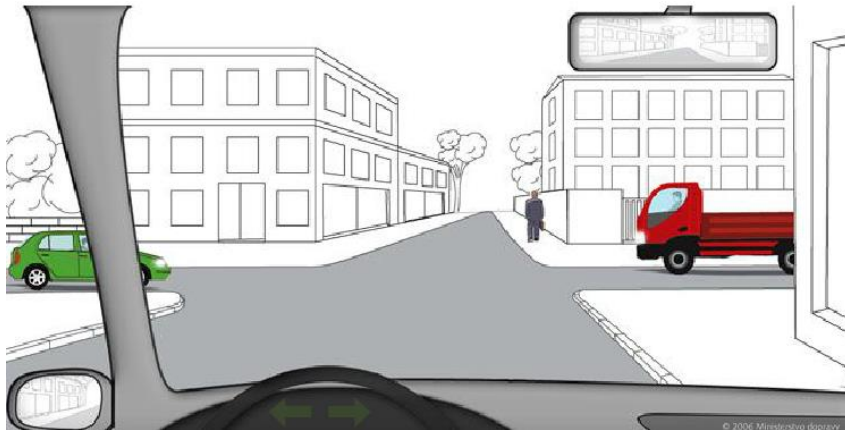
.....

.....

5.) Máš rád/a rychlou jízdu?

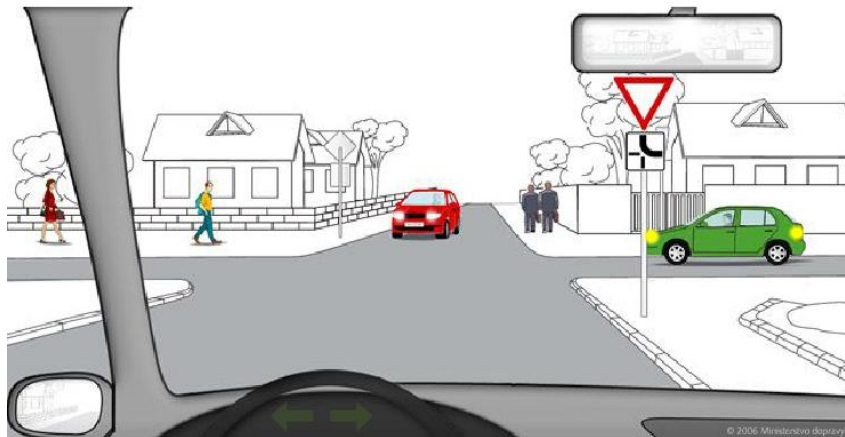
- a. Ano, rád/a jezdím rychle
- b. Občas, třeba jen po dálnici
- c. Všude dodržuji předpisy a držím povolenou rychlost na tachometru
- d. Ne, bojím se jezdit rychle

6.) Jak projedete křižovatkou?



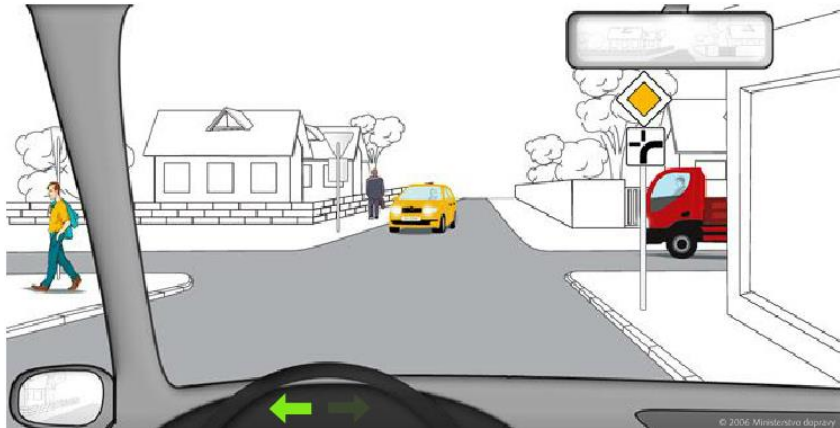
- Projedete křižovatkou jako první.
- Dáte přednost zelenému automobilu.
- Dáte přednost červenému automobilu.
- Záleží na dohodě řidičů.

7.) Jste řidičem vozidla z výhledu. Jaké chování očekáváte od řidiče zeleného vozidla?



