

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI**

**PEDAGOGICKÁ FAKULTA**

Ústav pedagogiky a sociálních studií

**VILÉM TRÍSKA**

III. ročník – kombinované studium

Obor: pedagogika – veřejná správa

**MODERNÍ TRENDY VE VÝUCE BUDOUCÍCH  
ŘIDIČŮ**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: RNDr. Evžen Růžička, CSc.

OLOMOUC 2010

Prohlašuji, že jsem tuto práci zpracoval samostatně a použil jsem literaturu a prameny uvedené v seznamu literatury. Souhlasím, aby byla práce uložena v knihovně Pedagogické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci a zpřístupněna ke studijním účelům.

V Olomouci 10. března 2010

Poděkování:

Rád bych poděkoval na tomto místě učiteli Autoškoly Live Lipník nad Bečvou p. Peteru Butkovičovi za cenné rady, připomínky a za profesionální přístup.

## OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	6
<b>1 POČÁTKY AUTOŠKOLY V ČESKOSLOVENSKÉ REPUBLICE</b> ....	7
<b>2 SYSTÉM AUTOŠKOLY V ČESKÉ REPUBLICE DNES</b> .....	9
2.1 Oprávnění provádět výuku a výcvik .....	9
2.2 Oprávnění provozovat autoškolu .....	10
2.3 Výuka v autoškole a její formy .....	12
2.4 Typy oprávnění k řízení .....	13
2.5 Druhy výuky .....	15
2.6 Dokumenty nutné k vedení jednotlivých kurzů .....	17
2.7 Závěrečná zkouška.....	18
<b>3 VÝBĚR AUTOŠKOLY</b> .....	21
3.1 Jak si správně vybrat autoškolu .....	21
3.2 Dotazník .....	22
<b>4 VÝUKA DĚTÍ PŘEDŠKOLNÍHO A ŠKOLNÍHO VĚKU</b> .....	27
4.1 Co mají děti umět.....	27
4.2 Ostatní atributy výuky dětí předškolního a školního věku.....	28
<b>5 NÁSLEDNÁ VÝUKA DOSPĚLÉ POPULACE</b> .....	30
5.1 Nasycenost silniční infrastruktury .....	30
5.2 Využití moderní techniky .....	30
5.3 Agresivita řidičů.....	31
<b>6 VLASTNÍ SAMOSTUDIUM</b> .....	32
<b>7 BODOVÝ SYSTÉM</b> .....	33
7.1 Nesouhlas řidičů s přílišnou tvrdostí.....	33
7.2 Informovanost řidičů .....	34
7.3 Časová prodleva .....	34
7.4 Odpis bodů.....	35
7.5 Osoba blízká .....	35
7.6 Zánik odpovědnosti za přestupek.....	36
7.7 Informovanost řidičů .....	36
<b>8 STATISTIKA NEHODOVOSTI</b> .....	37
8.1 Nejčastější příčiny dopravních nehod v roce 2008.....	37
8.2 Usmrčené osoby při dopravních nehodách podle věkových kategorií v roce 2008.....	39

<b>8.3</b>	<b>Dopravní nehoda v závislosti na místě nehody v roce 2008 .....</b>	<b>41</b>
<b>8.4</b>	<b>Dopravní nehody zaviněné řidiči do 25 let v roce 2009 .....</b>	<b>42</b>
	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>46</b>
	<b>POUŽITÁ LITERATURA.....</b>	<b>47</b>
	<b>Seznam tabulek .....</b>	<b>49</b>
	<b>Seznam grafů.....</b>	<b>49</b>
	<b>Seznam příloh.....</b>	<b>49</b>
	<b>ANOTACE.....</b>	<b>52</b>

## ÚVOD

Na úvod bych chtěl uvést, proč jsem si vybral toto téma a proč si myslím, že daná problematika je důležitá a má budoucnost.

Vzhledem k tomu, že jsem do konce roku 2008 pracoval u Policie ČR, přesněji u dálniční policie, mám k dopravě a tedy i k řidičům velice blízko. Mou náplní práce bylo mimo jiné zpracování dopravních nehod a zjišťování dopravních přestupků. K tomuto tématu mne ale dovedla hlavně ta skutečnost, že jsem si v roce 2007 rozšiřoval své řidičské oprávnění o skupiny C, CE, D, tedy o oprávnění řídit nákladní vozidlo i s návěsem a autobus. V souvislosti s mou bývalou prací a výukou v autoškole jsem tedy dospěl k tomuto tématu bakalářské práce.

Téma výuky řidičů v autoškole je pro mne zajímavé už z toho titulu, že kvalita výuky v autoškole může zabránit následným dopravním nehodám a toto je logicky spojeno se zdravím a životy řidičů. V neposlední řadě také může zamezit vzniku velkých materiálních škod na silnicích.

