

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM

2022-2023

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Miroslav Kukelka

**Příčiny silničních dopravních nehod a vzdělávání řidičů
motorových vozidel**

Praha 2023

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jana Neusarová, Ph.D.

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR COMBINED (PART TIME) STUDIES

2022-2023

BACHELOR THESIS

Miroslav Kukelka

**Causes of traffic accidents and the education of motor
drivers**

Prague 2023

The Bachelor Thesis Work Supervisor: Mgr. Jana Neusarová, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 6. 3. 2023

Miroslav Kukulka

Poděkování

Děkuji Mgr. Janě Neusarové, Ph.D. za vedení práce, konzultace a věcné připomínky.

Anotace

Bakalářská práce se zabývá příčinami vzniku silničních dopravních nehod a dalším vzděláváním řidičů motorových vozidel se zaměřením na řidiče, na které se nevztahuje pravidelné školení. V teoretické části jsou interpretovány dopravní nehody, výuka a výcvik osob k získání řidičských oprávnění a vzdělávání řidičů motorových vozidel. Praktická část obsahuje kvantitativní výzkum provedený formou dotazníkového šetření s cílem získat nové poznatky k dalšímu vzdělávání řidičů motorových vozidel a zjistit, zda řidiči vyjadřují podporu tomuto vzdělávání.

Klíčová slova

Dopravní nehody, motorová vozidla, příčiny vzniku nehod, řidiči, řidičské oprávnění, školení, výuka a výcvik, vzdělávání.

Annotation

This Bachelor thesis deals with causes of traffic accidents. It also deals with the education of the drivers who do not go to regular training course. In the theoretical part we deal with the interpretations of traffic accidents and the education of potential and current motor drivers. The practical part deals with the research which was held by a poll. The goal of the poll was to get the information about the participants of the regular courses and their opinion of further education.

Keywords

Causes of traffic accidents, drivers, drivings licence, education, motor vehicles, traffic accidents, training course.

ÚVOD.....	8
TEORETICKÁ ČÁST.....	10
1 ROZDĚLENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD	10
1.1 Rozdělení dopravních nehod podle právní kvalifikace.....	11
1.2 Rozdělení dopravních nehod na základě jejich průběhu a nehodového jednání	13
2 PŘÍČINY VZNIKU SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD.....	15
2.1 Nejčastější příčiny vzniku silničních dopravních nehod	16
2.2 Příčiny nehodového jednání z psychologického hlediska	17
3 PREVENCE A OSVĚTA V OBLASTI BEZPEČNOSTI A PLYNULOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU	20
3.1 Bezpečnostní informační kampaně.....	23
3.2 Obecné formy dopravní výchovy	25
4 VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL.....	27
4.1 Výuka a výcvik osob k získání řidičského oprávnění.....	28
4.2 Školení řidičů.....	29
5 MODERNÍ POJETÍ VÝUKY ŘIDIČŮ	33
5.1 E-learning.....	33
5.2 Sebevzdělávání řidičů	34
PRAKTICKÁ ČÁST	36
6 DOTAZNÍKOVÝ PRŮZKUM.....	36
6.1 Vyhodnocení dotazníkového průzkumu	39
6.2 Vyhodnocení stanovených hypotéz	57
ZÁVĚR	60
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	64
SEZNAM ZKRATEK	68
SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ	69
SEZNAM PŘÍLOH.....	71

ÚVOD

Cílem práce je popsat hlavní příčiny vzniku silničních dopravních nehod, poskytnout informace o prevenci a osvětě v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, seznámit s výukou a výcvikem osob při získání řídičského oprávnění, vyličit vzdělávání řidičů včetně moderního pojetí výuky řidičů a poskytnout nové poznatky z oblasti dalšího vzdělávání řidičů motorových vozidel. Autor práce si zvolil téma příčiny vzniku silničních dopravních nehod a vzdělávání řidičů motorových vozidel, protože pracuje na Oddělení dopravních nehod a tematika dopravních nehod jej stále inspiruje pro další pracovní činnost. Zároveň se rozhodl pro vzdělávání řidičů motorových vozidel se specifikací na další vzdělávání. Právě toto zaměření bylo hlavní motivací pro přípravu a realizaci praktické části práce, protože význam dalšího vzdělávání řidičů motorových vozidel, na které se nevztahuje pravidelné školení, není do současné doby dostatečně interpretován.

V první kapitole je vysvětlen pojem dopravní nehody a analyzováno základní rozdělení dopravních nehod. Silniční dopravní nehody jsou přesně specifikovány, jejich jednotlivé rozčlenění je následně popsáno a vysvětleno s uvedením příkladů, které poskytují praktický pohled do příslušné oblasti.

Příčiny vzniku silničních dopravních nehod přibližují důvody, za jakých vznikají nehodové události. Podrobně je vyličeno jednání účastníků ve vztahu k nehodovosti. Dále jsou uvedeny aktuální situace v provozu na pozemních komunikacích, technický stav zúčastněných vozidel a jiné okolnosti. Zmíněna je statistika nejčastějších příčin silničních dopravních nehod za rok 2021 v České republice s procentuálním podílem největšího zavinění řidičů motorových vozidel.

Pozornost je věnována prevenci a osvětě v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Prezentovány jsou bezpečnostní informační kampaně, vývoj počtu smrtelných nehod, činnost koordinačního orgánu pro bezpečnost silničního provozu v České republice a obecné formy dopravní výchovy.

Představeno je vzdělávání řidičů motorových vozidel, výuka a výcvik osob k získání řídičského oprávnění v České republice, školení řidičů a moderní pojetí výuky řidičů.

Praktická část se zabývá možnostmi dalšího vzdělávání řidičů motorových vozidel. Dále získáním nových poznatků a představením eventualit řešení dalšího vzdělávání řidičů motorových vozidel po získání řidičského oprávnění. Pozornost je věnována jednotlivým otázkám, které byly součástí dotazníkového šetření a zároveň je vyvozen závěr na základě kompletně získaných informací. Zaznamenán je předpokládaný přínos práce v návaznosti na preferované formy dalšího vzdělávání respondenty s návrhy nových možností dalšího vzdělávání řidičů motorových vozidel, kteří nepodléhají pravidelnému školení.

TEORETICKÁ ČÁST

1 ROZDĚLENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD

Pojem dopravní nehoda je definován zákonem¹ následujícím způsobem:

„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“²

Na základě takto formulovaného pojmu vyvstávají zákonné podmínky, které jsou určující pro rozlišení, zda událost silničním provozu naplňuje znaky dopravní nehody. První podmínka stanovuje, že událost v provozu na pozemních komunikacích musí být započata na pozemní komunikaci nebo se na ní stát. V případě nesplnění se nejedná o dopravní nehodu. Samotný pojem pozemní komunikace je uveden v zákonu o pozemních komunikacích.³

Druhou podmínku vymezuje nutnost vzniku škody na majetku, zranění osoby, či usmrcení osoby v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Zde je důležité určení, zda došlo k události v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu a zároveň vznikla škoda na majetku či zranění, popřípadě usmrcení osoby. Například situace, při níž na stojící vozidlo spadne vlivem silného poryvu větru strom, nelze považovat za dopravní nehodu, protože vozidlo nebylo v pohybu. Vznikla sice škoda na vozidle, ale nebyla splněna podmínka pohybu vozidla. Výjimečně se lze v provozu na pozemních komunikacích setkat s událostí, při které nedojde při provozu vozidla na pozemní komunikaci ke zranění a škodě na majetku při střetu vozidla s osobou. Například vozidlo při průjezdu pěší zónou narazí v minimální rychlosti do chodce. Pokud nevznikne škoda na majetku a chodec není zraněn, nejedná se o dopravní nehodu. Vždy musí být splněny podmínky, které jsou stanoveny v samotné definici dopravní nehody.

¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

² Ustanovení § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

³ Uvedeno v ustanovení § 2 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Základní rozdělení dopravních nehod podle uskutečňování dopravy:

- silniční nehody,
- letecké nehody,
- železniční nehody,
- plavební nehody.⁴

Autor práce se zaměřuje na silniční dopravní nehody, které lze kvalifikovat jako trestný čin či přestupek.

1.1 Rozdělení dopravních nehod podle právní kvalifikace

Dopravní nehody kvalifikované jako trestný čin

Jedná se o společensky nebezpečné jednání osob, které kvalifikujeme jako trestný čin, jehož znaky a skutková podstata jsou uvedeny v trestním zákoníku.⁵ V praxi se jedná o ty nejzávažnější dopravní nehody. K projednání těchto trestných činů jsou příslušné soudy, které na závěr soudního řízení uloží pachateli činu, zákonem stanovený trest či ochranné opatření.

Mezi trestné činy v souvislosti s dopravními nehodami řadíme:

- usmrcení z nedbalosti dle § 143 trestního zákoníku,
- těžké ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 trestního zákoníku,
- ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 148 trestního zákoníku,
- neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle § 151 trestního zákoníku,
- neposkytnutí pomoci dle § 150 trestního zákoníku,
- poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti dle § 276 trestního zákoníku,

⁴ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 19. ISBN 978-80-7380-211-0.

⁵ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

- obecné ohrožení z nedbalosti dle § 273 trestního zákoníku,
- maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle § 337 trestního zákoníku,
- ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku.

V roce 2021 bylo na území České republiky spácháno celkem 12 960 trestných činů v dopravě, skutků dle zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.⁶

Dopravní nehody kvalifikované jako přešupek

Pojem přešupku je definován zákonem⁷ a popsat jej lze jako škodlivé, protiprávní jednání, které musí být v zákoně o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich výslovně označeno a zároveň musí vykazovat stanovené znaky, přičemž se nesmí jednat o spáchání trestného činu. Konkrétní nehodové jednání, kterým dojde k naplnění skutkové podstaty přešupku znamená příčinu dopravní nehody. Dále můžeme tyto dopravní nehody rozdělit podle oznamovací povinnosti na ty, které podléhají oznamovací povinnosti, a které nepodléhají oznamovací povinnosti. Účastníci dopravní nehody mají povinnost oznámit neprodleně nehodu Policii České republiky, pokud dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel částku 100 000 Kč a zároveň se řidiči musí zdržet jednání, které by mohlo ohrozit šetření nehody a zůstat na místě dopravní nehody.⁸ Dále povinnost oznámení zahrnuje události, při kterých je poškozen majetek třetích osob, dojde k poškození či zničení pozemní komunikace či její součásti a pokud účastníci nemohou zabezpečit obnovení provozu.⁹ Dopravní nehody bez oznamovací povinnosti nesplňují výše uvedené důvody oznámení Policii České republiky a účastníci nehody

⁶ PŘESTUPKY A TRESTNÉ ČINY 2021: INFORMACE o stavu bodového systému v České republice [online]. 2021. Praha, 2022 [cit. 2022-12-10]. Dostupné z: <https://www.mdcrcz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2021/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>

⁷ Uvedeno v ustanovení § 5 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich.

⁸ Uvedeno v ustanovení § 47 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

⁹ Uvedeno v ustanovení § 47 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

si spolu vyplní záznam o dopravní nehodě, tzv. Euroformulář, který předají či v elektronické podobě zašlou pojišťovně viníka nehody.

1.2 Rozdělení dopravních nehod na základě jejich průběhu a nehodového jednání

Rozdělení silničních dopravních nehod na základě jejich průběhu a nehodového jednání stanovuje základní druhy havárie, srážky a jiné nehody.¹⁰ V předchozí kapitole byly dopravní nehody kvalifikovány tak, jak určuje příslušná právní kvalifikace. V této kapitole je rozdělení popsáno dle průběhu a konkrétního jednání, při kterém dochází k dopravní nehodě.

Srážky

Při srážce dochází ke střetu dvou či více vozidel, z nich alespoň jedno vozidlo bylo v pohybu. Za srážku označujeme dále střet vozidla s chodcem, zvířím, zvířetem a pevnou překážkou. Srážky dle mechanismu vzniku dělíme na:

- čelní,
- zezadu,
- boční,
- z boku.

Havárie

Havárie se musí účastnit pouze jedno vozidlo a zároveň nesmí dojít ke střetu způsobem stanoveným pro srážku. Například řidič s vozidlem v důsledku svého pochybení vyjede mimo komunikaci, kde havaruje, přičemž nedojde ke střetu s jiným vozidlem, chodcem,

¹⁰ PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 112. ISBN 80-7201-212-6.

zvěří, zvířetem či pevnou překážkou. Řidič si poškodí pouze vozidlo, které v době nehody řídil.

Jiná dopravní nehoda

Specifický pojem jiná dopravní nehoda vyjadřuje událost, při které nevznikne havárie ani srážka. Například při náhlém brzdění vozidla dojde ke zranění osoby, která v něm cestuje. Dalším příkladem je jízda vozidla, které převáží náklad, z něž se část uvolní a spadne na projíždějící vozidlo, v důsledku čehož dojde ke škodě na projíždějícím vozidle.

2 PŘÍČINY VZNIKU SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD

Vznik dopravních nehod může být zapříčiněn několika faktory. Jedná se o jednání účastníků nehody, aktuální situaci v silničním provozu, technický stav zúčastněných vozidel a o jiné okolnosti.¹¹ Nejzásadnějším faktorem je jednání účastníků nehod, protože selhání člověka je jednoznačně nejčastější příčinou vzniku dopravní nehody.

Jednání účastníků dopravní nehody

Nejčastější příčinou vzniku silniční dopravní nehody je jednání člověka, které spočívá v jeho selhání. Ze statistických údajů zveřejněných v Ročence nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2021, kterou vydalo Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky v září roku 2022 vyplývá, že nejčastějšími příčinami silničních dopravních nehod bývá selhání jedince, konkrétně řidiče motorového vozidla. Statisticky tyto řidiči zavinili, vyjádřeno podílem 79,5 procent všech dopravních nehod.

Aktuální situace v silničním provozu

Situace rozčleňujeme na povětrnostní situace všech druhů, které mohou zapříčinit vznik nehody a hustotu provozu. Povětrnostní situaci rozumíme situaci v podobě rozložení vzduchu, front, útvarů či jiných objektů určujících charakter počasí nad určitou oblastí.¹²

Technický stav zúčastněných vozidel

Jedná se o nevyhovující stav vozidel vytvořený například různými druhy závad a nedostatečnou kontrolou vozidla. Každý řidič je povinen zkontrolovat si své vozidlo

¹¹ PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 103. ISBN 80-7201-212-6.

¹² Encyklopedie počasí. *Meteo Encyklopedie* [online]. 12.8.2020 [cit. 2023-01-28]. Dostupné z: https://encyklopedie.pocasimeteoaktuality.cz/Pov%C4%9Btrnostn%C3%AD_situace

před jízdou. Tato povinnost vyplývá ze zákona¹³, ve kterém je stanovena povinnost užít k jízdě vozidlo, které splňuje stanovené podmínky.

Jiné okolnosti

Jinými okolnostmi nazýváme stav pozemní komunikace, na které se nacházejí závady v povrchu komunikace a neoznačené překážky. Závady povrchu mohou být například různé druhy výtluků a výmolů v komunikaci. Neoznačené překážky jsou jednak neočekávané, pokud vzniknou bezprostředně před vznikem nehodového děje, či očekávané, které se na komunikaci nacházejí již určitou dobu a řidič musí přizpůsobit rychlost své jízdy na vzdálenost, na kterou má rozhled, aby byl schopen včas a v dostatečné míře na překážku reagovat.

2.1 Nejčastější příčiny vzniku silničních dopravních nehod

Nejčastějšími příčinami vzniku silničních dopravních nehod je jednání člověka, které zapříčiní vznik nehodového děje. Konkrétně se jedná o selhání, pochybení či nekázeň člověka, které ve svém důsledku způsobí dopravní nehodu. Ve své publikaci *Dopravní nehody* konstatuje Jan Chmelík, že nejzásadnějšími příčinami vzniku silničních dopravních nehod jsou technický stav vozidla, dopravní prostředí a selhání člověka.¹⁴ Zásadně momentální jednání člověka zapříčiňuje vznik silničních dopravních nehod. Následky, které mohou zanechat u jakéhokoliv člověka negativní stopy na celý zbytek života. Lehká, středně těžká či těžká zranění řadíme do následků na zdraví osob, které vznikají při nehodách. V nejhorším případě dochází ke smrtelným zraněním, kterým účastníci podlehnou buď přímo na místě silniční dopravní nehody, nebo při či po transportu do nemocnice. Dále vznikají následky ekonomické například poškození, nepojízdnost vozidla či poškození věci a právní následky, které spočívají v ukládání sankcí viníkům dopravních nehod za porušení zákona.