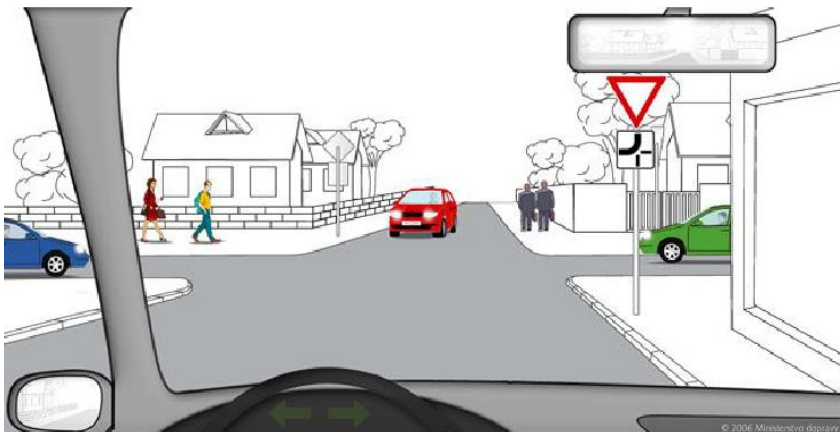
- Projede křižovatkou jako první a nedává přednost v jízdě žádnému vozidlu.
- Dá přednost v jízdě vašemu vozidlu, které projede křižovatkou jako první.
- Dá přednost v jízdě červenému vozidlu, následně vašemu vozidlu a projede křižovatkou jako poslední.
- Dá přednost v jízdě červenému vozidlu a projede křižovatkou jako druhý.

8.) Jste řidičem vozidla z výhledu. Na vyobrazené křižovatce:



- Projedete jako první, protože jste na hlavní pozemní komunikaci. Hned po Vás projede červený nákladní automobil.
- Projedete jako druhý, hned po protijedoucím žlutém vozidle, kterému musíte dát přednost v jízdě.
- Projedete jako druhý, hned po červeném nákladním vozidle, kterému musíte dát přednost v jízdě.
- Projedete jako poslední, protože dáváte přednost žlutému vozidlu, kterému křížíte jeho jízdní dráhu a také dáváte přednost červenému vozidlu, které přijíždí zprava po hlavní pozemní komunikaci.

9.) Jste řidičem vozidla z výhledu. Určete, v jakém pořadí projedou vozidla touto křižovatkou:



1. modré vozidlo jedoucí zleva, 2. protijedoucí červené vozidlo, 3. zelené vozidlo jedoucí zprava, 4. Vaše vozidlo.
1. Vaše vozidlo současně s protijedoucím červeným vozidlem, 2. modré vozidlo jedoucí zleva současně se zeleným vozidlem jedoucím zprava.
1. modré vozidlo jedoucí zleva současně se zeleným vozidlem jedoucím zprava, 2. Vaše vozidlo současně s protijedoucím červeným vozidlem.
1. protijedoucí červené vozidlo, 2. modré vozidlo jedoucí zleva, 3. zelené vozidlo jedoucí zprava, 4. Vaše vozidlo.

10.) Kde se musejí využívat sněhové řetězy?

- a. Na úseku vymezeným dopravními značkou sněžné řetězy
- b. Všude, kde je souvislá vrstva sněhu
- c. Celou zimu
- d. Sněhové řetězy nejsou nikde povinné

11.) Jaká je povinná výbava osobního automobilu?

.....

.....

.....

12.) Doplňte maximální povolenou rychlost pro osobní automobily!

- a. Obec ..... km/hod
- b. Dálnice ..... km/hod
- c. Silnice mimo obec ..... km/hod
- d. Silnice jen pro motorová vozidla ..... km/hod

13.) Která z vyobrazených dopravních značek neumožňuje řidiči, pokud to ostatní okolnosti provozu na pozemních komunikacích dovolují, jet rychlostí 25 km/h :



14.) Tímto směrovým sloupkem může být:

- a. Označeno místo častých dopravních nehod.
- b. Vymezeno místo, kde účelová pozemní komunikace (např. polní cesta) vyúsťuje na jinou pozemní komunikaci.
- c. Zvýrazněna či nahrazena vodorovná dopravní značka podélná čára souvislá.
- d. Označeno místo časté tvorby náledí.





15.) Tato dopravní značka zakazuje vjezd vozidlům:

- a. Přepravujícím výbušniny, snadno hořlavý nebo jinak nebezpečný náklad a označeným podle zvláštních předpisů.
- b. Které nejsou opatřeny příslušnou emisní plakétou přidělovanou na základě jejich emisní kategorie odrážející zátěž životního prostředí.
- c. Přepravujícím ropu nebo ropné materiály nebo jiné látky, které by mohly způsobit ohrožení životního prostředí, zejména znečištění vody.
- d. Všem zemědělským vozidlům, která by mohla nějakým způsobem znečistit komunikaci.