# 1 POČÁTKY AUTOŠKOLY V ČESKOSLOVENSKÉ REPUBLICE

Nejstarší autoškola v Praze a také první v naší zemi byla založena v roce 1912 ve Vodičkově ulici 20 a jmenovala se První československá odborná škola automobilní, kdy její zakladatel a majitel byl ředitel F. Kovařík, konstruktér tuzemských i zahraničních automobilek. Vzorem pro zakládajícího Kovaříka bylo zahraničí, neboť do té doby v Čechách institut autoškoly chyběl.

V této době totiž zájemci o oprávnění řídit vozidlo stačilo aby:

- dosáhl 18 let,
- neměl tělesnou vadu,
- neměl náklonnost k pití,
- nedopustil se trestných činů proti bezpečnosti těla a majetku.

Odborná způsobilost byla poté prokázána zkouškou na zemském institutu zkušební komisaře. Zde žadatel musel uvést, pro který druh motorových vozidel chce zkoušku skládat. Zkoušku prováděli zkušební komisaři, kteří měli sídlo v Praze, Plzni, Hradci Králové, Liberci, Teplicích, Chebu, Českých Budějovicích, Brně, Opavě a v Bratislavě. Kdy jen pro zajímavost, venkovští žadatelé o provedení zkoušky museli již v žádosti o řídičskou zkoušku prohlásit, že jsou ochotni zaplatit výlohy spojené s cestou zkušební komisaře, přijede-li do místa bydliště, nebo do nejbližšího města.

Zkouška znamenala přezkoušení ze:

- znalostí zákonných a policejních předpisů,
- znalostí strojních zařízení vozidla,
- z praktické způsobilosti řízení vozidla, která se prokazovala zkušební jízdou .

Na základě výsledků zkoušky poté bylo vydáváno úřední vysvědčení na určitou „zkušební taxu“, na jehož základě, po určité zkušební lhůtě, okresní úřad v bydlišti řidiče, vydával takzvaný vůdčí list opatřený fotografií.

Tento vůdčí list mohl být odebrán, pokud by se jeho majitel dopustil činů, jež neodpovídaly způsobilosti řidiče a byl varován politickým nebo státním policejním

úřadem. Když bylo varování bezvýsledné, mohly úřady na dobu určitou, či trvale oprávnění odebrat. Zároveň se vyjadřovaly k tomu, zda může být zkouška znovu složena.

V uváděné době, tedy v počátcích výuky řízení motorových vozidel vznikaly i první učebnice, kdy namátkou můžeme jmenovat příručku pro automobilisty z roku 1925 „Automobil a jeho obsluha“ autoři Kec a Malý a ze začátku třicátých let minulého století knihu „Jak se stanu dobrým šoférem“ od dr. Ing. Kučery.

Po druhé světové válce, od roku 1951, organizace autoškol spadala pod Svazarm (Svaz pro spolupráci s armádou), kdy u každého Okresního národního výboru byla zřízena autoškola Svazarmu. (*zdroj: Historie dopravní policie, Machutová M., 2009*)



## 2 SYSTÉM AUTOŠKOLY V ČESKÉ REPUBLICE DNES

### 2.1 Oprávnění provádět výuku a výcvik

Podmínky k tomu, kdo může provádět výuku a výcvik v autoškole jsou jasně dané a hovoří se o nich v zákoně o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, zákon číslo 247 z roku 2000 Sb. Dle znění § 21 v odstavci 1 je uvedeno, že „Vyučovat jednotlivé předměty, s výjimkou zdravotnické přípravy, mohou osoby, které jsou držiteli profesního osvědčení. O vydání profesního osvědčení rozhoduje krajský úřad. V profesním osvědčení uvede krajský úřad předměty, které je učitel oprávněn vyučovat“. Dále se v odstavci 2 říká, kdo může být držitelem tohoto profesního osvědčení. Může to být osoba, která má:

- ukončené střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou, nebo ukončené střední vzdělání strojního nebo dopravního oboru,
- dosáhla věku 24 let,
- se s kladným výsledkem podrobila dopravně psychologickému vyšetření,
- nemá soudem, nebo správním orgánem uložen trest zákazu řízení motorových vozidel a které nebyl v posledních třech letech takový trest uložen,
- provádět výcvik může jen osoba, která je držitelem řidičského oprávnění skupiny nebo podskupiny řidičských oprávnění, k jehož získání provádí výcvik nejméně tři roky,
- absolvoval základní školení a zkouškou před komisí krajského úřadu prokázala znalosti předpisů o provozu na pozemních komunikacích.

Ještě, než žadatel o profesní osvědčení jde složit zkoušku před komisí krajského úřadu, musí projít školením v některé z autoškol, které mají od krajského úřadu licenci toto školení provádět. Školení v autoškole spočívá ve 230 hodinách výuky, která je zaměřena především na zvládnutí zákona číslo 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, dále na zvládnutí odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, znalosti ovládání a údržby vozidla, řízení vozidla a zásad bezpečné jízdy vozidla.