¹³ Uvedeno v ustanovení § 5 odst. 1, písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

¹⁴ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 187-193. ISBN 978-80-7380-211-0.

Nejčastější příčiny vzniku silničních dopravních nehod:

- řidič se plně nevěnoval řízení vozidla,
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky,
- nedodržení dostatečné bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem,
- nesprávné otáčení nebo couvání,
- nedání přednosti v jízdě upravené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“,
- nezvládnutí řízení vozidla,
- nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky,
- vyhýbání se bez dostatečného bočního odstupu,
- jiný druh nesprávného způsobu jízdy,
- nedání přednosti v jízdě při odbočování vlevo.¹⁵

2.2 Příčiny nehodového jednání z psychologického hlediska

Vliv psychologického hlediska na vznik nehody je významný. Hodnotný zdravotní a psychický stav řidiče je základním předpokladem pro kvalitní ovládání vozidla a věnování pozornosti situaci v silničním provozu. Znalosti, dovednosti a schopnosti každého řidiče ve vztahu k řízení vozidla jsou rozdílné, ale pokud jimi řidič nedisponuje na potřebné úrovni, zvyšuje riziko vzniku nehodové situace.

¹⁵ ROČENKA NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE V ROCE 2021 [online]. 2021. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2022 [cit. 2022-12-07]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

Příčiny nehodového jednání z psychologického hlediska zahrnují:

- porušený zdravotní či psychický stav,
- nedostatek úsudkových schopností, znalostí, pohybových dovedností a potřebných osobnostních vlastností,
- únavu,
- aktuální zátěžovou situaci,
- návykové látky.¹⁶

Zátěžové situace podstatně zvyšují nároky na bezpečné ovládání vozidla a kladou na řidiče zvýšené požadavky. Při výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění musí žadatelé o řidičské oprávnění před ukončením výcviku v řízení vozidla absolvovat, nejméně v rozsahu jedné vyučovací hodiny, nácvik správného jednání v rizikových situacích.¹⁷ Pro situace, ve kterých bude řidič vystaven nadměrnému zatížení, je tento rozsah výuky zcela nedostačující. Možností přípravy na zátěžové a rizikové situace je účast na kurzu bezpečné jízdy, který si však každý řidič musí zaplatit a účast je dobrovolná. Činnostmi prováděnými při řízení vozidla, jejichž příčinami je nevěnování se řízení, jsou například usnutí řidiče, hádka s partnerem, chování dětí ve vozidle, sledování situace mimo pozemní komunikaci, telefonování či jiným způsobem ovládání mobilního telefonu. Jedná se o jednu z nejčastějších příčin vzniku silničních dopravních nehod, jak bylo uvedeno v předchozí kapitole. Požití návykových látek před jízdou činí z řidiče skutečnou hrozbu pro ostatní účastníky silničního provozu. Následky nehod, jejichž příčinou bylo požití návykové látky před jízdou, bývají těmi nejtragičtějšími. Ze statistických údajů za rok 2021 vyplývá, že v roce 2021 se v České republice stalo

¹⁶ ŠTIKAR, J., J. HOSKOVEC a J. ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum, 2006, s. 75-76. ISBN 80-246-1096-5.

¹⁷ Uvedeno v ustanovení § 28 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

4 452 dopravních nehod, které byly zaviněny pod vlivem alkoholu a při těchto nehodách zemřelo 41 osob, 158 osob bylo zraněno těžce a 1 886 bylo zraněno lehce.¹⁸

¹⁸ ROČENKA NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE V ROCE 2021 [online]. 2021. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2022 [cit. 2022-12-10]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

3 PREVENCE A OSVĚTA V OBLASTI BEZPEČNOSTI A PLYNULOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

První zmínky o osvětě v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na našem území se datují do 30. let dvacátého století, v této době začínají vznikat akce preventivního a výchovného typu.¹⁹ Postupně dochází k rozšíření myšlenek správného chování v silničním provozu do škol a zaměstnání.

Osvěta

Osvěta vyjadřuje systém činností, které jsou vykonávány mimo školský systém a při nichž je uskutečňována výchova a vzdělávání osob napříč populací. Charakterizovat ji lze také jako specifické aktivity s možností pozitivního působení na člověka. Samotný pojem je v současné době využíván například ve vztahu k označení zdravotnická osvěta.²⁰ Dále lze osvětu definovat jako určité poskytování poznání a informací, které přinášejí zkvalitnění znalostí a dovedností osob v souvislosti s danou činností.²¹ Ve vztahu ke vzdělávání dospělých se pojem osvěta užíval od 19. století do poloviny minulého století, a to nejen v českých zemích. V rámci osvěty docházelo k předávání znalostí a příslušných hodnot mezi obyvatelstvo.²² S plynutím času postupně docházelo k inovacím a pokroku při rozšiřování osvěty v naší společnosti.

¹⁹ 100 let dopravní policie. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2019.

²⁰ NEUSAROVÁ, Jana. *Zájmové a občanské vzdělávání*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2019, s. 13-14. ISBN 978-80-7452-143-0.

²¹ NEŠPOR, Zdeněk. Sociologická encyklopedie. Sociologická encyklopedie [online]. Praha, 2022, 10.11.2018 [cit. 2022-12-19]. Dostupné z: <https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Osv%C4%9Bta>

²² BENEŠ, Milan. *Andragogika*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2014, s. 26. ISBN 978-80-247-4824-5.

Prevence

Podstatou prevence je úsilí předejít nežádoucímu jednání, které zapříčiňuje vznik negativních následků.²³ Cílem preventivních činností v silniční dopravě je snížení nehodovosti a s tím spojených následků na zdraví a životech účastníků silničního provozu a ekonomických následků. V souvislosti s prevencí v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu se jedná například o realizaci dopravní výchovy, bezpečnostní kampaně, školení, distribuci různých druhů propagačních materiálů, konference či přednášky.

Prevenci a osvětě v oblasti silničního provozu se věnují v České republice především koordinační orgán pro bezpečnost silničního provozu v České republice známý pod zkráceným označením BESIP, dále Ministerstvo dopravy České republiky, Ministerstvo vnitra České republiky včetně Policie ČR, Hasičský záchranný sbor Ministerstva vnitra České republiky, neziskové organizace, Škoda Auto a některé pojišťovny. Činnost se zaměřuje na určité cílové skupiny, kterými jsou například děti, mládež, mladí řidiči, řidiči nebo všeobecně účastníci silničního provozu²⁴ s případným rozdělením na chodce, cyklisty, řidiče automobilů, motocyklisty a seniory.²⁵

BESIP ve své činnosti uskutečňuje velké množství osvětových akcí, věnuje se dopravní výchově a podílí se na vzniku celostátních kampaní. Jednou z nejznámějších kampaní byla „Nemyslíš, zaplatíš.“ S moderní dobou se i tento koordinační orgán uchyluje k akcím, jimiž agresivně a drasticky zobrazuje následky nehod, s cílem co nejvíce zapůsobit na všechny účastníky silničního provozu. BESIP je autorem velkého množství publikací pro dopravní výchovu dětí předškolního věku, žáků základních škol a ve značné míře krátkých návodů a postupů v oblasti silničního provozu. Spolupracuje s orgány státní správy z oblasti prevence dopravních nehod a zajišťuje preventivní aktivity

²³ NEŠPOR, Zdeněk. Sociologická encyklopedie. Sociologická encyklopedie [online]. Praha, 2022, 10.11.2018 [cit. 2022-12-19]. Dostupné z: <https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Prevence>

²⁴ NEUSAROVÁ, J. *Poradenství a osvěta v rámci problematiky silničních dopravních nehod*. Praha, 2009, s. 126-127. Dizertační práce. Univerzita Karlova, Filozofická fakulta. Vedoucí práce: Milan Beneš.

²⁵ Besip: Účastníci silničního provozu [online]. Praha, 2022 [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu>

ve městech a obcích v České republice. Dále vytváří strategii bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Ve své publikaci Strategie BESIP 2021–2030 prezentuje BESIP cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích v naší zemi o 50 % vůči výchozímu stavu²⁶ a přináší tak vizi do dalších let.²⁷ Podrobně se zabývá vývojem nehodovosti, určuje strategické cíle, které mají být dosaženy a přijímá systémová opatření v úmyslu zvýšit bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Pravidelně vyhodnocuje plnění zvolené strategie.

Vize snížení počtu smrtelných nehod a nehodovosti

S postupným rozšířením automobilů a rozvoje automobilového průmyslu ve světě i v České republice docházelo ke zvyšování dopravní nehodovosti a k úmrtím účastníků silničního provozu. V devadesátých letech minulého století zemřelo v Evropě každý rok přibližně 70 000 osob. Po přijetí opatření vládami, Evropskou unií i Světovou zdravotnickou organizací s cílem snížení počtu smrtelných nehod a snížení nehodovosti dochází k postupnému ubývání počtu úmrtí při dopravních nehodách. V roce 2000 zemřelo při nehodách v Evropě celkem 52 000 osob a v roce 2010 to bylo 31 808 osob.²⁸ Byla přijata další opatření s cílem snížit počet mrtvých a zraněných včetně „Vision Zero“ tzv. Vize nula přijatá Evropskou unií, jejímž cílem je v letech 2020-2030 snížení počtu vážných zranění a úmrtí na evropských silnicích o 50 %, v dlouhodobém horizontu do roku 2050 dokonce dosáhnout nulového počtu vážných zranění a úmrtí.²⁹

V období let 2011-2020 bylo na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 5 879 osob. Ve srovnání s obdobím 2001-2010, kdy bylo usmrceno 10 850 osob, byl v oblasti usmrcených osob evidován pokles o 46 % a v oblasti těžce zraněných pak

²⁶ Výchozí stav činí průměr let 2017–2019.

²⁷ Strategie BESIP 2021–2030 [online]. Praha, 2020 [cit. 2022-12-10]. Dostupné z: <https://www.czrsrso.cz/nsbsp/2021-Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>

²⁸ ŠUCHA, M., V. REHNOVÁ, M. KOŘÁN, a D. ČERNOCHOVÁ. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013, s. 10. ISBN 978-80-247-4113-0.

²⁹ Next steps towards ‘Vision Zero’ [online]. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2020 [cit. 2023-02-08], str. 11. ISBN 978-92-76-13219-6. Dostupné z: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d7ee4b58-4bc5-11ea-8aa5-01aa75ed71a1/language-en>

pokles o 42 %. Přestože dochází k postupnému snižování jak smrtelných, tak závažných následků dopravních nehod, nepodařilo se v oblasti usmrčených osob naplnit cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020.³⁰ V roce 2021 zemřelo na pozemních komunikacích v České republice celkem 470 osob, což znamenalo druhý nejnižší počet osob usmrčených následkem dopravní nehody v historii policejní statistiky, oproti roku 2020 bylo zaznamenáno o 10 úmrtí více.³¹

3.1 Bezpečnostní informační kampaně

Kampaně poskytují informace účastníkům silničního provozu i celkově obyvatelstvu prostřednictvím médií. Svou aktivitou směřují na specifické cílové skupiny. Ke zveřejňování kampaní dochází prostřednictvím televizních a rozhlasových stanic, tisku, kin, brožurek, letáků a dalších materiálů distribuovaných cílovým skupinám.³² Kampaně se zaměřují na určitou cílovou skupinu, například „Viditelnost“ je zaměřena na skupinu chodců a cyklistů. Dále mohou cílit všeobecně na všechny účastníky silničního provozu, například „Ty to zvládneš“ se soustředí na správné chování laických záchranářů při nehodě. Vždy se jedná o konkrétní problematiku, která se dotýká specifické cílové skupiny a v některých případech širšího okruhu účastníků silničního provozu. Realizovány byly například kampaně: „Smrt se nepoutá“, která byla zaměřena na používání bezpečnostních pásů, „Nepijte, když řídíte“, která se zabývala problematikou řízení vozidel pod vlivem alkoholu a „Padesátka má smysl“ s cílem propagovat dodržování rychlostního limitu v obci.

³⁰ Strategie BESIP 2021-2030 [online]. Praha, 2020 [cit. 2022-12-10]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/nsbsp/2021-Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>

³¹ ROČENKA NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE V ROCE 2021 [online]. 2021. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2022 [cit. 2022-12-10]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

³² Observatoř bezpečnosti silničního provozu: Bezpečnostní informační kampaně pro účastníky silničního provozu [online]. Brno, 2007 [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/bezpecnostni-informacni-kampane-pro-ucastniky-silnicniho-provozu/?id=1351>

Mezi nejnovější kampaně BESIP patří preventivní kampaň oddělení BESIP Ministerstva dopravy a České asociace pojišťoven pod heslem „Zpomal, dokud není skutečně pozdě“ z roku 2021, která se soustředí na jízdu řidičů nepřiměřenou rychlostí a preventivní kampaň „Agresivita zabíjí“ věnující se problematice agresivity při řízení vozidla.³³ Kampaně mohou oslovit velkou část populace, tak jako bezpečnostní kampaň „Ty to zvládneš“ realizovaná Asociací Záchraný kruh ve spolupráci s HZS ČR Karlovarského kraje a dalšími partnery v České republice od roku 2016. Tvořena byla 10 krátkými videospoty s tematikou správného chování laických záchranářů při nehodě. Spoty upozorňovaly na nejčastější chyby při dopravních nehodách, kterých se dopouštějí samotní záchranáři. Součástí bylo i video se správným postupem. Mediální podporu poskytly televizní stanice, reklamní společnosti, tisk i rozhlasové stanice. Kampaň oslovila přibližně 2,6 milionu diváků, 1,9 milionu posluchačů rozhlasových stanic a v online verzích byl celkový počet 2 083 398 zobrazení. Instruktažní video shlédlo 1,3 mil. lidí a na sociální síti Facebook bylo 600 000 zhlédnutí.³⁴ Z uvedených údajů je zřejmé, že prostřednictvím kampaní jsou předmětné informace poskytovány velkému počtu osob.

Vliv bezpečnostních kampaní zaměřených obecně na všechny typy nehod ve vztahu ke snížení dopravní nehodovosti nebyl statisticky významný, ale například kampaň zaměřená proti řízení vozidel pod vlivem alkoholu, která proběhla v roce 1990 v Dánsku, vedla k poklesu počtu nehod zaviněných řidiči pod vlivem alkoholu u cílové skupiny celkem o 50 procent.³⁵ Kampaně mají bezpečnostně informační význam a jsou

³³ Besip [online]. Praha, 2022 [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <https://besip.cz/Vyhledavani?searchtext=kampa%20c5%88+2023&searchmode=anyword>

³⁴ Svět v bezpečí: Kampaň ty to zvládneš [online]. Praha, 2016, 21.11.2016 [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <http://svetvbezpeci.cz/2016/11/kampan-ty-to-zvladnes-prispela-ke-zvyseni-povedomi-o-spravne-pomoci-pri-dopravni-nehode/#:~:text=Kampa%C5%88%20%E2%80%9ETy%20to%20zvl%C3%A1dne%C5%A1%E2%80%9C%20tvo%C5%99%C3%AD%20deset%20kr%C3%A1tk%C3%BDch%20emotivn%C3%ADch,spr%C3%A1vn%C3%BD%20postup%20p%C5%99i%20%C5%99e%C5%A1en%C3%AD%20dopravn%C3%AD%20nehody%20laickou%20ve%C5%99ejnost%C3%AD.>

³⁵ Observatoř bezpečnosti silničního provozu: Bezpečnostní informační kampaně pro účastníky silničního provozu [online]. Brno, 2007 [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/bezpecnostni-informacni-kampane-pro-ucastniky-silnicniho-provozu/?id=1351>

důležitou součástí osvětové a preventivní činnosti v oblasti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy.

3.2 Obecné formy dopravní výchovy

Podmínky dopravní výchovy lze vyložit způsobem, že každý je aktivním účastníkem, zároveň se sám rozhoduje o účasti v silničním provozu a v celkovém hledisku většina účastníků nejsou řidiči z povolání.³⁶

Aktivní účastník

Aktivním účastníkem je každý člověk, který se aktivně účastní situace v silničním provozu. Nezáleží, zda se jedná o řidiče motorového vozidla či jiného účastníka. Rozhodující je podílení se na dané situaci.