16.) Tato dopravní značka:

- a. Upozorňuje na místo, hromadné dopravní nehody.
- b. Upozorňuje na vjezd do tunelu, kde kromě obecných pravidel provozu na pozemních komunikacích platí zvláštní pravidla pro provoz v tunelu.
- c. Upozorňuje na nebezpečí výskytu mlhy nebo kouře.
- d. Upozorňuje na místo, kde hrozí náraz do zdi nebo jiné překážky u vozovky.



17.) Tato výstražná dopravní značka upozorňuje řidiče:

- a. Na úsek pozemní komunikace, kde je nebezpečné vjet na krajnici.
- b. Na místo nebo úsek pozemní komunikace, kde je dovolené parkování na krajnici.
- c. Na místo dopravní nehody.
- d. Na úsek pozemní komunikace, kde hrozí sesuv půdy.



18.) Tato dopravní značka upravuje:

- a. Přednost před protijedoucími nákladními vozidly v případě, kdy se protijedoucí vozidla nemohou bezpečně vyhnout.
- b. Přednost pro vozidla jedoucí ze směru označeného černou šipkou.
- c. Přednost pro vozidla jedoucí ze směru označeného červenou šipkou.
- d. Zakazuje jízdu ve směru označeného červenou šipkou



- 19.) Při prudkém sešlápnutí brzdového pedálu vozidla bez protiblokovacího systému brzd (ABS) na náledí dojde:
- K maximálnímu brzdnému účinku, při němž vozidlo zastaví s nejkratší brzdovou dráhou.
  - K zablokování kol vozidla a vozidlo se stává neřiditelným.
  - K zablokování kol zadní nápravy vozidla, při němž vozidlo zůstává říditelným.
  - K prodloužení brzdné dráhy vozidla, přičemž vozidlo je ovladatelné.
- 20.) Příčinou vzniku aquaplaningu je:
- Rychlá jízda po zledovatělé vozovce.
  - Prudké zrychlení vozidla na mokré vozovce.
  - Prudké brzdění vozidla na mokré vozovce.
  - Rychlá jízda na vozovce pokryté větším množstvím vody.
- 21.) V tunelu došlo k poruše motorového vozidla, které se stalo nepojízdným. Jako řidič takového vozidla nesmíte:
- Kouřit nebo zacházet s otevřeným ohněm.
  - Opustit vozidlo.
  - Opustit tunel.
  - Zastavovat jiná vozidla.
- 22.) Provozovatel osobního automobilu, který nebyl dříve registrován v zahraničí, přistaví tento automobil k technické prohlídce nejpozději ve lhůtě:
- 4 let po prvním zaregistrování tohoto automobilu a potom pravidelně ve lhůtách 2 let.
  - 4 let po prvním zaregistrování tohoto automobilu a potom pravidelně ve lhůtách 4 let.
  - 2 let po prvním zaregistrování tohoto automobilu a potom pravidelně ve lhůtách 4 let.
  - 2 let po prvním zaregistrování tohoto automobilu a potom pravidelně ve lhůtách 2 let.
- 23.) Činná plocha pláště pneumatiky v provozu u osobních automobilů musí mít po celém obvodu a v celé šíři vrchního běhounu jasně viditelný dezén s hloubkou hlavních dezénových drážek:
- V letním období 1,0 mm a v zimním období 2,2 mm.
  - V letním období 1,6 mm a v zimním období 2,2 mm.
  - V letním období 1,6 mm a v zimním období 4,0 mm.
  - V letním období i v zimním období 2,2 mm.

- 24.) Řidič motorového vozidla, který je povinen užít přenosného výstražného trojúhelníku, jej musí umístit:
- Na krajnici vozovky ve vzdálenosti nejméně 80 m, na dálnici a silnici I. třídy nejméně 130 m za vozidlem.
  - V libovolné vzdálenosti na okraj vozovky tak, aby byl pro příjezdějíci řidiče včas a zřetelně viditelný.
  - Na krajnici vozovky ve vzdálenosti nejméně 30 m, na dálnici a silnici I. třídy nejméně 80 m za vozidlem.
  - Na okraj vozovky tak, aby byl pro příjezdějíci řidiče včas a zřetelně viditelný, a to ve vzdálenosti nejméně 50 m, na dálnici nejméně 100 m za vozidlem; v obci může být tato vzdálenost, vyžadují-li to okolnosti, kratší.
- 25.) Podél tramvaje se jezdí:
- Vpravo i vlevo, pokud je tramvajový pás ve stejné úrovni s vozovkou.
  - Vpravo; vlevo smí řidič jet v případě, stojí-li tramvaj v zastávce.
  - Vpravo, pokud není dopravní značkou "Objíždění tramvaje" povolena jízda vlevo.
  - Vlevo, tramvaj jezdí vždy po pravém okraji vozovky.
- 26.) Řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg, s výjimkou autobusu, smí jet mimo obec rychlostí nejvýše:
- 130 km/h.
  - 90 km/h.
  - 80 km/h.
  - 60 km/h.
- 27.) Svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, smí 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění jet řidič rychlostí:
- Nejvýše 20 km/h.
  - Nejvýše 30 km/h.
  - Nejvýše 40 km/h.
  - Nejvýše 50 km/h.
- 28.) Na jednosměrné pozemní komunikaci smí řidič zastavit a stát:
- Pouze vpravo.
  - Pouze vlevo.
  - Vpravo i vlevo.
  - V jednosměrné pozemní komunikaci nesmí řidič zastavit a stát
- 29.) Náklad, který přečnívá vpředu nebo vzadu vozidlo, musí být zvláštním způsobem označen, pouze pokud takto přečnívá:
- O více než 75 cm.
  - O více než 100 cm.
  - O více než 125 cm.
  - O více než 140 cm.