Po absolvování tohoto školení by měl být zájemce o profesní průkaz učitele připraven ukázat před komisí krajského úřadu, že umí naučit žáka autoškoly problematiku zákona o pozemních komunikacích a také, že umí naučit žáka správným návykům při řízení motorových vozidel.

Proto tato zkouška spočívá v tom, že zájemce o profesní průkaz dostane za úkol od tříčlenné komise krajského úřadu vysvětlit přesně určený paragraf ze zákona číslo 361/2000 Sb a vysvětlit jednu z otázek, které se týkají údržby vozidla. A dále tato zkouška pokračuje praktickou částí, tím, že zájemce musí ukázat schopnosti naučit žáka správně řídit vozidlo a předvést schopnosti tohoto žáka vést v době praktické výuky. Zkouška má také odhalit, zda zájemce o profesní průkaz zná celkově dopravní problematiku, a proto musí vyplnit elektronický test, který je stejný, jako test pro zájemce o řidičský průkaz. Tento test musí na rozdíl od jiných zvládnout bez jediné chyby.

Po zdárném absolvování dané zkoušky dostane žadatel profesní osvědčení učitele autoškoly. To neznamená, že by si sám mohl ihned zařídit svou samostatnou praxi. Autoškola se zřizuje u městského úřadu obce s rozšířenou působností, ale žadatel musí dle § 23 zákona číslo 247/2000 Sb. před započítáním samostatné učitelské činnosti absolvovat zácvik pod vedením osoby, která je nejméně pět let učitelem se stejným nebo širším rozsahem profesního osvědčení. Rozsah zácviku musí být nejméně v rozsahu týdenní pracovní doby stanovené zvláštním právním předpisem.

## **2.2 Oprávnění provozovat autoškolu**

Po zvládnutí všech výše uvedených záležitostí je možné zažádat u příslušného odboru dopravy v obci s rozšířenou působností o vydání registrace k provozování autoškoly. To co musí žádost o vydání registrace obsahovat je přesně uvedeno v § 3 zákona číslo 247/2000 Sb. Žádost musí obsahovat:

- název obchodní firmy, sídla a právní formu právnické osoby a její identifikační číslo, je-li žadatelem právnická osoba, nebo jméno, příjmení a trvalý pobyt, identifikační číslo, obchodní jméno a datum narození fyzické osoby, je-li žadatelem fyzická osoba,
- rozsah poskytované výuky a výcviku, to znamená, které skupiny řidičského oprávnění autoškola může vyučovat,

- jméno, příjmení, trvalý pobyt a datum narození fyzických osob, které budou zajišťovat zdravotnickou přípravu,
- způsob zajištění výcvikových vozidel,
- popis a umístění autocvičiště nebo jiné cvičné plochy s vyloučením provozu jiných vozidel, nebo řidičského trenažéru a adresu a označení výukových a učebních prostor.

Žádost o vydání registrace k provozování autoškoly musí být také doložena:

- doklady, které usvědčují právní vztah žadatele k autocvičišti, nebo k řidičskému trenažéru, k výukovým a učebním prostorám a k výcvikovým vozidlům,
- platnými profesními osvědčeními osob, které budou provádět výuku a výcvik k získávání řidičského oprávnění,
- živnostenským listem nebo v případě, kdy žadatelem je organizační složka státu (například Armáda ČR), zřizovací listinou.

Už z výše uvedených informací je zřejmé, že není vůbec jednoduché zřídit svou vlastní autoškolu. Co se týká financí, tato záležitost není také z nejlevnějších, neboť jen trenažér osobního auta stojí přibližně 250.000,- Kč bez DPH (podle typu) a vybavení učebny dalších minimálně sto tisíc korun. Do vybavení učebny patří nejen pomůcky pro výuku a pro provoz autoškoly, které lze pořídit do dvaceti tisíc korun, ale v dnešní době musí být již učebna vybavena nejen televizí, ale i počítači a projektorem, neboť převážná část výuky je již v digitální formě a konečné výstupní zkoušky budoucích řidičů jsou prováděny na počítači přes internetový server Ministerstva dopravy ČR. Takže, když toto všechno spočítáme, dostaneme se na částku kolem 350.000,- Kč, a to ještě nemáme v této částce započítané vozidlo pro praktický výcvik a pronájem učebny.

V závěru tohoto tématu bych chtěl říci, že dle mého názoru je právní úprava k zřízení autoškol dostatečná.

Co se týče otázky získávání profesního oprávnění k provádění výuky a výcviku, k tomuto si myslím, že oprávnění vyučovat v autoškole by měla získat jen osoba, která má alespoň minimální pedagogické vzdělání, neboť jsem přesvědčený, že

ukončené střední vzdělání s maturitou nepedagogického směru není dostatečnou zárukou pro to, aby člověk získal schopnost učit a o to v autoškole jde především.