Každý se rozhoduje sám

Účastník je přítomen aktivně a rozhoduje se na základě vlastní volby. Rozhodnutí spočívá na každém jednotlivém účastníkovi, nelze jej přenést z jednoho na druhého. Rozhodnutí náleží pouze konkrétnímu jedinci.

Většinu tvoří obvykle účastníci, kteří nejsou řidiči z povolání

Z hlediska poměrného zastoupení jsou řidiči, držitelé průkazu profesní způsobilosti, kteří podléhají pravidelnému školení menšinou mezi účastníky silničního provozu, což potvrzují i statistické údaje o dopravních nehodách. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2021, kterou vydalo Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky v září roku 2022 uvádí, že řidiči nákladních vozidel, nákladních vozidel s přívěsem a návěsem zavinili 11 099 dopravních nehod, při kterých došlo k usmrcení celkem 68 osob. Celkový počet všech

³⁶ ŠTIKAR, J., J. HOSKOVEC a J. ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum, 2006, s. 102. ISBN 80-246-1096-5.

dopravních nehod za rok 2021 činil 99 332 nehod.³⁷ Při zaměření počtu nehod na řidiče nákladních vozidel, nejvíce dopravních nehod zavinili řidiči nákladních vozidel s hmotností do 3,5 tuny. Při těchto nehodách bylo usmrceno 35 osob. Celkem 3 850 nehod zavinili řidiči nákladních vozidel nad 12 tun, při těchto nehodách bylo usmrceno 18 osob. Právní normy, další předpisy a veškerá pravidla pro bezpečnost a plynulost silničního provozu se s ohledem na širokou vrstvu účastníků vytváří v souladu se snahou o zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ochranu jeho účastníků. Zřetel je brán na každou osobu, která se provozu účastní. Prioritou je vždy ochrana zdraví a majetku osob.

³⁷ ROČENKA NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE V ROCE 2021 [online]. 2021. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2022 [cit. 2022-12-10]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

4 VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL

Pojem vzdělávání lze definovat jako osvojování určitých poznatků, jejichž prostřednictvím jedinec získá potřebné znalosti a dovednosti. Samotný průběh vzdělávání (řidičů a žadatelů o řidičská oprávnění) je prováděn ve formální i neformální rovině mezi lektorem, instruktorem a účastníkem (žadatelem o řidičské oprávnění či jeho držitelem).³⁸ Vzdělávání řidičů motorových vozidel se vztahuje na osoby, které jsou držiteli řidičských oprávnění a dále na žadatele o řidičská oprávnění, kteří se účastní výuky a výcviku v autoškole. Vzhledem k podmínce věku, která stanoví, že při dosažení určitého věku může být osoba držitelem řidičského oprávnění, se jedná nejčastěji o vzdělávání dospělých. Vzděláváním dospělých se zabývá andragogika. Termín „andragogika“ vyjadřuje vědní obor, který je součástí výchovy a vzdělávání a jehož specifikací je výuka a vzdělávání dospělých.³⁹ Prvotní výuka a výcvik budoucích řidičů se realizují prostřednictvím autoškol.

Další vzdělávání

Navazuje na již absolvované, ukončené vzdělání a je provedeno formálním, nebo neformálním způsobem či informálním učením po vstupu jedince na pracovní trh.⁴⁰ Realizovat jej lze formálním způsobem, přesně určeným postupem například ve školských zařízeních, nebo neformálním způsobem při jiných aktivitách než v rámci vzdělávání ve školách. Další možností je informální učení, které zahrnuje neplánované aktivity vzdělávacího charakteru při běžných činnostech.

³⁸ VETEŠKA, Jaroslav. *Přehled andragogiky: úvod do studia vzdělávání a učení se dospělých*. Praha: Portál, 2016, s. 79. ISBN 978-80-262-1026-9.

³⁹ BENEŠ, Milan. *Andragogika*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2014, s. 11. ISBN 978-80-247-4824-5.

⁴⁰ VETEŠKA, Jaroslav. *Přehled andragogiky: úvod do studia vzdělávání a učení se dospělých*. Praha: Portál, 2016, s. 107. ISBN 978-80-262-1026-9.

Další vzdělávání se rozděluje následujícím způsobem na:

- profesní vzdělávání,
- zájmové vzdělávání,
- občanské vzdělávání.⁴¹

Další vzdělávání je určeno všem dospělým, například řidičům, kteří jsou držiteli průkazu profesní způsobilosti. Autor práce se zaměřuje na vzdělávání řidičů motorových vozidel, proto bude dále vzdělávání popisováno se specifikací na tyto řidiče. U cílové skupiny řidičů motorových vozidel se při dalším vzdělávání jedná především o pravidelné školení a referentské školení, která budou blíže popsána v podkapitole školení řidičů. Občanské vzdělávání se v problematice bezpečnosti a plynulosti silničního provozu soustředí zejména na prevenci a osvětu, která se částečně dotýká i zájmového vzdělávání. Občanské vzdělávání se uskutečňuje například prostřednictvím státních organizací, velkých pojišťoven, firem a neziskových organizací, které poskytují občanům informace z oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.⁴²

4.1 Výuka a výcvik osob k získání řidičského oprávnění

Provádět a poskytovat výuku a výcvik osob k získání řidičského oprávnění je oprávněn výhradně provozovatel autoškoly, který přijímá žadatele na základě jejich písemné žádosti.⁴³ Výuku a výcvik rozdělujeme na několik druhů dle jejich zaměření a způsobu provedení. Žadatelé o řidičské oprávnění se mohou zúčastnit výuky a výcviku základní,

⁴¹ VETEŠKA, Jaroslav. *Přehled andragogiky: úvod do studia vzdělávání a učení se dospělých*. Praha: Portál, 2016, s. 107. ISBN 978-80-262-1026-9.

⁴² NEUSAROVÁ, J. *Poradenství a osvěta v rámci problematiky silničních dopravních nehod*. Praha, 2009, s. 124-125. Dizertační práce. Univerzita Karlova, Filozofická fakulta. Vedoucí práce: Milan Beneš.

⁴³ Uvedeno v ustanovení § 13 odst. 1 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

sdružené, rozšiřující, podle individuálního studijního plánu či doplňovací.⁴⁴ Každý druh výuky a výcviku je žadatel povinen absolvovat samostatně a nelze být současně účasten i v dalším druhu, mimo výjimky kombinace rozšiřující a sdružené výuky a výcviku.

Realizace výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění

Výuka a výcvik žadatelů o řidičská oprávnění jsou prováděny v autoškolách. Při výuce se žadatelé seznamují s přepisy o provozu vozidel, ovládání a údržbě vozidel, teorii řízení vozidel, bezpečné jízdy a zdravotnické přípravy. Součástí praktického výcviku jsou výcvik v řízení vozidla, údržbě vozidla a praktický výcvik zdravotnické přípravy.⁴⁵ Přesný rozsah je stanoven dle příslušné skupiny řidičského oprávnění. Dále jsou nastavena kritéria pro výuku a výcvik, která musí provozovatel autoškoly dodržet. Jedná se o stanovenou délku vyučovací hodiny, výcviku a přítomnost jiné osoby v místě konání. Po ukončení autoškoly se žadatel o řidičské oprávnění podrobí zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Zkoušku provádí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, prostřednictvím zkušební komisaře. Zkouška se koná v místě, které náleží do místní příslušnosti věcně příslušného úřadu obce s rozšířenou působností. Například pokud žadatel o řidičské oprávnění absolvoval výuku a výcvik v autoškolě v Mníšku u Liberce je příslušný k závěrečné zkoušce Magistrát města Liberce.

4.2 Školení řidičů

Školení řidičů motorových vozidel se skládá z výuky a výcviku v oblasti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy, osvojování dopravních předpisů, které byly součástí výuky a výcviku při získávání řidičského oprávnění a případných novinek v dopravní problematice s cílem zdokonalení znalostí.⁴⁶ Školení se účastní pouze osoby, které jsou

⁴⁴ Uvedeno v ustanovení § 14 odst. 1 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

⁴⁵ Uvedeno v ustanovení § 20 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

⁴⁶ ŠUCHA, M., V. REHNOVÁ, M. KOŘÁN, a D. ČERNOCHOVÁ. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013, s. 135. ISBN 978-80-247-4113-0.

již držiteli příslušného či příslušných řídičských oprávnění a zároveň se na ně vztahuje povinnost školení.

Druhy školení

Pro rozdělení je podstatné, zda je řidič držitelem průkazu profesní způsobilosti řidiče, či je zaměstnancem, který při výkonu zaměstnání řídí vozidlo a není držitelem průkazu profesní způsobilosti. Držitel průkazu profesní způsobilosti řidiče podléhá pravidelnému školení a zaměstnanec, který při výkonu zaměstnání řídí vozidlo a není držitelem průkazu profesní způsobilosti, podléhá referentskému školení.

Pravidelné školení

Cílem pravidelného školení je zvýšení znalostí a dovedností řidičů, kteří jsou držiteli průkazu profesní způsobilosti řidiče a absolvovali úspěšně vstupní školení. Školení je realizováno do konce pátého roku od vydání profesního průkazu. Řidiči, kteří podléhají pravidelnému školení pro profesní způsobilost, jsou držitelé řídičských oprávnění pro skupiny C1, C1 plus E, C, C plus E, D1, D1 plus E, D a D plus E.⁴⁷ Například se jedná o řidiče autobusů, nákladních vozidel kategorií pro řídičské oprávnění skupin C, C1 a soupravy vozidel s vleky.

Referentské školení

Další skupinou řidičů, která musí být pravidelně školena, jsou zaměstnanci, kteří při výkonu zaměstnání řídí vozidlo. Školení se nazývá referentské a účastní se jej například držitelé řídičských oprávnění skupiny B. Povinnost absolvovat referentské školení vyplývá ze zákoníku práce.⁴⁸ Zaměstnanci se školení účastní jednou za rok a podléhají mu také řidiči bezpečnostních sborů České republiky, kterým školení každý rok zajišťuje jejich zaměstnavatel. Členové bezpečnostních sborů se musí jednou za rok školení zúčastnit. V současné době je referentské školení u Policie ČR uskutečňováno

⁴⁷ ŠUCHA, M., V. REHNOVÁ, M. KOŘÁN, a D. ČERNOCHOVÁ. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013, s. 135. ISBN 978-80-247-4113-0.

⁴⁸ Uvedeno v ustanovení § 103 odst. 2 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce.

formou e-learningu, kterého se autor této práce v loňském roce zúčastnil. Náplní referentského školení je proškolení řidičů v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, seznámení s předpisy zahrnutými ve výuce autoškol, obeznámení s pravidly souvisejících s užíváním vozidla při zaměstnání a dalšími právními normami. Součástí školení je ověření znalostí účastníků formou závěrečného testu.

Dopravně psychologické vyšetření

Dopravně psychologickému vyšetření jsou povinni se podrobit držitelé řidičských oprávnění podléhající pravidelnému školení pro profesní způsobilost mimo držitelů samostatných skupin C1, E, D1. Dopravně psychologickému vyšetření jsou tito řidiči povinni se podrobit před zahájením své činnosti a dalšímu vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a dále pak každých pět let. Dále musí toto vyšetření absolvovat řidiči, kteří dosáhli 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů, řidiči, kteří mají soudem uložený trest spočívající v zákazu činnosti řízení motorových vozidel či správním orgánem uložen takový trest a byl uložen po dobu nejméně 6 měsíců a řidiči, kteří se zavázali zdržet řízení motorových vozidel.⁴⁹ Cílem dopravně psychologického vyšetření je zjištění, zda je daná osoba psychicky způsobilá k řízení motorových vozidel. Vyšetření provádí dopravní psycholog, který posuzuje výsledky psychologických analýz pracovní činnosti, skutečnosti obsažené ve výpisu z evidenční karty řidiče, zjišťuje průběh řidičské praxe posuzovaného, vyhodnocuje výkonové testy a dotazníky osobnosti.⁵⁰ Výsledkem dopravně psychologického vyšetření je určení, zda je posuzovaná osoba způsobilá či nezpůsobilá k řízení motorových vozidel.

Středisko bezpečné jízdy

Řidiči, kteří mají v registru řidičů zapsány body za své dopravní přestupky, se mohou dobrovolně zúčastnit školení bezpečné jízdy, které provádí školící středisko. Výuka školení bezpečné jízdy zahrnuje teorii řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy,

⁴⁹ Uvedeno v ustanovení § 87a zákona č. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

⁵⁰ ŠUCHA, M., V. REHNOVÁ, M. KOŘÁN, a D. ČERNOCHOVÁ. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013, s. 24-25. ISBN 978-80-247-4113-0.

seznámení účastníků s nejčastějšími příčinami silničních dopravních nehod a eventualitami jejich předcházení, poučení o důsledcích protiprávního jednání řidičů a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích.⁵¹ Zahrnuta je také oblast prevence a osvěty v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Školení probíhá v uzavřených areálech, které mají výcvikovou plochu upravenou pro různé dopravní situace. Jedná se o autodromy a obdobné stavebně upravené neveřejné účelové pozemní komunikace. Tyto areály přísluší k autoklubům v České republice, které poskytují, mimo jiné, kurzy bezpečné jízdy. Takovým areálem je například Autodrom Sosnová v Sosnové u České Lípy.⁵²

⁵¹ Uvedeno v ustanovení § 52i zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

⁵² Autodrom Sosnová [online]. Česká Lípa, 2022 [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.autodrom.cz/kurz-bezpecne-jizdy>

5 MODERNÍ POJETÍ VÝUKY ŘIDIČŮ

V procesu moderního pojetí výuky je využívána metoda koučování, jejíž princip spočívá v rovnocenném vztahu žáka s koučem, při kterém je žák zapojen nejen tělem a myšlením, ale je také docíleno uvědomění si vlastní odpovědnosti. Při výuce a výcviku je kladen důraz na aktivní zapojení žáka, a to ve všech jeho činnostech.⁵³ Koučem je v případě výuky a výcviku žadatelů o řidičské oprávnění instruktor autoškoly. V rámci dalšího vzdělávání řidičů jím může být lektor, učitel, instruktor či jiná osoba podílející se na výuce v souvislosti se vzděláváním řidičů.

5.1 E-learning

E-learning⁵⁴ lze charakterizovat jako využívání výpočetní techniky při vzdělávání osob za využití internetu či intranetu.⁵⁵ V současnosti je široce využíván při různých formách vzdělávání. Moderní technologie se neustále vyvíjejí, inovují a jejich progresivní vzestup se odráží i v současném vzdělávání řidičů. Vzdělávání prostřednictvím e-learningu se uskutečňuje prostřednictvím internetu a v případě organizací také skrze vnitřní počítačovou síť neboli intranet.⁵⁶ Referentské školení je v některých případech vytvářeno a uskutečňováno formou e-learningu. Zohledňuje se zaměření na problematiku v oblasti silničního provozu a dalších právních norem. Intranet pro školení řidičů využívají například bezpečnostní složky České republiky.

Policie České republiky svým zaměstnancům, kteří podléhají referentskému školení, zajišťuje pravidelné školení řidičů prostřednictvím e-learningu. Jedná se o referentské školení, které musí každý policista absolvovat jednou ročně.

⁵³ ŠUCHA, M., V. REHNOVÁ, M. KOŘÁN, a D. ČERNOCHOVÁ. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013, s. 168-169. ISBN 978-80-247-4113-0.

⁵⁴ V dalším textu bude použita také podoba „e-learning“.

⁵⁵ VETEŠKA, Jaroslav. *Přehled andragogiky: úvod do studia vzdělávání a učení se dospělých*. Praha: Portál, 2016, s. 198. ISBN 978-80-262-1026-9.

⁵⁶ BARTÁK, Jan. *Jak vzdělávat dospělé*. Praha: Alfa Nakladatelství, 2008, s. 94. ISBN 978-80-87197-12-7.