- 30.) V obytné zóně smí řidič jet rychlostí:
- Nejvýše 20 km/h.
  - Nejvýše 30 km/h.
  - Nejvýše 40 km/h.
  - Nejvýše 50 km/h.
- 31.) Zraněný si po dopravní nehodě stěžuje na bolesti břicha a pocit žízně:
- Nepodáváme mu žádné nápoje.
  - Podáváme mu dostatek vlažných nápojů.
  - Podáváme mu studené nápoje.
  - Podáváme mu horké nápoje na uklidnění.
- 32.) První pomoc je povinen poskytnout:
- Jen ten, kdo prošel zdravotnickým školením.
  - Každý, pokud již dosáhl věku 18 let.
  - Jen pracovník záchranné služby.
  - Každý, kdo tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného.
- 33.) Hrozí trestní postih, pokud neposkytnete první pomoc?
- Ano, s možností nepodmíněného trestu odnětí svobody.
  - Ne, v žádném případě, je to moje vlastní vůle.
  - Podle závažnosti úrazu nebo postižení poraněného.
  - Ano, ale jen pokud nehodu zaviníte.
- 34.) Správná frekvence stlačení hrudní kosti při srdeční masáži je u dospělého:
- Přibližně 20 stlačení za minutu.
  - Přibližně 60 stlačení za minutu.
  - Přibližně 100 stlačení za minutu.
  - Přibližně 160 stlačení za minutu.
- 35.) Zjistíte, že poraněný má v ráně zabodnuté cizí těleso. Co uděláte?
- Snažím se těleso opatrně z rány vyndat a zastavit krvácení.
  - Poraněného nemusím sledovat a kontrolovat, pouze přivolám ZS.
  - Přivolám ZS, po té vyndám těleso z rány a vyčkám na příjezd ZS.
  - Těleso ponechám v ráně, ošetřím okolní krvácení, zajistím životní funkce.

## Anotace

<b>Jméno a příjmení:</b>	Bc. Tomáš Jáně
<b>Katedra:</b>	Katedra antropologie a zdravotní vědy
<b>Vedoucí práce:</b>	Mgr. Petra Kurková, Ph.D.
<b>Rok obhajoby:</b>	2018

<b>Název práce:</b>	Znalost dopravních pravidel začínajících řidičů
<b>Název v angličtině:</b>	The knowledge of traffic rules of starting drivers
<b>Anotace práce:</b>	Diplomová práce je zaměřena na studenty automobilní školy v Zábřeze na Moravě a zkoumá efektivitu řídičského kurzu, který v rámci studia na této škole absolvují. Teoretická část zahrnuje osobnost mladého začínajícího řidiče, dopravní předpisy, nehodovost mladých řidičů a preventivní programy. Praktická část obsahuje kvantitativní výzkum formou dotazníkového šetření, jeho podrobné vyhodnocení a z něj vyvozená závěrečná souhrnná data a závěry.
<b>Klíčová slova:</b>	Řidičský kurz, automobilní škola, student, dopravní pravidla, dopravní předpisy, začínající řidič, mladý řidič, preventivní program.
<b>Anotace v angličtině:</b>	The diploma thesis is focused on students of Automotive School in Zábřeh na Moravě and examines the effectiveness of the driving course that they do during the studies at this school. The theoretical part stresses the personality of a young beginner driver, traffic rules, the car accidents of young drivers and preventive programs. The practical part contains quantitative research in the form of a questionnaire survey, its detailed evaluation and the final summary data and conclusions drawn from it.
<b>Klíčová slova v angličtině:</b>	Driving course, automotive school, student, traffic rules, traffic regulations, beginner driver, young driver, preventive program.
<b>Přílohy vázané v práci:</b>	Dotazník - Znalost dopravních pravidel začínajících řidičů
<b>Rozsah práce:</b>	92 stran
<b>Jazyk práce:</b>	Český jazyk