Učitel v autoškole by se měl řídit určitými zásadami, které jsou stejné jako pro kteréhokoliv jiného pedagogického pracovníka. Mezi těmito zásadami nemůže chybět například:

- vytvoření kladného vztahu k žákům,
- přizpůsobení množství učiva k individuálním schopnostem žáků ,
- snažení se o co nejlepší a nejnázornější přednes dané látky z důvodu zapamatovatelnosti a pochopení,
- otevřené, čestné a zásadové jednání,
- spravedlivé hodnocení žáků, bez předsudků a emocí.

### **2.3 Výuka v autoškole a její formy**

Pro upřesnění výkladu k této a dalším částem práce nebude na škodu si zopakovat písemné označení pro řidičská oprávnění dle skupin. Skupiny a podskupiny řidičských oprávnění upravuje § 81 zákona číslo 361/2000Sb.

### **2.4 Typy oprávnění k řízení**

#### **skupina A**

Motocyklů s postranním vozíkem nebo bez něj.

#### **skupina A1**

Lehkých motocyklů o objemu válců nepřesahujícím 125 cm<sup>3</sup> a o výkonu nejvýše 11 kW.

#### **skupina B**

a) Motorových vozidel, s výjimkou vozidel uvedených v popisu řidičského oprávnění A,A1 a AM a motocyklu o výkonu nad 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost přesahujícím 0, 16 kW/kg nebo motocyklu s postranním vozíkem a s poměrem výkon/hmotnost přesahujícím 0, 16 kW/kg, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg a s nejvýše 8 místy k sezení, kromě místa řidiče;

k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

b) Traktorů a pracovních strojů samojízdných, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg,

c) Jízdních souprav složených z motorového vozidla podle písmene a) nebo b) a přípojného vozidla, pokud maximální přípustná hmotnost soupravy nepřevyšuje 3 500 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nepřevyšuje pohotovostní hmotnost motorového vozidla.

### **skupina B1**

Motorových tříkolových a čtyřkolových vozidel uvedených v popisu řidičského oprávnění B, jejichž maximální konstrukční rychlost převyšuje 45 km/h nebo jsou poháněna spalovacím motorem o objemu válců převyšujícím 50 cm<sup>3</sup> nebo jsou poháněna jakýmkoli jiným zařízením srovnatelného výkonu. Pohotovostní hmotnost těchto vozidel nesmí být vyšší než 550 kg; do pohotovostní hmotnosti vozidla elektricky poháněného se nezapočítává hmotnost akumulátorů.

### **skupina C**

Motorových vozidel, s výjimkou vozidel uvedených v popisu řidičského oprávnění D a D1, jejichž maximální přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.

### **skupina C1**

Opravňuje k řízení motorových vozidel, s výjimkou vozidel uvedených v popisu řidičského oprávnění D a D1, jejichž maximální přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, avšak nepřevyšuje 7 500 kg; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.

### **skupina D**

Motorových vozidel určených pro přepravu osob s více než 8 místy k sezení, kromě místa řidiče; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.

### **skupina D1**

Motorových vozidel určených pro přepravu osob s více než 8 místy k sezení, kromě místa řidiče, avšak ne s více než 16 místy k sezení, kromě místa řidiče;

k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.

#### **skupina B+E**

Jízdnic souprav složených z motorového vozidla uvedeného v popisu řidičského oprávnění B a přípojného vozidla, pokud nejde o jízdnic soupravu uvedenou v popisu řidičského oprávnění B písm. c).

#### **skupina C+E**

Jízdnic souprav složených z motorového vozidla uvedeného v popisu řidičského oprávnění C a přípojného vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 750 kg.

#### **skupina C1+E**

Jízdnic souprav složených z motorového vozidla uvedeného v popisu řidičského oprávnění C1 a přípojného vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 750 kg. Maximální přípustná hmotnost soupravy však nesmí převyšovat 12 000 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nesmí převyšovat pohotovostní hmotnost motorového vozidla.

#### **skupina D+E**

Jízdnic souprav složených z motorového vozidla uvedeného v popisu řidičského oprávnění D a přípojného vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 750 kg.

#### **skupina D1+E**

Jízdnic souprav složených z motorového vozidla uvedeného v popisu řidičského oprávnění D1 a přípojného vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 750 kg a nejsou v něm přepravovány osoby. Maximální přípustná hmotnost soupravy však nesmí převyšovat 12 000 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nesmí převyšovat pohotovostní hmotnost motorového vozidla.

#### **skupina AM**

Opravňuje k řízení mopedů a malých motocyklů s maximální konstrukční rychlostí 45 km/hod.

#### **skupina T**

Traktorů a pracovních strojů samojízdnic; k motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo.