Praktický příklad e-learningu řidičů motorových vozidel

Autor této práce se v loňském roce zúčastnil e-learningového školení řidičů při svém zaměstnání u Policie ČR. Školení se účastnil osobně, ve své kanceláři prostřednictvím přidělené výpočetní techniky a s následujícím průběhem. V e-learningovém prostředí bylo k dispozici devět úseků, které bylo třeba kompletně absolvovat. Zaměření úseků se týkalo předpisů souvisejících s provozem vozidla, pravidly provozu na pozemních komunikacích, kontroly vozidla, používání světelných a zvukových výstražných znamení, schvalování jízd, teorie a zásad bezpečné jízdy, dopravních nehod, poškození vozidel, zdravotnické přípravy a novinek v příslušných souvisejících předpisech. Na konci každého úseku bylo nutné splnit průběžný test. Po úspěšném splnění testů a seznámení s jednotlivými částmi byl k dispozici závěrečný test. Splněním testu získal absolvent referentské oprávnění pro řízení služebních vozidel v dalším roce. Rozsah tohoto školení byl v časovém rozpětí 1,5 hodiny až 8 hodin dle podrobnosti studia. Po absolvování uvedeného e-learningového školení konstatuje autor této práce, že by bylo přínosem i pro řidiče motorových vozidel, kteří nepodléhají pravidelnému školení. Formou i obsahem, mimo části zaměřené na specifika jízd vozidel Policie ČR, by po úspěšném absolvování řidiči došlo ke zvýšení jejich znalostí v předmětné problematice a zároveň by byly tyto znalosti ověřeny v každé části a v závěrečném testu.

5.2 Sebevzdělávání řidičů

Při sebevzdělávání si řidič osobně určí vzdělávací cíl, kterého chce dosáhnout a zvolí prostředky jimiž bude realizovat vzdělávací proces. Využívá informační technologie, v současnosti často e-learning a další pomůcky.⁵⁷ Zapojení technologií bývá uskutečňováno prostřednictvím online prostředí.⁵⁸ U této formy vzdělávání je nutno vzít v potaz dobrovolnost a ochotu osob k sebevzdělávání. Řidiči, kteří podléhají

⁵⁷ BARTÁK, Jan. *Jak vzdělávat dospělé*. Praha: Alfa Nakladatelství, 2008, s. 96. ISBN 978-80-87197-12-7.

⁵⁸ VETEŠKA, Jaroslav. *Přehled andragogiky: úvod do studia vzdělávání a učení se dospělých*. Praha: Portál, 2016, s. 207. ISBN 978-80-262-1026-9.

pravidelnému školení, mají zajištěné zvyšování znalostí a dovedností v závislosti na příslušném řídicím oprávnění. Naproti tomu řidiči, kteří nejsou pravidelně školeni, mohou pouze sebevzděláváním zdokonalit své dovednosti a znalosti. Současný systém bodového hodnocení řidičů a ukládání trestu spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel neřeší možnost pravidelného školení všech řidičů. Potřeba opakování znalostí a dovedností v souvislosti s řídicím oprávněním vychází především z obsáhlosti problematiky v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Každý řidič by měl znát příslušné právní předpisy včetně prováděcích vyhlášek.⁵⁹ Pravidelně dochází k novelizacím právních předpisů, přičemž některé novinky jsou prezentovány médii. Pro držitele řídicích oprávnění, kteří nejsou pravidelně školeni, je možností samostudium a především aktivní způsob opakování příslušných předpisů, který je účinnější než pasivní způsob.⁶⁰ Aktivním způsobem opakování je u řidičů absolvování výuky a činností, které obsahuje pravidelné školení a z části samotná účast v silničním provozu. Další možností je převzetí vlastní iniciativy a odpovědnosti za své učení a uskutečnit sebeřízené učení. Jednotlivec si sám určuje vzdělávací cíl, formu vzdělávání, postup, který zvolí a je osobně odpovědný za výsledky učení.⁶¹

Moderní postupy při výuce a výcviku řidičů napomáhají při dosahování vzdělávacího cíle. Svým charakterem kladou důraz na moderní technologie a aktivní zapojení žadatelů o řídicí oprávnění i řidičů, kteří oprávnění již vlastní. Řidiči, kteří budou disponovat kvalitními znalostmi a dovednostmi pro řízení motorových vozidel, mohou přispět ke zlepšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ve svém důsledku ke snížení dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích.

⁵⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů.

⁶⁰ ČAČKA, Otto. *Nástin psychologie: pro doplňující pedagogické studium*. Brno: Paido, 2002, s. 81. ISBN 80-7315-016-6.

⁶¹ LOENG, Svein. *Self-Directed Learning: A Core Concept in Adult Education*. Hindawi: Education Research International [online]. London: Hindawi, 2020, 28 August 2020 [cit. 2023-02-12], str. 2. Dostupné z: <https://www.hindawi.com/journals/edri/2020/3816132/>

PRAKTICKÁ ČÁST

Praktická část se zabývá možnostmi dalšího vzdělávání řidičů po získání řidičského oprávnění se zaměřením na řidiče, na které se nevztahuje pravidelné školení. Dotazníkové šetření se soustředí na získání nových poznatků pro další vzdělávání řidičů po získání řidičských oprávnění. Prezentovány budou řidiči preferované formy vzdělávání i časové intervaly jejich konání. Výsledky mohou být využity pro vývoj dalšího vzdělávání v oblasti silniční dopravy a upozornit na potřebu dalšího vzdělávání pro řidiče motorových vozidel. Získaná data budou obsahovat informace pro případné využití při preventivních akcích konaných v České republice v rámci prevence a osvěty v problematice bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy.

6 DOTAZNÍKOVÝ PRŮZKUM

Vymezení výzkumného cíle

Cílem práce je představit možnosti dalšího vzdělávání řidičů motorových vozidel po obdržení řidičského oprávnění, získat nové poznatky a navrhnout možné varianty řešení dalšího vzdělávání řidičů motorových vozidel se zaměřením na řidiče, kteří nepodléhají povinnosti pravidelného školení. Řidiči sdělovali prostřednictvím dotazníku své názory jednak celkově na další vzdělávání a také na nové formy vzdělávání, které by sami mohli absolvovat.

Stanovení hypotéz

Autor práce stanovil tři hypotézy.

Hypotéza č. 1: Více než 70 % respondentů považuje za účelné absolvování forem dalšího vzdělávání v oblasti silniční dopravy.

Hypotéza č. 2: Méně než 20 % respondentů odmítá absolvování forem dalšího vzdělání v oblasti silniční dopravy.

Hypotéza č. 3: Řidiči motorových vozidel mladších věkových kategorií⁶² preferují vzdělávání v on-line prostředí před osobní účastí v místě konání, na rozdíl od řidičů starších věkových kategorií.⁶³

Specifikace metody výzkumu

Byl proveden kvantitativní výzkum formou dotazníkového šetření. Dotazník je určitý prostředek, jehož prostřednictvím je realizováno hromadné shromažďování informací. Dotazník obsahuje písemné otázky, na které volí odpověď dotazovaná osoba.⁶⁴ Analýze byly podrobeny výsledky dotazníkového šetření, nejprve jednotlivé odpovědi a dále celek. Dále byly vyvozeny závěry k jednotlivým hypotézám včetně statistického vyjádření. Uskutečněním syntézy byly postupně posuzovány jednotlivé souvislosti vyplývající z provedeného výzkumu, čímž došlo k vyhodnocení v celek a vypracování závěrečného vyhodnocení.

Sběr dat

Sběr dat formou dotazníkového šetření byl uskutečněn v období od 15. 12. 2022 do 30. 1. 2023. Distribuce dotazníků byla realizována osobně i elektronicky. Celkem bylo předáno 50 dotazníků v tištěné podobě osobám, které jsou držiteli řidičských oprávnění pro motorová vozidla, s návratností 38 dotazníků. Elektronický odkaz pro vyplnění dotazníku, který byl vypracován za využití webových stránek www.survio.com a rozeslán prostřednictvím sociálních sítí Facebook, WhatsApp a Messenger, využilo 81 respondentů. Celkem bylo vyplněno 119 dotazníků.

⁶² Do mladší věkové kategorie byli určeni respondenti ve věku 15 až 35 let.

⁶³ Do starší věkové kategorie byli určeni respondenti ve věku 36 let a více.

⁶⁴ PRŮCHA, Jan. *Pedagogický výzkum: uvedení do teorie a praxe*. Praha: Karolinum, 1995, s. 43. ISBN 80-7184-132-3.

Respondenti

Respondenty tvořili řidiči motorových vozidel, podléhající pravidelnému školení i ti, kteří mu nepodléhají. Jednalo se tedy o osoby, které vlastní řidičské oprávnění pro řízení motorových vozidel bez rozdílu věku či pohlaví.

Dotazník

Dotazník se skládal ze tří okruhů otázek. V prvním byly identifikační otázky, ve druhém otázky s příslušnou problematikou a ve třetím otázky osobně profesního charakteru. Celkem dotazník obsahuje 16 otázek. 15 otázek je uzavřených a jedna otázka je polouzavřená. Polouzavřené otázky respondentovi nejprve předloží možnosti, kterých může využít pro označení své odpovědi a poté nabídnou prostor pro vlastní vyjádření k otázce.⁶⁵ Okruhy otázek byly seřazeny od prvního po třetí. První okruh zahrnuje pět otázek, které přiblíží osobu respondenta. Druhý okruh obsahuje sedm otázek se vztahem k předmětné problematice. Třetí okruh utváří čtyři otázky, které nejvíce iniciují vyjádření osobních názorů respondenta.

⁶⁵ GAVORA, Peter. *Úvod do pedagogického výzkumu*. Brno: Paido, 2000, s. 104. ISBN 80-85931-79-6.

6.1 Vyhodnocení dotazníkového průzkumu

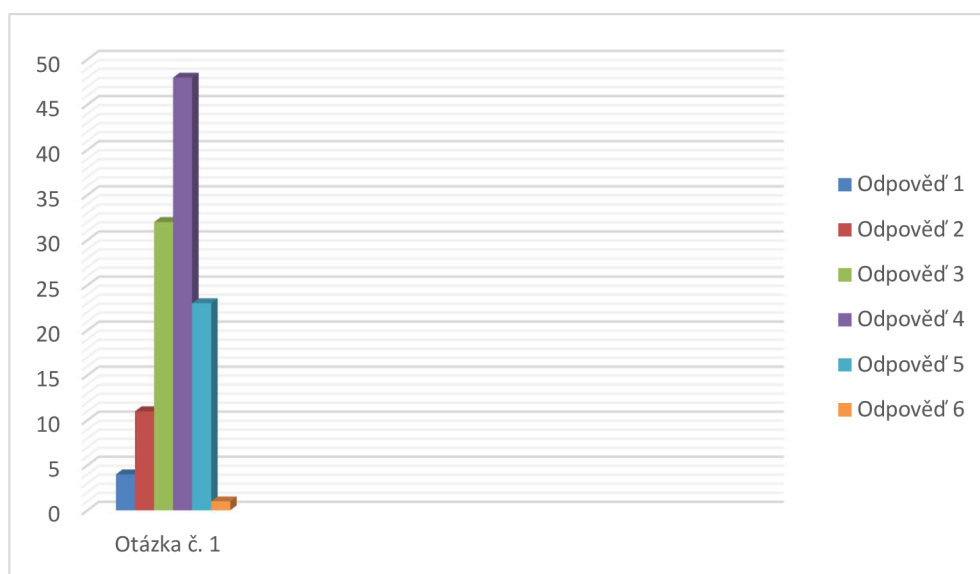
Otázka č. 1 Kolik je Vám let?

Tabulka 1: Věkové kategorie

Odpověď číslo	Text odpovědi	Počet odpovědí	Podíl
1	15 - 20 let	4	3,4 %
2	21 - 25 let	12	9,2 %
3	26 - 35 let	32	26,9 %
4	36 - 50 let	48	40,3 %
5	51 - 70 let	23	19,3 %
6	71 let a více	1	0,8 %

Zdroj⁶⁶

Graf 1: Zobrazení věkových kategorií



Zdroj⁶⁷

Na základě údajů získaných z vyplněných dotazníků bylo zjištěno, že nejvíce respondentů tvořily osoby ve věku 36 až 50 let s podílem 40,3 % a nejméně ve věku 71 let a více vyjádřeno podílem 0,8 %.

⁶⁶ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

⁶⁷ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

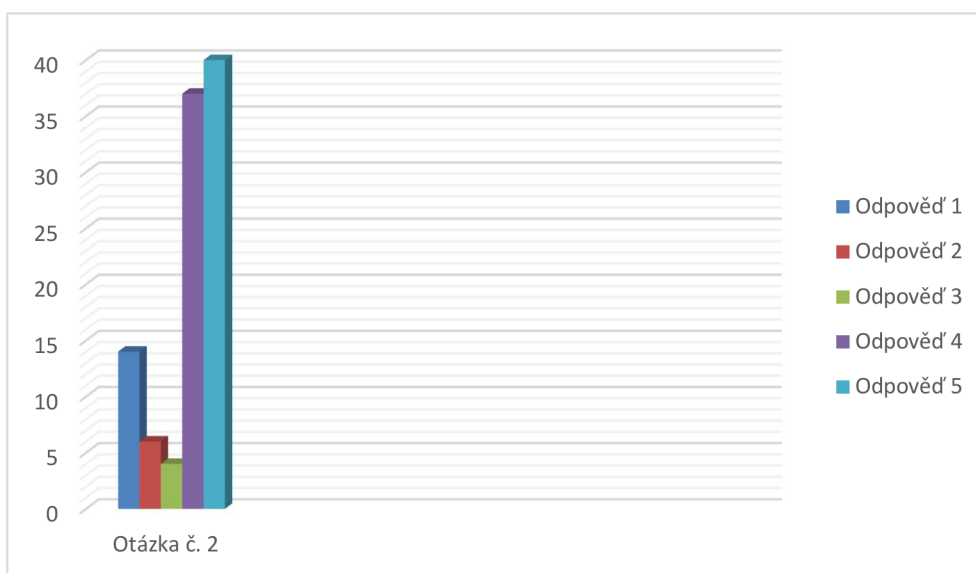
Otázka č. 2 Jak dlouho vlastníte řidičské oprávnění?

Tabulka 2: Délky držení řidičských oprávnění

Odpověď číslo	Text odpovědi	Počet odpovědí	Podíl
1	1 - 3 roky	14	11,8 %
2	4 - 6 let	6	5,0 %
3	7 - 10 let	4	3,4 %
4	11 - 20 let	37	31,1 %
5	21 - 30 let	40	33,6 %
6	31 let a více	18	15,1 %

Zdroj⁶⁸

Graf 2: Zobrazení délek držení řidičských oprávnění respondentů



Zdroj⁶⁹

Nejvíce respondentů vlastní řidičské oprávnění po dobu 21–30 let s podílem 33,6 % a dále s oprávněním po dobu 11–20 let s podílem 31,1 %, z čehož vyplývá, že většina respondentů byli zkušení řidiči s délkou řidičského oprávnění minimálně 11 let.

⁶⁸ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

⁶⁹ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

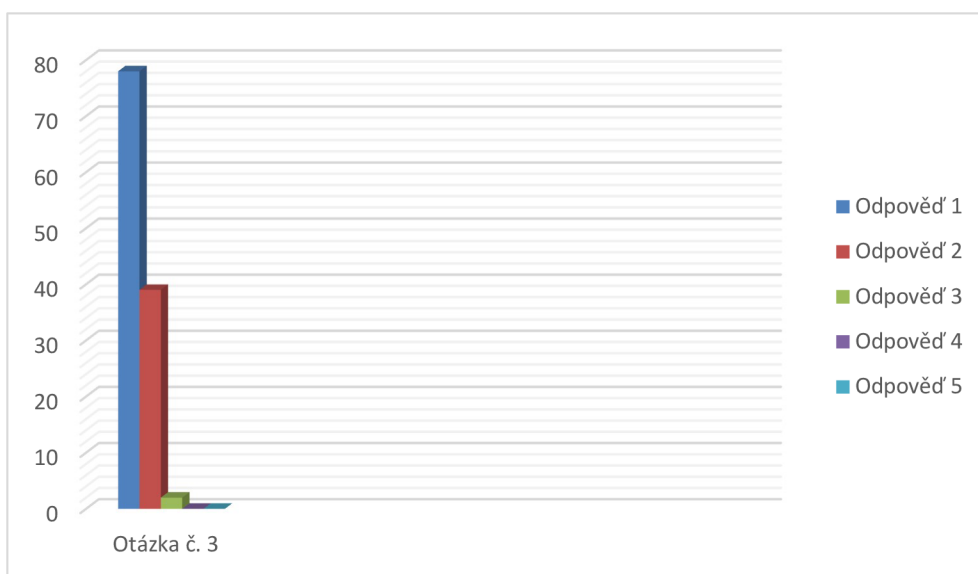
Otázka č. 3 Kolik dopravních nehod jste způsobil/a?