## 2.5 Druhy výuky

Podle svých možností a potřeb si může zájemce vybrat z více druhů výuky a výcviku. Jedná se o tyto druhy:

- základní výuka a výcvik - tímto způsobem může zájemce získat určitou skupinu řidičského oprávnění,

- sdružená výuka a výcvik - tímto způsobem lze získat více skupin řidičského oprávnění najednou, jde ale jen o skupiny A+B,

- rozšiřující výuka a výcvik - tímto způsobem lze rozšířit již držené řidičské oprávnění o další skupinu, např. lze rozšířit skupinu A o skupinu B,

- výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu (tzv. rychlokurs) - při tomto způsobu získávání určité skupiny řidičského oprávnění absolvuje žák nižší počet hodin teorie, nevztahuje se však na teorii u řidičského oprávnění skupiny D (autobus). Přesněji to tedy znamená, že instruktor autoškoly zadá žákovi přesně daný úkol, který se má sám naučit, s tím, že místo čtyř hodin teorie, je vždy jen jedna hodina, která slouží k přezkoušení žáka a k doplnění jeho informací.

- doplňující výuka a výcvik - jedná se například o připlacení hodin jízd, v případě, že žákovi nestačí hodiny dle tabulek pro výcvik dané skupiny řidičského oprávnění.

Autoškola musí postupovat podle učebních osnov, které jsou stanoveny zákonem číslo 247/2000 Sb. Například v případě nejžádanější skupiny B se jedná o 36 hodin výuky, která je rozdělena na:

- 18 hodin - výuka předpisů o provozu vozidel,
- 2 hodiny - výuka o ovládání a údržbě vozidla,
- 10 hodin - výuka teorie zásad bezpečné jízdy,
- 2 hodiny - výuka zdravotnické přípravy,
- 4 hodiny - opakování a přezkoušení.

A dále se jedná o 34 hodin výcviku, který je rozdělen na:

a) 28 hodin praktického výcviku k řízení vozidla, kdy tento je rozdělen ještě na 3 fáze a to:

- 2 hodiny na auto cvičišti, nebo na trenažéru,
- 5 hodin na silnici s minimálním provozem,

- 21 hodin na silnici se střední hustotou provozu, s důrazem na dodržování pravidel silničního provozu a zásad bezpečné jízdy,
- b) 2 hodiny praktický výcvik údržby vozidla,
- c) 4 hodiny praktický výcvik zdravotnické přípravy.

Pro upřesnění a pro přehled hodin výcviku a výuky pro ostatní skupiny řidičského oprávnění poslouží níže uvedené tabulky č. 1,2

**Tabulka č.1 - Počet hodin v předmětech výcviku**

Skupina řidičského oprávnění	PV-ŘV				PV-ÚV	PV-ZV	Celkem
	1.etapa		2.etapa	3.etapa			
	AC	MP	SP	SP			
<b>AM</b>	1	2	5	5	1	4	<b>18</b>
<b>A1</b>	1	2	5	5	1	4	<b>18</b>
<b>A</b>	1	2	5	5	1	4	<b>18</b>
<b>B1</b>	2	5	10	6	2	4	<b>29</b>
<b>B</b>	2	5	12	9	2	4	<b>34</b>
<b>T</b>	2	4	8	7	8	4	<b>33</b>

Vysvětlivky:

PV-ŘV - praktický výcvik v řízení vozidla

AT - autotrenažér

AC - autocvičiště

MP - minimální provoz

SP - střední provoz

PV-ÚV - praktický výcvik údržby vozidla

PV- ZP - praktický výcvik zdravotnické příprav

( zdroj: zákon číslo 247/2000 Sb)



**Tabulka č.2 - Počet hodin v předmětech výuky**

Skupina řidičského oprávnění	Předměty výuky				OP	Celkem
	PPV	OÚV	TZBJ	ZP		
<b>AM</b>	14	1	6	2	3	<b>26</b>
<b>A1</b>	14	1	6	2	3	<b>26</b>
<b>A</b>	14	1	6	2	3	<b>26</b>
<b>B1</b>	16	2	8	2	4	<b>32</b>
<b>B</b>	18	2	10	2	4	<b>36</b>
<b>T</b>	18	10	10	2	4	<b>44</b>

Vysvětlivky:

PPV - Výuka předpisů o provozu vozidel

OÚV - Výuka o ovládání a údržbě vozidla

TZBJ - Výuka teorie a zásad bezpečné jízdy

ZP - Výuka zdravotnické přípravy

OP - Opakování a přezkoušení

(zdroj: zákon číslo 247/2000 Sb)

Vyučovací hodina musí trvat 45 minut a praktický výcvik nesmí trvat déle než dvě vyučovací hodiny.

## **2.6 Dokumenty nutné k vedení jednotlivých kurzů**

Každý jednotlivý kurz autoškoly musí být přesně evidován z důvodu kontroly.

Do této evidence patří:

- 1) evidence provozu cvičného vozidla - je to obdoba knihy jízdy u firemních vozidel,
- 2) třídní kniha, ve které jsou přesně vedeny hodiny výuky a návštěvnost žadatelů o řidičský průkaz,
- 3) průkaz žáka, který musí mít žák u sebe vždy před započítáním praktické části jízdy - zde je evidována každá hodina praktické části.

Tyto dokumenty mají skartační dobu pět let, ale v případě zániku autoškoly nic neupravuje jejich další osud.

## **2.7 Závěrečná zkouška**

Po ukončení výuky a výcviku Vás autoškola musí nejpozději do patnácti dní přihlásit k závěrečné zkoušce. Tato zkouška je složena ze tří základních částí, a to ze:

### **1) Zkouška z předpisů o provozu vozidel.**

Tato se provádí elektronickým testem přes server ministerstva dopravy, trvá maximálně třicet minut a žadatel o řidičský průkaz musí splnit bodový limit daný pro určitou skupinu řidičského oprávnění. Například pro skupinu B musí z maximálního počtu padesáti bodů mít alespoň 46 bodů. Pokud uděláte chybu například v otázce, která je zaměřena na problematiku křižovatek a přednosti vozidel v křižovatkách, tak ztrácíte čtyři body.

### **2) Zkouška z ovládání a údržby vozidla.**

Tato zkouška je ústní a žadatel o řidičský průkaz musí odpovědět na dvě otázky, které se týkají problematiky techniky vozidla. Tyto otázky vybírá zkušební komisař z dvaceti pěti možných, které jsou předem dány. Z mých zkušeností můžu uvést, že není nic příjemného, když zkušební komisař zná výborně problematiku techniky ve vozidle a vy jako laik tuto problematiku máte jen naučenou, ale prakticky ji neumíte. Při absolvování závěrečné zkoušky na řidičský průkaz skupiny C (nákladní automobil) jsem byl svědkem toho, kdy i přes tuto zkoušku neprošly z kurzu dva žadatelé a museli tuto zkoušku opakovat.

### **3) Zkouška z řízení vozidla.**

Tato zkouška trvá třicet minut. Doporučuje se, aby tuto zkoušku s Vámi prováděl instruktor autoškoly na kterého jste zvyklý a dále, aby byla prováděna ve vozidle, ve kterém jste absolvoval praktický výcvik z důvodu nervozity a zvyku na daný vůz. Společně z instruktorem autoškoly, který se stará o bezpečnost zkoušky je s Vámi ve vozidle i zkušební komisař, který dohlíží na správně prováděné úkony během jízdy a na celkovou jízdu řidiče dle dopravních předpisů.

Po provedené zkoušce může dojít jen ke dvěma možnostem. Pokud jste všechny tři body zkoušky zvládli úspěšně, zažádáte si na městském úřadě s rozšířenou působností o řidičský průkaz, kdy autoškola dodá na tento úřad výstupní protokol ze zkoušky. Pokud jste ale zkoušku z některé části nezvládli, musíte danou část opakovat znovu a to nejdříve po pěti pracovních dnech od zkoušky. Tuto opravnou zkoušku můžete provádět kolikrát chcete, během půl roku od první zkoušky.

Dle mého názoru je tento model výuky dostatečný. Nesouhlasím pouze s tím, že před vydáním řidičského oprávnění na jakoukoli skupinu není žadatel o řidičský průkaz podroben psychologickému vyšetření. Tuto skutečnost jsem konzultoval s více instruktory autoškol a tito mi dali za pravdu. Jedná se o velký problém, neboť řidičský průkaz může vlastnit každý, kdo splňuje podmínky dané zákonem a není soudem zbavený svéprávnosti. Mezi námi je ale plno lidí, kteří na řízení vozidla prostě nemají po psychické stránce.

Příkladem za všechny je jeden mladý nejmenovaný řidič z našeho města, který řidičský průkaz dělal u dvou autoškol, neboť u první neprošel závěrečnými zkouškami. Při řízení vozidla vždy docházelo z jeho strany ke zkratům a během krátké doby při praktické zkoušce vždy tento řidič provedl nějakou neuvěřitelnou hloupost, protože se nedokázal soustředit. Praktickou část opakoval během půl roku několikrát a vždy bezúspěšně. Došlo to tak daleko, že se přihlásil na druhou autoškolu, kde si musel opět zaplatit celý kurs a při závěrečných zkouškách praktické zkoušky opět několikrát opakoval.

Dle mého názoru je psychologické vyšetření každého žadatele o řidičský průkaz nutnost. V mírnější variantě bych navrhoval, aby psychologické vyšetření měl možnost nařídit učitel autoškoly v případě, že by měl pochybnosti u svých žáků o psychických schopnostech řídit vozidlo.