Tabulka 3: Počet dopravních nehod respondentů

Odpověď číslo	Text odpovědi	Počet odpovědí	Podíl
1	0	78	65,5 %
2	1 - 3	39	32,8 %
3	4 - 6	2	1,7 %
4	7 - 10	0	0,0 %
5	10 a více	0	0,0 %

Zdroj⁷⁰

Graf 3: Zobrazení počtu dopravních nehod respondentů



Zdroj⁷¹

Celkem 78 osob se vyjádřilo, že nezavinilo dopravní nehodu, vyjádřeno podílem 65,5 %. Následovala odpověď 1-3 nehody s podílem 32,8 %. Sedm a více nehod nezavinil nikdo. Z údajů získaných v této otázce je zřejmé, že většina řidičů, kteří vyplnili dotazník, nikdy nezavinila dopravní nehodu.

⁷⁰ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

⁷¹ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

Otázka č. 4 Jste řidič podléhající pravidelnému školení?

Tabulka 4: Povinnost pravidelného školení

Odpověď číslo	Text odpovědi	Počet odpovědí	Podíl
1	ano	38	31,9 %
2	ne	81	68,1 %

Zdroj⁷²

Graf 4: Zobrazení podléhání pravidelnému školení



Zdroj⁷³

Na otázku, zda osoba podléhá pravidelnému školení, označilo možnost ano celkem 38 respondentů s podílem 31,9 % a možnost ne 81 osob s podílem 68,1 %. Většinu respondentů tedy tvořily osoby, které nepodléhají pravidelnému školení. Pro analýzu dalších otázek z dotazníku je podstatné, že se pro další formy vzdělávání vyjadřovaly především osoby, na které se do současné doby povinnost pravidelného školení nevztahovala.

⁷² Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

⁷³ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

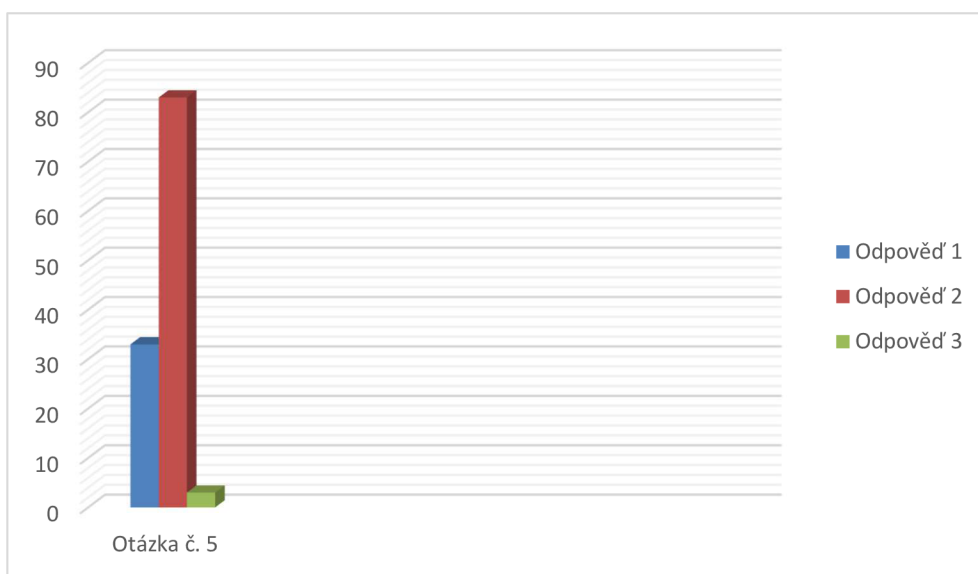
Otázka č. 5 Osobně se považujete za řidiče

Tabulka 5: Osobní názory na řidičské schopnosti

Odpověď číslo	Text odpovědi	Počet odpovědí	Podíl
1	výborného	33	27,7 %
2	průměrného	83	69,7 %
3	špatného	3	2,5 %

Zdroj⁷⁴

Graf 5: Zobrazení názorů na řidičské schopnosti



Zdroj⁷⁵

Celkem 83 respondentů označilo možnost, že se považují za průměrného řidiče, což činí podíl 69,7 % všech odpovědí. Celkem 33 osob s podílem 27,7 % se považuje za výborného řidiče a tři osoby se vyjádřily, že se považují za špatného řidiče. Jednoznačně převládá osobní názor dotazovaných řidičů, že se považují za průměrné řidiče.

⁷⁴ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

⁷⁵ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

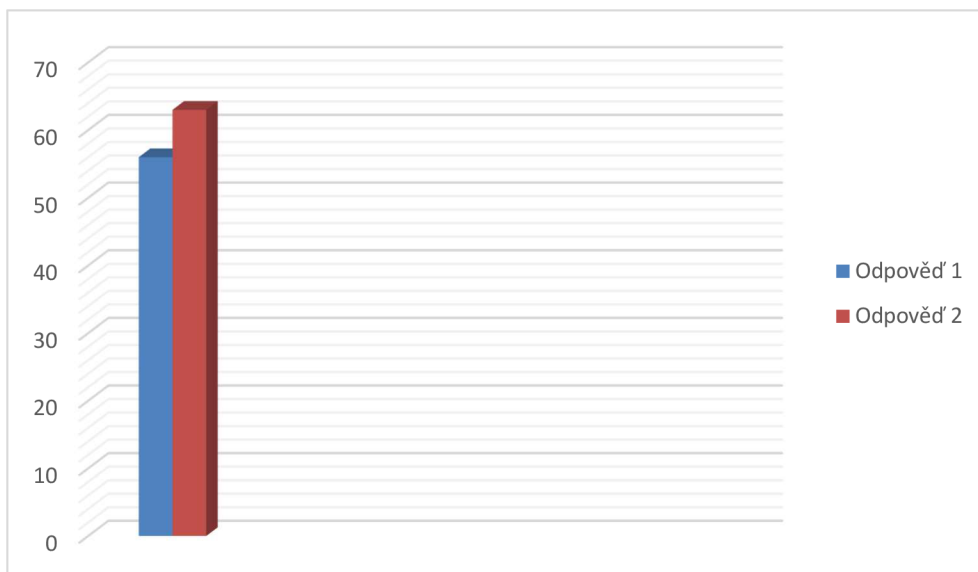
Otázka č. 6 Při dalším vzdělávání řidičů byste upřednostnil/a?

Tabulka 6: Upřednostnění způsobu konání vzdělávání

Odpověď číslo	Text odpovědi	Počet odpovědí	Podíl
1	on-line formu	56	47,1 %
2	osobní účast v místě konání	63	52,9 %

Zdroj⁷⁶

Graf 6: Zobrazení upřednostnění způsobu konání vzdělávání



Zdroj⁷⁷

V otázce, zda by respondent při dalším vzdělávání upřednostnil on-line formu či osobní účast v místě konání, odpovědělo 63 osob, vyjádřeno podílem 52,9 %, že by upřednostnily osobní účast v místě konání. Celkem 56 osob, vyjádřeno podílem 47,1 %, by preferovalo on-line formu.

⁷⁶ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

⁷⁷ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

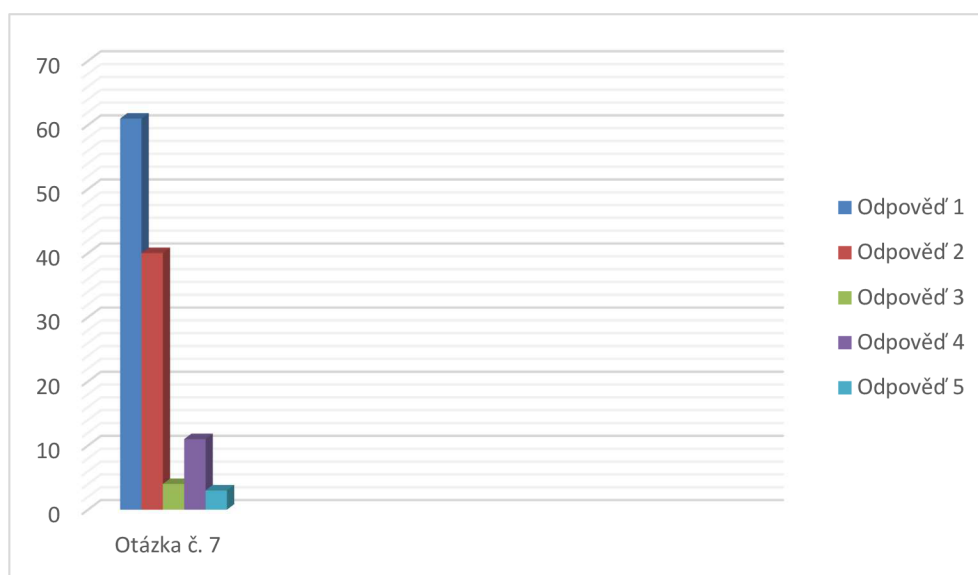
Otázka č. 7 Označte možnost, kterou byste preferoval/a při dalším vzdělávání řidičů

Tabulka 7: Preference možností dalšího vzdělávání řidičů

Odpověď číslo	Text odpovědi	Počet odpovědí	Podíl
1	proškolení předpisů v oblasti silniční dopravy	61	51,3 %
2	technika jízdy	40	33,6 %
3	testové otázky a test	4	3,4 %
4	dopravně psychologické vyšetření	11	9,2 %
5	jiné, uveďte, prosím, jaké	3	2,5 %

Zdroj⁷⁸

Graf 7: Zobrazení preferencí možností dalšího vzdělávání řidičů



Zdroj⁷⁹

Většina respondentů (celkem 61), vyjádřeno podílem 51,3 %, by při dalším vzdělávání preferovala proškolení předpisů v oblasti silniční dopravy. Čtyřicet osob, zobrazeno podílem 33,6 %, techniku jízdy. Jinou možnost využily tři osoby, z toho jedna odpověď požadovala kombinaci školení předpisů a techniky jízdy, druhá odpověď novinky v předpisech, odpovědi na problémy z provozu a třetí odpověď proškolení a techniku jízdy.

⁷⁸ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

⁷⁹ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

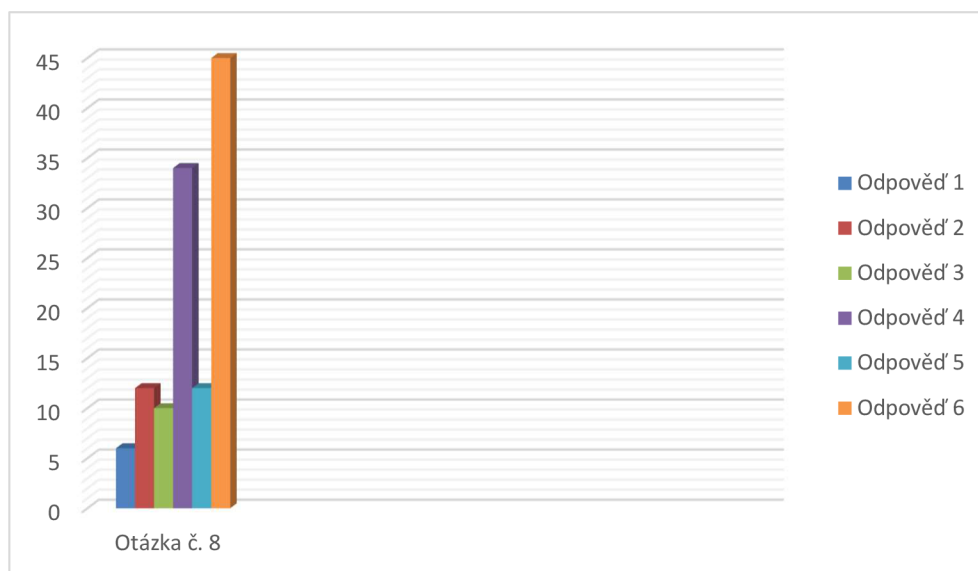
Otázka č. 8 Absolvování dopravně psychologického vyšetření řidiči byste považoval/a za účelné

Tabulka 8: Absolvování dopravně psychologického vyšetření řidiči

Odpověď číslo	Text odpovědi	Počet odpovědí	Podíl
1	po 5 letech od získání řidičského oprávnění	6	5,0 %
2	po 10 letech od získání řidičského oprávnění	12	10,1 %
3	po 20 letech od získání řidičského oprávnění	10	8,4 %
4	každých 5 let	34	28,6 %
5	nikdy	12	10,1 %
6	při zavinění dopravní nehody	45	37,8 %

Zdroj⁸⁰

Graf 8: Zobrazení výběru absolvování dopravně psychologického vyšetření řidiči



Zdroj⁸¹

Absolvování dopravně psychologického vyšetření by dotazované osoby považovaly za účelné nejvíce při zavinění dopravní nehody. Celkem tuto možnost zvolilo 45 osob,

⁸⁰ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

⁸¹ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

vyjádřeno podílem 37,8 %. Každých 5 let zvolilo 34 osob, vyjádřeno podílem 28,6 %. S odstupem poté následovaly další intervaly a 12 osob označilo možnost nikdy.

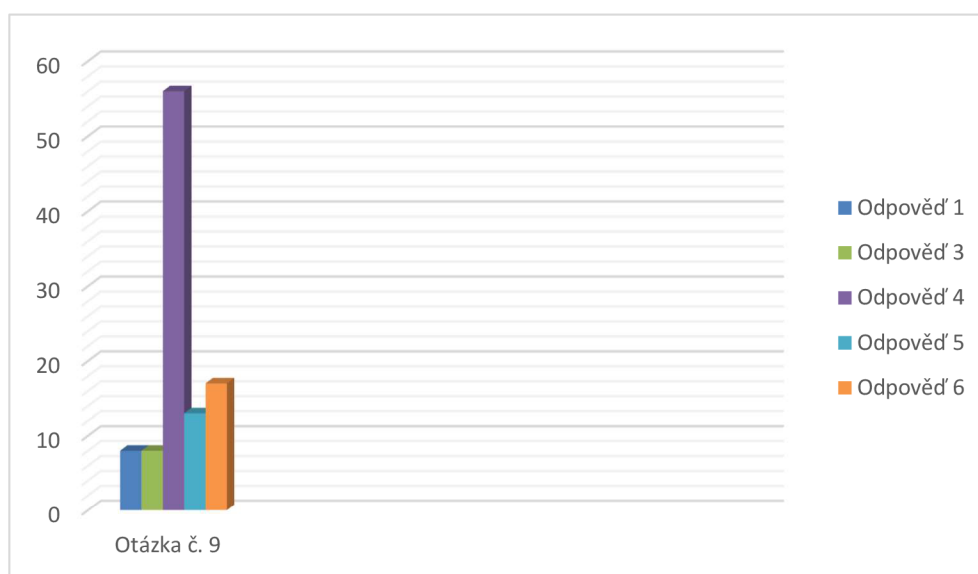
Otázka č. 9 Proškolení řidičů formou e-learningu byste považoval/a za účelné

Tabulka 9: Proškolení formou e-learningu

Odpověď číslo	Text odpovědi	Počet odpovědí	Podíl
1	po 5 letech od získání řidičského oprávnění	8	6,7 %
2	po 10 letech od získání řidičského oprávnění	17	14,3 %
3	po 20 letech od získání řidičského oprávnění	8	6,7 %
4	každých 5 let	56	47,1 %
5	nikdy	13	10,9 %
6	při zavinění dopravní nehody	17	14,3 %

Zdroj⁸²

Graf 9: Zobrazení volby proškolení formou e-learningu



Zdroj⁸³

Proškolení formou e-learningu by považovalo za účelné každých pět let 56 respondentů, vyjádřeno podílem 47,1 %. Pouze 13 osob zvolilo možnost nikdy a zbývající

⁸² Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

⁸³ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

řidiči označili školení v různých intervalech. Dle získaných dat 89,1 % respondentů považuje za účelné absolvovat proškolení a pouze 10,9 % je opačného názoru.