Myslím si, že je tato otázka velice aktuální a měla by se co nejdříve řešit. Možná by jsme se potom divili, kolik sedí za volanty motorových vozidel psychopatů a lidí bez schopnosti sebekontroly. Vlastně snad ani ne, jen by se nám potvrdilo to, co si každý myslí, neboť pokud jste řidič, tak víte co se na silnicích občas děje a opravdu někdy nechápu jak je toto možné.

Když se podíváme do minulosti, tak například František Rosenbach, vrchní policejní komisař oddělení policejního ředitelství v Praze a zároveň soudní znalec z oboru pouliční dopravy již v roce 1932 uvádí „Nezpůsobilými jsou osoby, které jsou zbaveny užívání svého rozumu, například osoby chorobomyslné a blbé, dále osoby trpící nervovými poruchami, potom osoby, které nemají smysly dostatečně bystré, tedy osoby nahluchlé, se špatným zrakem apod. Také nemocní, trpící syfilidou, nejsou způsobilé k samostatnému řízení motorových vozidel, neboť tato choroba ohrožuje bystrost smyslovou“.

Už tehdy se navrhovaly tzv. psychotechnické zkoušky pro budoucí řidiče, ale vše ztroskotalo na lobování průmyslníků a obchodníků, kteří se báli, že řada zájemců o koupi vozidla by si toto ještě rozmyslela. (*zdroj: Historie dopravní policie, Machutová M., 2009*)

Podle nejnovějších výzkumů za nedostatek řidičských schopností, či obráceně i za dobré řidičské schopnosti člověk může poděkovat i svým genům, tedy genům, které zdědil po svých rodičích. Podle těchto výzkumů člověk dědí geny, které ovlivňují schopnosti a výkony za volantem.

Kalifornští vědci teď přímo objevili alelu (konkrétní forma genu, kdy každý gen může mít jednu nebo několikero forem alel) určitého genu, jejíž majitelé mají o dvacet procent horší řidičské výkony než ti, jimž alela, čili varianta genu, chybí. Verze genu ovlivňuje přesně to, jak velká část mozku se bude aktivovat při řízení. A čím je aktivována menší část, tím horší řidičské schopnosti dotyčný má. Tito lidé dělají více chyb a rychleji zapomenou to, co se naučili. V rámci tohoto výzkumu se objevila i otázka, jaké geny mají lidé, kteří způsobují dopravní nehody. Jestli třeba mezi řidiči s touto variantou genu je více těch, kteří způsobí dopravní nehodu. Tato otázka je zatím nevyřešena, neboť se jedná o nejnovější výzkum, který není ještě ukončen. (*zdroj: www.super.cz*)

## 3 VÝBĚR AUTOŠKOLY

### 3.1 Jak si správně vybrat autoškolu

Každá oficiální autoškola musí mít samozřejmě platnou licenci a musí být vedena v registru městského úřadu s rozšířenou působností. Možná Vám toto připadá jako samozřejmost a pozastavujete se nad tím, proč vůbec uvádím tuto informaci, ale.... V mém okolí znám případ člověka, který autoškolu provozoval bez platné licence a profesního osvědčení učitele. K tomuto mu stačil osobní automobil s přidavnými pedály a podvod byl hotov. Podvedl několik lidí, než se přišlo na to, že nemá oprávnění autoškolu provozovat a že tím pádem jeho „žáci“ nejsou oprávněni předstoupit před zkušební komisaře k závěrečné zkoušce. Lidé přišli o peníze i o čas, který strávili s tímto podvodníkem. Takže i kontrola takovéto samozřejmosti je na místě a každý má právo vidět licenci a přesvědčit se, že je vše v pořádku.

Každá dobrá autoškola má kancelář a schválenou učebnu pro výuku, která je standardně vybavena audiovizuální technikou a učebními pomůckami. Dále výcvikovými vozidly, která jsou schválena pro výcvik a procházejí platnou každoroční technickou prohlídkou. Samozřejmostí je také učitel s kvalifikací a s praxí v tomto oboru. Dobrá autoškola má také přesně vypsany ceník, který obsahuje kalkulaci výkonů a úplnou cenovou nabídku. (*zdroj [www.asociaceautoskol.cz](http://www.asociaceautoskol.cz)*).

Při hledání správné autoškoly se vyplatí získat si přehled o všech autoškolách v daném regionu a popřípadě získat informace od jejich absolventů.

Je dobré se neřídit jen cenou autoškoly, ale dát si všechny informace dohromady. Hlavně jak dlouho je autoškola na trhu a jaké má renomé. Tato rada není od věci, neboť i v tomto segmentu se stávají případy, že autoškola nedostojí svým závazkům a Vám vznikne nemalá škoda.