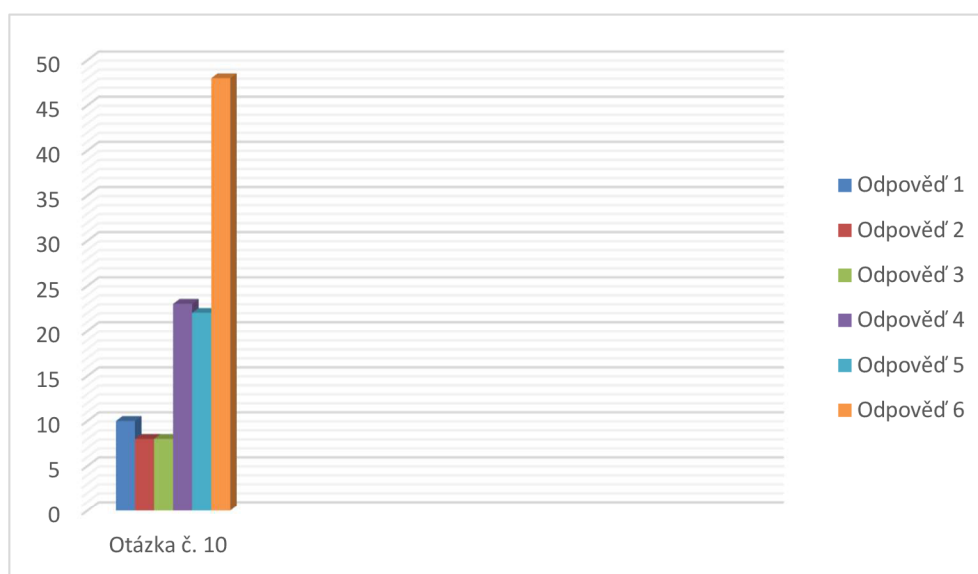
Otázka č. 10 Absolvování cvičných jízd řidiči byste považoval/a za účelné

Tabulka 10: Absolvování cvičných jízd řidiči

Odpověď číslo	Text odpovědi	Počet odpovědí	Podíl
1	po 5 letech od získání řidičského oprávnění	10	8,4 %
2	po 10 letech od získání řidičského oprávnění	8	6,7 %
3	po 20 letech od získání řidičského oprávnění	8	6,7 %
4	každých 5 let	23	19,3 %
5	nikdy	22	18,5 %
6	při zavinění dopravní nehody	48	40,3 %

Zdroj⁸⁴

Graf 10: Zobrazení volby absolvování cvičných jízd řidiči



Zdroj⁸⁵

V otázce absolvování cvičných jízd řidiči označilo nejvíce osob (celkem 48), vyjádřeno podílem 40,3 %, možnost při zavinění dopravní nehody. Každých 5 let by považovalo

⁸⁴ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

⁸⁵ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

za účelné 23 osob, zobrazeno podílem 19,3 %, nikdy vybralo 22 respondentů, vyobrazeno podílem 18,5 % a následovaly tři možnosti s intervaly. Zřejmé je vyjádření řidičů, kteří by za účelné považovali absolvování cvičných jízd při zavinění nehody.

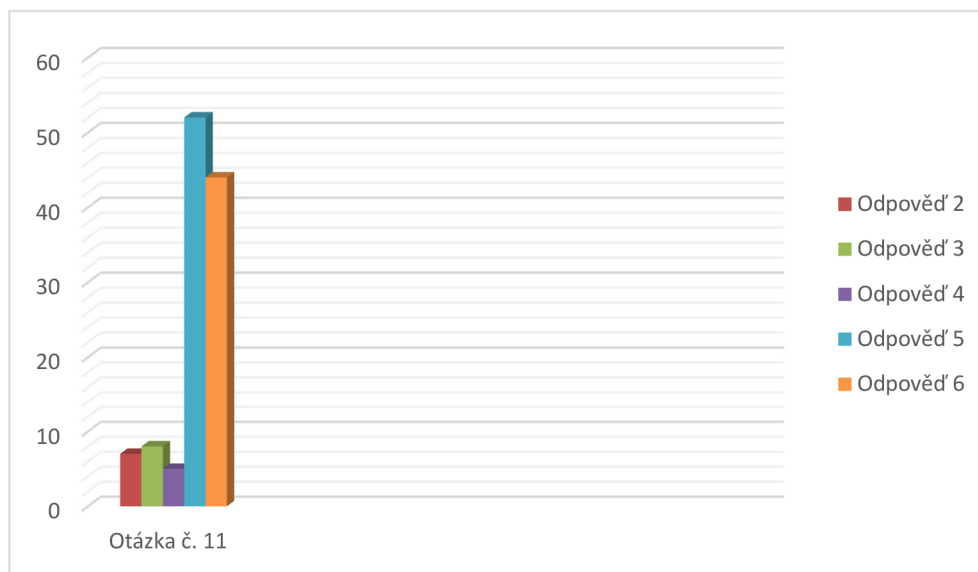
Otázka č. 11 Povinnost absolvovat znovu zkoušku k řidičskému oprávnění byste považoval/a za účelné

Tabulka 11: Opětovné absolvování zkoušky k řidičskému oprávnění

Odpověď číslo	Text odpovědi	Počet odpovědí	Podíl
1	po 5 letech od získání řidičského oprávnění	3	2,5 %
2	po 10 letech od získání řidičského oprávnění	7	5,9 %
3	po 20 letech od získání řidičského oprávnění	8	6,7 %
4	každých 5 let	5	4,2 %
5	nikdy	52	43,7 %
6	při zavinění dopravní nehody	44	37,0 %

Zdroj⁸⁶

Graf 11: Zobrazení odpovědí k opětovnému absolvování zkoušky



Zdroj⁸⁷

⁸⁶ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

⁸⁷ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

Povinnost absolvovat znovu zkoušku k řídičskému oprávnění by nepovažovalo za účelné celkem 52 dotazovaných, vyjádřeno podílem 43,7 %. Při zavinění dopravní nehody povinnost absolvovat zkoušku označilo 44 osob, zobrazeno podílem 37 %. S velkým odstupem byly voleny možnosti zkoušky v časových intervalech.

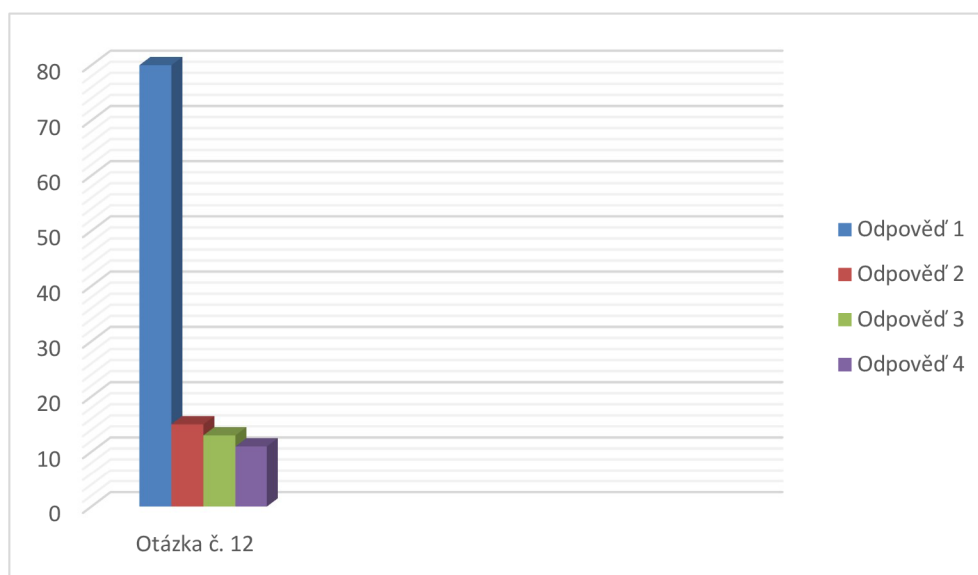
Otázka č. 12 Při seznamování řidičů s novými dopravními předpisy byste upřednostnil/a

Tabulka 12: Seznamování řidičů s novými dopravními předpisy

Odpoověď číslo	Text odpoovědi	Počet odpoovědí	Podíl
1	Seznámení elektronickou formou (zajištěno státními orgány)	80	67,2 %
2	Seznámení tištěnou formou (zajištěno státními orgány)	15	12,6 %
3	Každý se má seznamovat s předpisy sám a vše si vyhledávat	13	10,9 %
4	Postačí mi informace z médií	11	9,2 %

Zdroj⁸⁸

Graf 12: Zobrazení odpoovědí k seznamování řidičů s novými dopravními předpisy



Zdroj⁸⁹

⁸⁸ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

⁸⁹ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

Při seznamování řidičů s novými dopravními předpisy by většina respondentů (celkem 80), vyjádřeno podílem 67,2 % upřednostnila seznámení elektronickou formou, kterou by zajišťovaly státní orgány. Další možnosti zvolila menšina osob, nejméně celkem 11 osob, vyjádřeno podílem 9,2 % zvolilo možnost, že jim postačí informace z médií. Z dotazníkového šetření vyplývá, že by řidiči měli zájem o seznamování s novými předpisy.

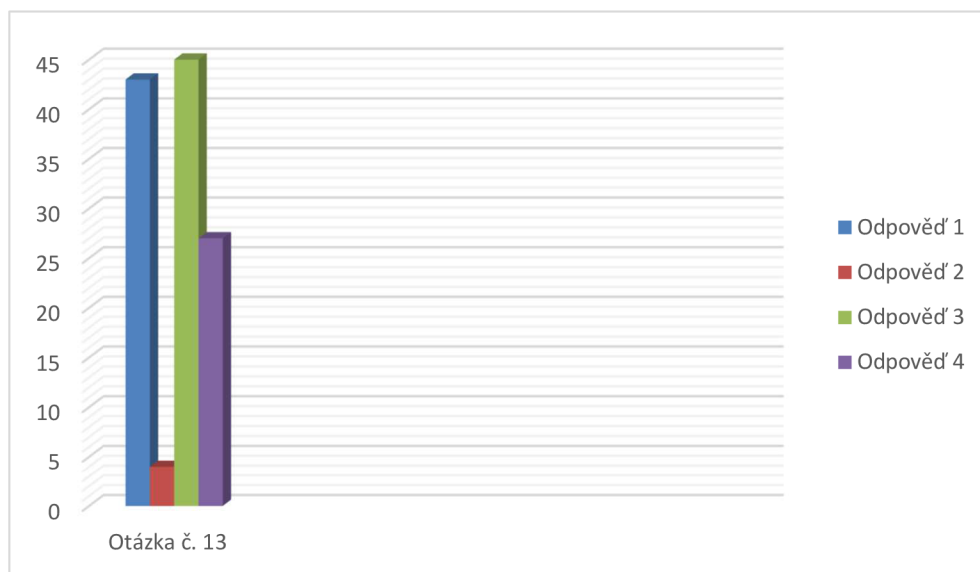
Otázka č. 13 Zajímáte se osobně o novinky v předpisech s dopravní problematikou?

Tabulka 13: Zájem o novinky v předpisech s dopravní problematikou

Odpověď číslo	Text odpovědi	Počet odpovědí	Podíl
1	ano, v elektronické formě	43	36,1 %
2	ano, v tištěné formě	4	3,4 %
3	stačí mi informace z médií	45	37,8 %
4	ne	27	22,7 %

Zdroj⁹⁰

Graf 13: Zobrazení zájmu o novinky v předpisech s dopravní problematikou



Zdroj⁹¹

⁹⁰ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

⁹¹ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

Na dotaz, zda se zajímají osobně o novinky v předpisech s dopravní problematikou odpověděly dotazované osoby nejčastěji, že jim postačují informace z médií, celkem 45 osob, vyjádřeno podílem 37,8 %. Ano, v elektronické podobě zvolilo 43 osob, zobrazeno podílem 36,1 %. Ne označilo 27 osob, vyobrazeno podílem 22,7 % a ano v tištěné podobě tvořilo nejméně odpovědí celkem 4, vyznačeno podílem 3,4 %.

Otázka č. 14 Považujete za důležité řidiče tzv. z povolání pravidelně školit?

Tabulka 14: Názory na pravidelné školení

Odpověď číslo	Text odpovědi	Počet odpovědí	Podíl
1	ano	115	96,6 %
2	ne	4	3,4 %

Zdroj⁹²

Graf 14: Zobrazení názorů na pravidelné školení



Zdroj⁹³

Většina respondentů (celkem 115), vyjádřeno podílem 96,6 %, považuje za důležité řidiče z povolání pravidelně školit. Pouze čtyři osoby zvolily možnost ne. Z údajů je patrné, že si řidiči uvědomují důležitost pravidelného školení.

⁹² Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

⁹³ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

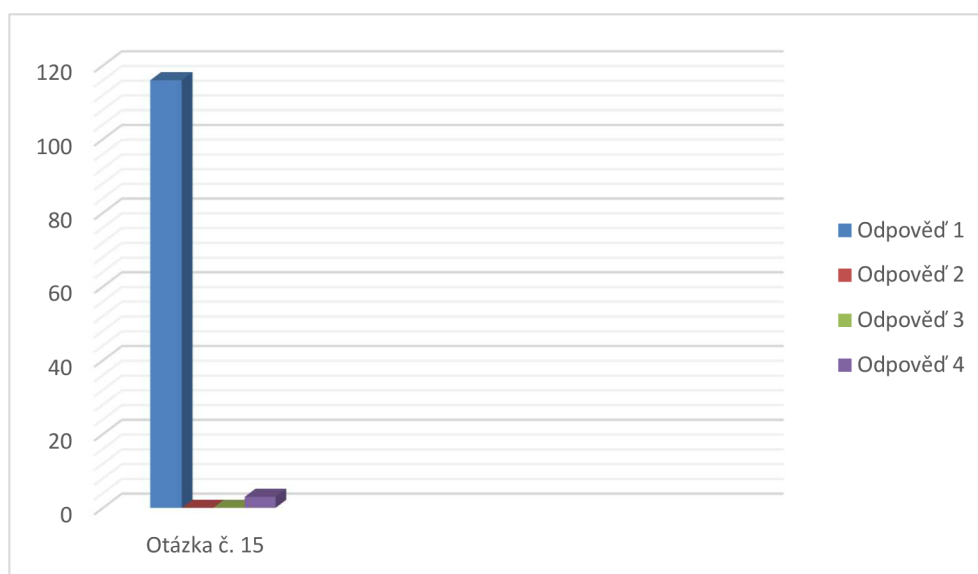
Otázka č. 15 Jakou příčinu vzniku silničních dopravních nehod považujete za nejčastější?

Tabulka 15: Nejčastější příčiny vzniku silničních dopravních nehod

Odpověď číslo	Text odpovědi	Počet odpovědí	Podíl
1	selhání řidiče	116	97,5 %
2	nevyhovující technický stav vozidla	0	0,0 %
3	závady na komunikaci	0	0,0 %
4	povětrnostní situace	3	2,5 %

Zdroj⁹⁴

Graf 15: Zobrazení odpovědí na nejčastější příčinu silničních dopravních nehod



Zdroj⁹⁵

Jako nejčastější příčinu vzniku silničních dopravních nehod zvolilo nejvíce dotazovaných osob (celkem 116), vyjádřeno podílem 97,5 %, selhání řidiče. Povětrnostní situace určily tři osoby. V této otázce většina řidičů zvolila selhání řidiče, což je ze statistických údajů, které jsou prezentovány v teoretické části práce, správná odpověď.

⁹⁴ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

⁹⁵ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

Otázka č. 16 Zúčastnil/a byste se dobrovolně některého typu vzdělávání řidičů?

Tabulka 16: Dobrovolná účast na vzdělávání

Odpověď číslo	Text odpověď	Počet odpovědí	Podíl
1	ano	90	75,4 %
2	ne	29	24,6 %

Zdroj⁹⁶

Graf 16: Zobrazení názorů na dobrovolnou účast na vzdělávání řidičů



Zdroj⁹⁷

Na otázku, zda-li by se dobrovolně zúčastnily některého typu vzdělávání řidičů zvolila většina dotazovaných osob možnost ano, celkem 90, vyjádřeno podílem 75,4 %. Ne označilo 29 osob, zobrazeno podílem 24,6 %. Výsledkem je u této otázky zjištění, že by se většina respondentů zúčastnila vzdělávání řidičů dobrovolně.

⁹⁶ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

⁹⁷ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

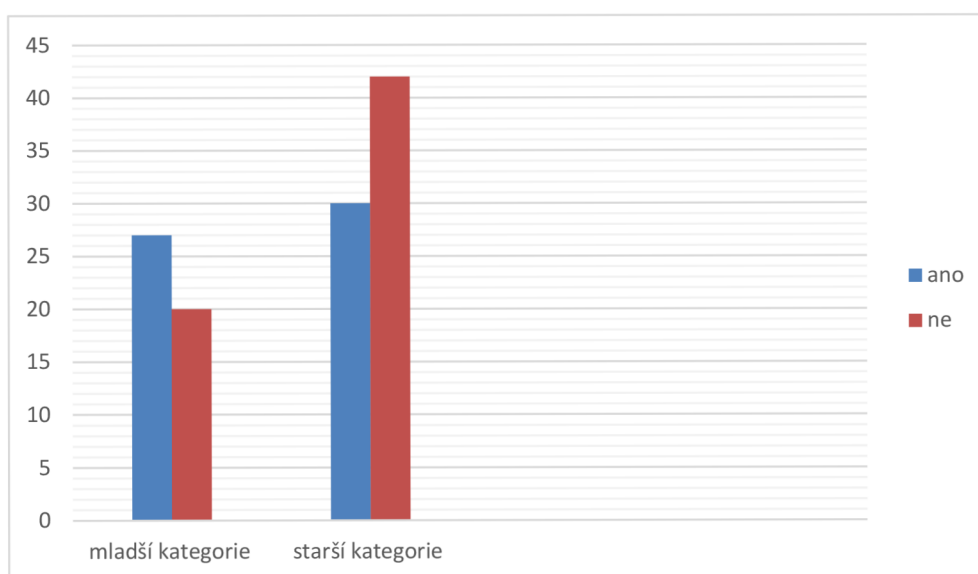
Zobrazení odpovědí k upřednostnění on-line formy či osobní účasti v místě konání vzdělávání mladší a starší věkové kategorie.

Tabulka 17: Věkové kategorie a on-line forma

Věková kategorie	On-line	Počet odpovědí	Podíl
Mladší věková kategorie	ano	27	57,4 %
Mladší věková kategorie	ne	20	42,6 %
Starší věková kategorie	ano	30	41,7 %
Starší věková kategorie	ne	42	58,3 %

Zdroj⁹⁸

Graf 17: Zobrazení výběru on-line formy



Zdroj⁹⁹

Mladší věkovou kategorii utvořilo 47 osob, z nichž 27, vyjádřeno podílem 57,4 %, se vyjádřilo pro preferování on-line formy. Starší věkovou kategorii tvořilo na základě vyhodnocených dotazníků celkem 72 osob. Celkem 30 respondentů, zobrazeno podílem 41,7 %, by zvolilo možnost on-line formy.

⁹⁸ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

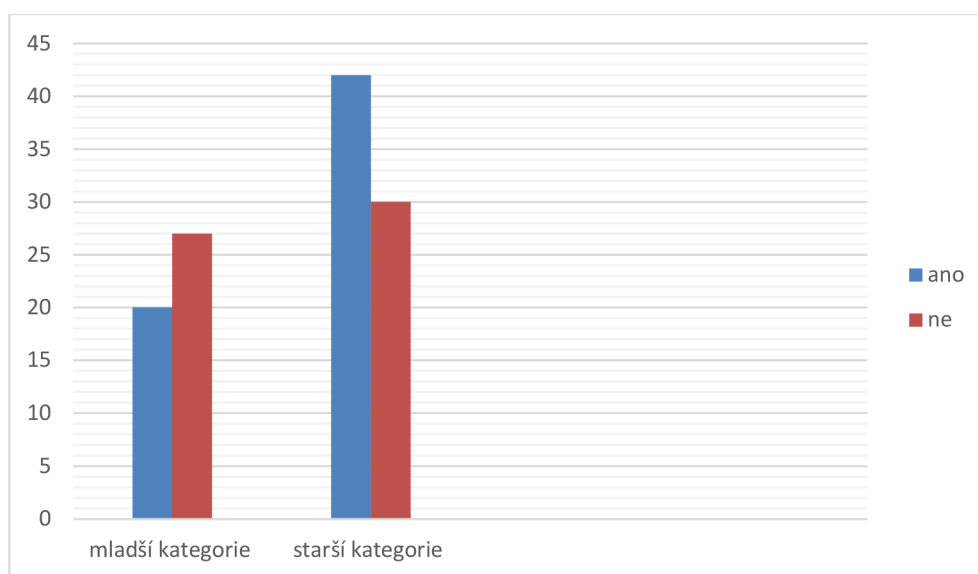
⁹⁹ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

Tabulka 18: Věkové kategorie a osobní účast

Věková kategorie	Osobní účast	Počet odpovědí	Podíl
Mladší věková kategorie	ano	20	42,6 %
Mladší věková kategorie	ne	27	57,4 %
Starší věková kategorie	ano	42	58,3 %
Starší věková kategorie	ne	30	41,7 %

Zdroj¹⁰⁰

Graf 18: Zobrazení výběru osobní účasti



Zdroj¹⁰¹

Celkem tvořilo mladší věkovou kategorii 47 osob, z nichž 20 osob, zobrazeno podílem 42,6 %, by upřednostnilo osobní účast v místě konání. Starší věkovou kategorii činilo 72 osob, přičemž 42 dotazovaných by se chtělo zúčastnit vzdělávání v místě konání. Vyjádřeno podílem 58,3 % dotazovaných osob starší věkové kategorie by upřednostnilo osobní účast v místě konání vzdělávání. Z výsledků dotazníkového šetření k této oblasti bylo zjištěno, že většina řidičů motorových vozidel mladší věkové kategorie se v případě dalšího vzdělávání chce účastnit on-line formou, ale většina řidičů starší věkové kategorie se chce osobně účastnit v místě konání vzdělávání.

¹⁰⁰ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

¹⁰¹ Autor práce, 2023 (vlastní šetření)

6.2 Vyhodnocení stanovených hypotéz

Hypotéza č. 1: Více než 70 % respondentů považuje za účelné absolvování forem dalšího vzdělávání v oblasti silniční dopravy.

Ze získaných dat bylo zjištěno, že proškolení formou e-learningu by považovalo za účelné absolvovat každých pět let 56 respondentů, vyjádřeno podílem 47,1 %. Pouze 13 osob zvolilo možnost nikdy a zbývající řidiči označili školení v různých intervalech. Dle získaných dat 89,1 % respondentů považuje za účelné absolvovat proškolení a pouze 10,9 % je opačného názoru. Je zde významný podíl dotazovaných osob s pozitivním názorem na konání školení. V otázce absolvování cvičných jízd řidiči označilo nejvíce osob (celkem 48), vyjádřeno podílem 40,3 %, možnost při zavinění dopravní nehody. Každých 5 let by považovalo za účelné 23 osob, vyjádřeno podílem 19,3 %, nikdy vybralo 22 respondentů, vyjádřeno podílem 18,5 % a následovaly tři možnosti s intervaly. Zřejmý je názor řidičů, kteří by za účelné považovali absolvování cvičných jízd při zavinění nehody. Většina dotazovaných celkem 97, znázorněno podílem 81,7 % označila možnost, při které by bylo účelné účastnit se cvičných jízd. Absolvování dopravně psychologického vyšetření by dotazované osoby považovaly za účelné nejvíce při zavinění dopravní nehody. Celkem tuto možnost zvolilo 45 osob, vyjádřeno podílem 37,8 %. Každých 5 let zvolilo 34 osob, zobrazeno podílem 28,6 %. S odstupem poté následovaly další intervaly a 12 osob označilo možnost nikdy vyobrazeno podílem 10,1 %. Celkem 107 respondentů, znázorněno podílem 89,9 % považuje za účelné absolvovat uvedené vyšetření. Většina respondentů celkem 61, vyjádřeno podílem 51,3 %, by při dalším vzdělávání preferovala proškolení předpisů v oblasti silniční dopravy, 40 osob, zobrazeno podílem 33,6 %, techniku jízdy, testové otázky a test označili 4 respondenti, vyobrazeno podílem 3,4 % a dopravně psychologické vyšetření vybralo 11 osob, určeno podílem 9,2 %. Jinou možnost vyjádřily tři osoby, jedna odpověď požadovala kombinaci školení předpisů a techniky jízdy, druhá odpověď novinky v předpisech jako odpovědi na problémy z provozu a třetí odpověď proškolení a techniku jízdy. Žádná z nich neodmítla školení. Povinnost absolvovat znovu zkoušku k řidičskému oprávnění by nepovažovalo za účelné celkem 52 dotazovaných, znázorněno podílem 43,7 %. Při zavinění dopravní nehody povinnost absolvovat zkoušku označilo 44 osob, zobrazeno podílem 37,0 %. S velkým odstupem byly voleny možnosti

zkoušky v časových intervalech. Celkem určilo odpověď povinnosti konat zkoušku 67 respondentů, vyjádřeno podílem 56,7 %. Při seznamování řidičů s novými dopravními předpisy by většina respondentů (celkem 80), znázorněno podílem 67,2 % upřednostnila seznámení elektronickou formou, kterou by zajišťovaly státní orgány. Další možnosti zvolila menšina osob, nejméně celkem 11 osob, zobrazeno podílem 9,2 % zvolilo možnost, že jim postačí informace z médií. Celkem 95 dotazovaných, vyznačeno podílem 79,8 % respondentů určilo možnost seznamování elektronickou či tištěnou formou a zajištěno státními orgány. Z dotazníkového šetření vyplývá, že by řidiči měli zájem o seznamování s novými předpisy.

Závěrem lze shrnout, že ve všech otázkách s možnostmi dalšího vzdělávání řidičů se většina respondentů vyjádřila pro absolvování forem dalšího vzdělávání s označením konkrétní možnosti, intervalu či povinnosti při zavinění dopravní nehody. Předmětné otázky zahrnovaly i možnost nikdy a v polouzavřené otázce byla možnost vyjádřit jiný názor. Pro hypotézu požadovaných více než 70 % splnily souhrny všech předmětných otázek, pouze u otázky znovu absolvování zkoušky k řídičskému oprávnění činil souhrn 56,7 %. Při celkovém shrnutí všech výše uvedených odpovědí v přepočtu na podíl celkem 84,6 % respondentů považuje za účelné absolvování dalšího vzdělávání v oblasti silniční dopravy a hypotéza se potvrdila.

Hypotéza č. 2: Méně než 20 % respondentů odmítá absolvování forem dalšího vzdělání v oblasti silniční dopravy.

Celkem se dotazníkového šetření zúčastnilo 119 respondentů, kteří vyplnili dotazník čítající 16 otázek. Čtyři otázky nabízely variantu nikdy a jedna otázka byla polouzavřená a dávala tak možnost vlastního vyjádření dotazovaným osobám. Podrobným vyhodnocením bylo zjištěno, že pouze čtyři respondenti označili všechny odpovědi nikdy v příslušných otázkách. V polouzavřené otázce tři dotazované osoby popsaly své představy o dalším vzdělávání, přičemž se jednalo o návrhy realizace dalšího školení. Celkově čtyři respondenti, znázorněno podílem 3,4 %, svými zvolenými odpověďmi odmítají absolvování forem dalšího vzdělávání v oblasti silniční dopravy. Hypotéza se potvrdila.

Hypotéza č. 3: Řidiči motorových vozidel mladších věkových kategorií¹⁰² preferují vzdělávání v on-line prostředí před osobní účastí v místě konání, na rozdíl od řidičů starších věkových kategorií¹⁰³.

Pro ověření hypotézy byly detailně vyhodnoceny všechny dotazníky se zaměřením na počet osob a volbu upřednostnění on-line formy nebo osobní účasti v místě konání dalšího vzdělávání. Stanovena byla mladší věková kategorie a starší věková kategorie. Celkem 27 respondentů mladší věkové kategorie, vyjádřeno podílem celkem 57,4 %, by preferovalo při dalším vzdělávání on-line formu a 20 dotazovaných, určeno podílem 42,6 %, by upřednostnilo osobní účast v místě konání. Celkem 42 respondentů, vyobrazeno podílem 58,3 %, starší věkové kategorie by upřednostnilo osobní účast v místě konání vzdělávání a celkově 30 dotazovaných osob, zobrazeno podílem 41,7 % by preferovalo on-line formu. Z výsledků dotazníkového průzkumu k této oblasti bylo zjištěno, že většina řidičů motorových vozidel mladší věkové kategorie se v případě dalšího vzdělávání chce účastnit on-line formou, ale většina řidičů starší věkové kategorie se chce osobně účastnit v místě konání vzdělávání. Hypotéza se provedeným průzkumem potvrdila.

¹⁰² Do mladší věkové kategorie byli určeni respondenti ve věku 15 až 35 let.

¹⁰³ Do starší věkové kategorie byli určeni respondenti ve věku 36 let a více.

ZÁVĚR

Práce byla vypracována v potřebném rozsahu s ohledem na splnění stanoveného cíle. Vytvořené kapitoly poskytují ucelený pohled na oblast silničních dopravních nehod, prevenci a osvětu v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, vzdělávání řidičů motorových vozidel a výuku a výcvik osob. Praktická část předkládá pohled na metodologii, provedený dotazníkový průzkum, vyhodnocení stanovených hypotéz a dosažení stanoveného cíle.

Interpretováno je základní rozdělení dopravních nehod s další specifikací silničních dopravních nehod. V rámci právní kvalifikace zmínil autor práce dopravní nehody, které jsou kvalifikovány jako trestný čin a nehody kvalifikované jako přestupek. Charakterizovány jsou pojmy srážky, havárie a jiné dopravní nehody.

Podrobně jsou vysvětleny příčiny vzniku silničních dopravních nehod a faktory, které zapříčiňují vznik nehod s důrazem na prezentaci selhání jedince jako příčiny vzniku nehody. Jednání účastníků nehod je doplněno o statistické údaje.

Nehodové jednání z psychologického hlediska zahrnuje výčet příčin těchto jednání. Celkový vliv na vznik nehody je vyobrazen ve vztahu ke zdravotnímu a psychickému stavu řidiče v době události. Zmíněny jsou zátěžové situace s nároky na bezpečné ovládání vozidla a stanovený rozsah nácviku správného jednání v rizikových situacích, který musí absolvovat žadatelé o řidičské oprávnění při výuce a nácviku.

Část práce věnovaná prevenci a osvětě pojednává nejprve o počátcích osvěty na našem území, poté definuje pojem osvěty a charakterizuje prevenci. Uvádí výčet orgánů, institucí, společností a organizací, které se věnují prevenci a osvětě v České republice. Prezentovány jsou statistické údaje k vývoji počtu smrtelných nehod a těžkých zranění v Evropě a České republice. Přestaveny jsou cíle publikace Evropské komise Next steps towards „Vision Zero“ a Strategie BESIP s cílem snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích. Bezpečnostní informační kampaně jsou popsány a uvedeny včetně příkladů realizovaných kampaní.

Interpretovány jsou obecné formy dopravní výchovy včetně podmínek v souvislosti se zvláštnostmi silničního provozu. Vysvětlen je pojem aktivní účastník. Vyobrazeno je poměrné zastoupení účastníků silničních dopravních nehod a vytváření příslušných právní norem v souladu se zajištěním bezpečnosti a plynulosti silničního provozu s ohledem na všechny účastníky.

Prezentovány jsou vzdělávání řidičů motorových vozidel, pojem vzdělávání, další vzdělávání, výuka a výcvik osob při získání řidičského oprávnění a druhy školení řidičů motorových vozidel. Popsáno je dopravně psychologické vyšetření řidičů a princip školení ve středisku bezpečné jízdy.

Nastíněna jsou moderní pojetí výuky řidičů formou koučování, využití e-learningu a možnosti sebevzdělávání řidičů.

V praktické části je nejprve vysvětlen záměr této části práce včetně snahy o získání nových poznatků v oblasti dalšího vzdělávání řidičů po získání řidičských oprávnění.

V části dotazníkového průzkumu jsou uvedeny výzkumný cíl, stanoveny hypotézy, specifikovány metody výzkumu, sběr dat, zmíněny osoby respondentů a představeno složení dotazníku. Vyhodnocení dotazníkového průzkumu se skládá z prezentace informací získaných dotazníkovým šetřením. Ke každé otázce je přiřazena tabulka s příslušnými odpověďmi a graf se zobrazením odpovědí. V závěru každé otázky je popsán výsledek odpovědí respondentů k otázce.

Stanovené hypotézy jsou vyhodnoceny postupně od hypotézy č. 1 po hypotézu č. 3. Znárněna jsou získaná data včetně procentuálního zobrazení. Analyzovány jsou předmětné otázky se vztahem k příslušné hypotéze.

Respondenti vyjádřili podporu pro další vzdělávání řidičů po získání řidičského oprávnění. Z odpovědí vyplývá, že si uvědomují potřebu dalšího vzdělávání. Nejvíce preferovanou možností bylo zvoleno proškolení předpisů v oblasti silniční dopravy a poté technika jízdy. Proškolení formou e-learningu by dotazované osoby považovaly nejčastěji za účelné v intervalu každých pět let. Seznamování s novými předpisy by respondenti upřednostnili nejvíce elektronickou formou, poté tištěnou formou a zároveň projevíli vůli, aby provedení seznamování bylo zajištěno státními orgány.

Absolvování cvičných jízd i dopravně psychologického vyšetření bylo nejvíce označeno respondenty za účelné absolvovat při zavinění dopravní nehody. Povinnost absolvovat znovu zkoušku k řídičskému oprávnění byla volbou odpovědí z části odmítnuta a v ostatních odpovědích respondenti označili časové intervaly pro konání zkoušky a při zavinění dopravní nehody. K otázce osobního zájmu respondentů o novinky v předpisech s dopravní problematikou, byly odpovědi poměrně vyrovnané a nelze z nich vyvodit jednoznačný závěr, v přepočtu na většinu, o zájmu či nezájmu o novinky. Část respondentů označila možnost, že by se dobrovolně nezúčastnila dalšího vzdělávání. Dotazované osoby mladší věkové kategorie se vyjádřily, že preferují při dalším vzdělávání on-line formu, ale starší věková kategorie projevila názor, že upřednostňuje osobní účast v místě konání. Většina dotazovaných osob si uvědomuje důležitost pravidelného školení, správně považuje za nejčastější příčinu silničních dopravních nehod selhání řidiče a je ochotna se dobrovolně zúčastnit některého typu vzdělávání řidičů. S ohledem na výše uvedený výčet nových poznatků byly stanovené cíle splněny.

Návrhy a doporučení

Na základě získaných informací lze jako nové varianty řešení dalšího vzdělávání řidičů motorových vozidel, kteří nepodléhají pravidelnému školení navrhnout:

- zavedení povinnosti pravidelného školení řidičů předpisy v oblasti silniční dopravy formou e-learningu v časovém intervalu každých pěti let,
- zavedení povinnosti absolvovat cvičné jízdy, dopravně psychologické vyšetření při zavinění dopravní nehody s ohledem na závažnost, četnost a následky nehod řidiče v určeném období,
- zavedení povinnosti seznamování řidičů s novými dopravními předpisy a novelizacemi stávajících, elektronickou formou a zajištěnou státními orgány ve stanoveném intervalu,
- zvážit realizaci dalšího vzdělávání řidičů s využitím on-line formy či osobní účasti v místě konání s ohledem na věkové kategorie účastníků.

Návrhy by bylo vhodné implementovat do současných právních předpisů v oblasti silniční dopravy.

Autor práce se domnívá, že je důležité zavést povinnost dalšího vzdělávání pro řidiče motorových vozidel, kteří nepodléhají pravidelnému školení. Statistické údaje i odborné publikace k problematice silničních dopravních nehod dlouhodobě deklarují, že nejčastější příčinou nehod je selhání jedince, a právě další vzdělávání je varianta pro zlepšení znalostí a dovedností řidičů. Přestože budoucí vývoj v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu přinese nové poznatky, vyspělejší technologie, modernější pozemní komunikace a kvalitnější prevenci s osvětou, tak celkové snížení nehodovosti však nezávisí jen na budoucím vývoji či technologiích, ale na chování účastníků silničního provozu, a především řidičů motorových vozidel.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

BARTÁK, Jan. *Jak vzdělávat dospělé*. Praha: Alfa Nakladatelství, 2008. ISBN 978-80-87197-12-7.

BENEŠ, Milan. *Andragogika*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-4824-5.

ČAČKA, Otto. *Nástin psychologie: pro doplňující pedagogické studium*. Brno: Paido, 2002. ISBN 80-7315-016-6.

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

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

KOLEKTIV autorů. *Jak vypracovat bakalářskou a diplomovou práci*. 6. vyd. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2015. ISBN 978-80-7452-106-5.

NEUSAROVÁ, Jana. *Poradenství a osvěta v rámci problematiky silničních dopravních nehod*. Praha, 2009. Dizertační práce. Univerzita Karlova, Filozofická fakulta. Vedoucí práce: Milan Beneš.

NEUSAROVÁ, Jana. *Zájmové a občanské vzdělávání*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2019. ISBN 978-80-7452-143-0.

PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. ISBN 80-7201-212-6.

PRŮCHA, Jan. *Pedagogický výzkum: uvedení do teorie a praxe*. Praha: Karolinum, 1995. ISBN 80-7184-132-3.

ŠTIKAR, J., J. HOSKOVEC a J. ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.

ŠUCHA, M., V. REHNOVÁ, M. KOŘÁN, a D. ČERNOCHOVÁ. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.

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

Seznam použitých právních předpisů

Úplné znění zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Vydání: jedenácté. Praha: Armex Publishing, 2021. ISBN 978-80-87451-71-7.

ÚZ Pojišťovnictví: pojištění, pojišťovnictví, distribuce pojištění a zajištění, pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, občanský zákoník. Ostrava: Sagit, 2022. ISBN 978-80-7488-532-7.

ÚZ Pravidla silničního provozu. Autoškoly získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. Ostrava: Sagit, 2021. ISBN 978-80-7488-487-0.

ÚZ Silniční doprava. Pozemní komunikace. Ostrava: Sagit, 2022. ISBN 978-80-7488-547-1.

ÚZ Správní řád, zákon o některých přestupcích, zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Ostrava: Sagit, 2019. ISBN 978-80-7488-370-5.

ÚZ Technické podmínky provozu na pozemních komunikacích. Ostrava: Sagit, 2022. ISBN 978-80-7488-528-0.

Seznam použitých ostatních zdrojů

100 let dopravní policie. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2019.

Seznam použitých internetových zdrojů

Autodrom Sosnová [online]. Česká Lípa, 2022 [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.autodrom.cz/kurz-bezpecne-jizdy>

Besip: Účastníci silničního provozu [online]. Praha, 2022 [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu>

Besip [online]. Praha, 2022 [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <https://besip.cz/Vyhledavani?searchtext=kampa%c5%88+2023&searchmode=anyword>

Encyklopedie počasí. Meteo Encyklopedie [online]. 12.8.2020 [cit. 2023-01-28]. Dostupné z: https://encyklopedie.pocasimeteoaktuality.cz/Pov%C4%9Btrnostn%C3%AD_situace

LOENG, Svein. Self-Directed Learning: A Core Concept in Adult Education. Hindawi: Education Research International [online]. London: Hindawi, 2020, 28 August 2020 [cit. 2023-02-12], str. 2. Dostupné z: <https://www.hindawi.com/journals/edri/2020/3816132/>

NEŠPOR, Zdeněk. Sociologická encyklopedie. Sociologická encyklopedie [online]. Praha, 2022, 10.11.2018 [cit. 2022-12-19]. Dostupné z: <https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Osv%C4%9Bta>

NEŠPOR, Zdeněk. Sociologická encyklopedie. Sociologická encyklopedie [online]. Praha, 2022, 10.11.2018 [cit. 2022-12-19]. Dostupné z: <https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Prevence>

Next steps towards 'Vision Zero' [online]. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2020 [cit. 2023-02-08]. ISBN 978-92-76-13219-6. Dostupné z: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d7ee4b58-4bc5-11ea-8aa5-01aa75ed71a1/language-en>

Observatoř bezpečnosti silničního provozu: Bezpečnostní informační kampaně pro účastníky silničního provozu [online]. Brno, 2007 [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/bezpecnostni-informacni-kampane-pro-ucastniky-silnicniho-provozu/?id=1351>

PŘESTUPKY A TRESTNÉ ČINY 2021: INFORMACE o stavu bodového systému v České republice [online]. 2021. Praha, 2022 [cit. 2022-12-10]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2021/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>

Příručka pro personální agendu a odměňování zaměstnanců: Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce [online]. Praha, 2023 [cit. 2023-02-08]. Dostupné z: https://ppropo.mpsv.cz/zakon_262_2006

ROČENKA NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE V ROCE 2021 [online]. 2021. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2022 [cit. 2022-12-07]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistikanehodovosti900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

Strategie BESIP 2021 - 2030 [online]. Praha, 2020 [cit. 2022-12-10]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/nsbsp/2021-Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>

Svět v bezpečí: Kampaň ty to zvládneš [online]. Praha, 2016, 21.11.2016 [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <http://svetvbezpeci.cz/2016/11/kampan-ty-to-zvladnes-prispela-ke-zvysenipovedomiospravnepomocipridopravninehode/#:~:text=Kampa%C5%88%20%E2%80%9ETy%20to%20zvl%C3%A1dne%C5%A1%E2%80%9C%20to%C5%99%C3%AD%20deset%20kr%C3%A1tk%C3%BDch%20emotivn%C3%ADch,spr%C3%A1vn%C3%BD%20postup%20p%C5%99i%20%C5%99e%C5%A1en%C3%AD%20dopravn%C3%AD%20nehody%20laickou%20ve%C5%99ejnost%C3%AD.>

SEZNAM ZKRATEK

BESIP – Koordinační orgán pro bezpečnost silničního provozu v České republice

ČR – Česká republika

HZS – Hasičský záchranný sbor

SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Seznam tabulek

Tabulka 1: Věkové kategorie.....	39
Tabulka 2: Délky držení řidičských oprávnění.....	40
Tabulka 3: Počet dopravních nehod respondentů.....	41
Tabulka 4: Povinnost pravidelného školení.....	42
Tabulka 5: Osobní názory na řidičské schopnosti.....	43
Tabulka 6: Upřednostnění způsobu konání vzdělávání.....	44
Tabulka 7: Preference možností dalšího vzdělávání řidičů.....	45
Tabulka 8: Absolvování dopravně psychologického vyšetření řidiči.....	46
Tabulka 9: Proškolení formou e-learningu.....	47
Tabulka 10: Absolvování cvičných jízd řidiči.....	48
Tabulka 11: Opětovné absolvování zkoušky k řidičskému oprávnění.....	49
Tabulka 12: Seznamování řidičů s novými dopravními předpisy.....	50
Tabulka 13: Zájem o novinky v předpisech s dopravní problematikou.....	51
Tabulka 14: Názory na pravidelné školení.....	52
Tabulka 15: Nejčastější příčiny vzniku silničních dopravních nehod.....	53
Tabulka 16: Dobrovolná účast na vzdělávání.....	54
Tabulka 17: Věkové kategorie a on-line forma.....	55
Tabulka 18: Věkové kategorie a osobní účast.....	56

Seznam grafů

Graf 1: Zobrazení věkových kategorií.....	39
Graf 2: Zobrazení délek držení řidičských oprávnění respondentů.....	40
Graf 3: Zobrazení počtu dopravních nehod respondentů.....	41
Graf 4: Zobrazení podléhání pravidelnému školení.....	42
Graf 5: Zobrazení názorů na řidičské schopnosti.....	43
Graf 6: Zobrazení upřednostnění způsobu konání vzdělávání.....	44
Graf 7: Zobrazení preferencí možností dalšího vzdělávání řidičů.....	45
Graf 8: Zobrazení výběru absolvování dopravě psychologického vyšetření řidiči....	46
Graf 9: Zobrazení volby proškolení formou e-learningu.....	47
Graf 10: Zobrazení volby absolvování cvičných jízd řidiči.....	48
Graf 11: Zobrazení odpovědi k opětovnému absolvování zkoušky.....	49
Graf 12: Zobrazení odpovědi k seznamování řidičů s novými dopravními předpisy...	50
Graf 13: Zobrazení zájmu o novinky v předpisech s dopravní problematikou.....	51
Graf 14: Zobrazení názorů na pravidelné školení.....	52
Graf 15: Zobrazení odpovědi na nejčastější příčinu silničních dopravních nehod.....	53
Graf 16: Zobrazení názorů na dobrovolnou účast na vzdělávání řidičů.....	54
Graf 17: Zobrazení výběru on-line formy.....	55
Graf 18: Zobrazení výběru osobní účasti.....	56

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A - Dotazník	I
----------------------------	---

Dotazník k bakalářské práci

Vážení respondenti,

chtěl bych Vás touto cestou požádat o vyplnění dotazníku, který je součástí mé bakalářské práce zabývající se vzděláváním řidičů motorových vozidel a příčinami nehod. Dotazník je anonymní a poskytnuté údaje budou použity pouze v praktické části bakalářské práce. U Vámi zvolených odpovědí zaškrtněte obdélník, přičemž u každé otázky zvolte pouze jednu odpověď.

Děkuji Miroslav Kukulka.

Otázka č. 1

Kolik je Vám let?

- 15 – 20 let
- 21 – 25 let
- 26 – 35 let
- 36 – 50 let
- 51 – 70 let
- 71 let a více

Otázka č. 2

Jak dlouho vlastníte řidičské oprávnění?

- 1 – 3 roky
- 4 – 6 let
- 7 – 10 let
- 11 – 20 let
- 21 – 30 let
- 31 let a více

Otázka č. 3

Kolik dopravních nehod jste způsobil/a?

- 0
- 1 – 3
- 4 – 6
- 7 – 10
- 10 a více

Otázka č. 4

Jste řidič podléhající pravidelnému školení (tzv. řidič z povolání)?

- ano
- ne

Otázka č. 5

Osobně se považujete za řidiče

- výborného
- průměrného
- špatného

Otázka č. 6

Při dalším vzdělávání řidičů byste upřednostnil/a?

- on-line formu
- osobní účast v místě konání

Otázka č. 7

Označte možnost, kterou byste preferoval/a při dalším vzdělávání řidičů

- proškolení předpisů v oblasti silniční dopravy
 - technika jízdy (praktický výcvik)
 - testové otázky a test
 - dopravně psychologické vyšetření
 - jiné – uveďte, prosím, jaké
-
-

Otázka č. 8

Absolvování dopravně psychologického vyšetření řidiči byste považoval/a za účelné

- po 5 - ti letech od získání řidičského oprávnění
- po 10 - ti letech od získání řidičského oprávnění
- po 20 - ti letech od získání řidičského oprávnění
- každých 5 let
- nikdy
- při zavinění dopravní nehody

Otázka č. 9

Proškolení řidičů formou e-learningu byste považoval/a za účelné

- po 5 - ti letech od získání řidičského oprávnění
- po 10 - ti letech od získání řidičského oprávnění
- po 20 - ti letech od získání řidičského oprávnění
- každých 5 let
- nikdy
- při zavinění dopravní nehody

Otázka č. 10

Absolvování cvičných jízd řidiči byste považoval/a za účelné

- po 5 - ti letech od získání řidičského oprávnění
- po 10 - ti letech od získání řidičského oprávnění
- po 20 - ti letech od získání řidičského oprávnění
- každých 5 let
- nikdy
- při zavinění dopravní nehody

Otázka č. 11

Povinnost absolvovat znovu zkoušku k řidičskému oprávnění byste považoval/a za účelné

- po 5 - ti letech od získání řidičského oprávnění
- po 10 - ti letech od získání řidičského oprávnění
- po 20 - ti letech od získání řidičského oprávnění
- každých 5 let
- nikdy
- při zavinění dopravní nehody

Otázka č. 12

Při seznamování řidičů s novými dopravními předpisy byste upřednostnil/a

- seznámení elektronickou formou (zajištěno státními orgány)
- seznámení tištěnou formou (zajištěno státními orgány)
- každý se má seznamovat s předpisy sám a vše si vyhledávat
- postačí mi informace z médií

Otázka č. 13

Zajímáte se osobně o novinky v předpisech s dopravní problematikou?

- ano, v elektronické formě
- ano, v tištěné formě
- stačí mi informace z médií
- ne

Otázka č. 14

Považujete za důležité řidiče tzv. z povolání pravidelně školit?

- ano
- ne

Otázka č. 15

Jakou příčinu vzniku silničních dopravních nehod považujete za nejčastější?

- selhání řidiče
- nevyhovující technický stav vozidla
- závady na komunikaci
- povětrnostní situace

Otázka č. 16

Zúčastnil/a byste se dobrovolně některého typu vzdělávání řidičů?

- ano
- ne

Děkuji za Váš čas a vyplnění dotazníku.

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Miroslav Kukelka

Obor: Andragogika

Forma studia: kombinované studium

Název práce: Příčiny silničních dopravních nehod a vzdělávání řidičů motorových vozidel

Rok: 2023

Počet stran textu bez příloh: 56

Celkový počet stran příloh: 4

Počet titulů českých použitých zdrojů: 13

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 2

Počet internetových zdrojů: 14

Vedoucí práce: Mgr. Jana Neusarová, Ph.D.