Jeden příklad za všechny - Autoškola MWO s.r.o., která prováděla výcvik v Liberci a v Jablonci nad Nisou. Jednalo se o velkou firmu, která se podbízel hlavně příznivými cenami a nalákala na akční cenu obrovské množství uchazečů o řidičský průkaz. Tato autoškola posléze nezvládala provádět výcvik. Následovalo odebrání vozidel leasingovou společností a převod společnosti na nové partnery. Tato firma za sebou nechala nejméně 150 žadatelů, kteří zaplatili kurzovné a

odjezdili buď to málo, nebo vůbec nic z praktické části výuky a řidičský průkaz za své peníze nemají! (zdroj [www.asociaceautoskol.cz](http://www.asociaceautoskol.cz)).

Pokud je cena nižší, potom velmi často dochází k tomu, že autoškola žáka ošidí na počtu hodin a rozdíl si potom například vybere tím, že žák v závěru musí zaplatit vysoké poplatky za opakované závěrečné zkoušky.

V současné době nelze z důvodu nespokojenosti přejít během výcviku k jiné autoškolě, i toto je důvod k zamyšlení se nad výběrem před zaplacením kurzovního.

Současné obvyklé ceny se v našem regionu běžně pohybují za základní výcvik na skupinu B od osmi do deseti tisíc korun, kdy autoškoly uvádí, že tyto ceny jsou i tak podhodnocené z důvodu velké konkurence na trhu autoškol a jsou dosahovány jen na základě úspor, které rozhodně nepřidají na kvalitě výcviku. Ceny za individuální přípravu by se měly pohybovat dle tabulek od deseti do třinácti tisíc korun, kdy v tomto případě by autoškola již neměla zapotřebí šetřit na nesprávných místech a žák by dostal výcvik v rozumné kvalitě. (zdroj [www.asociaceautoskol.cz](http://www.asociaceautoskol.cz)).

I v tomto segmentu služeb dochází během roku k výkyvům, co se týče počtu zájemců o řidičský průkaz. Je zjištěno, že nejvíce zájemců se hlásí v měsících dubnu, květnu, září a v říjnu, naopak nejméně zájemců je v měsících prosinec, leden, únor. I na základě tohoto se může případný zájemce rozhodnout, kdy absolvovat kurz. V méně exponovaných měsících má určitě větší šanci na výběr časů pro praktický výcvik a vzhledem k tomu, že se jedná o zimní měsíce, může se naučit i jízdě za zhoršených povětrnostních podmínek, což není také na škodu.

### **3.2 Dotazník**

Pokusil jsem se zjistit na základě čeho si lidé vybírali autoškolu, a dále jsem dotazník doplnil o další dvě otázky související s výběrem autoškoly. Tento dotazník jsem předložil lidem, kteří již vlastní řidičské oprávnění. V dotazníku „Na základě čeho jsem si vybíral(a) autoškolu jsem nabídl tyto odpovědi:

- Na základě doporučení,
- Na základě ceny kurzu,
- Na základě blízkosti autoškoly od místa bydliště,
- Na základě renomé autoškoly,
- Na základě reklamy,

- Na základě vybavení autoškoly, vozový park, učebny atd.,
- Na základě profesionálního přístupu autoškoly k výuce,
- Na základě získaných informací- informace jsem získal z, od –
  
- Na základě jiného aspektu (uveďte jakého) –

U výše položených otázek měli respondenti vzestupně očíslovat tři položky čísly jedna až tři, podle důležitosti, které té které položce přiřadili.

#### Doplňující otázky

- Myslíte si, že kvalita výběru autoškoly může ovlivnit Vaše teoretické znalosti v oblasti silniční dopravy a řídičské schopnosti?
- Myslíte si, že kvalita výuky v autoškolě může ovlivnit stav nehodovosti?

U doplňujících otázek měli respondenti vybrat jednu z nabídnutých odpovědí: ano, spíše ano, spíše ne, ne.

Dotazník vyplnilo dohromady 82 respondentů, přičemž dva dotazníky jsem byl nucen z důvodu špatného vyplnění vyřadit. Informace jsou tedy čerpány od 80 respondentů.

Na otázky odpovídalo 40 mužů a 40 žen. Dále jsou respondenti rozdělení podle věkových kategorií, aby bylo patrné v jakém věkovém složení lidí výzkum probíhal, viz. tabulka č. 3.

**Tabulka č. 3 – Počet respondentů dle věkových kategorií.**

<b>Věkové kategorie</b>	<b>18-20 let</b>	<b>21-24 let</b>	<b>25-34 let</b>	<b>35-44 let</b>	<b>45-54 let</b>	<b>55-64 let</b>	<b>Počet celkem</b>
<b>MUŽI</b>	0	2	12	11	9	6	40
<b>ŽENY</b>	1	3	12	16	7	1	40

V tabulce č.4 jsou uvedeny počty odpovědí respondentů, podle toho, jakou důležitost přiřadili jednotlivým aspektům výběru autoškoly.

**Tabulka č.4 – Počty uváděných odpovědí.**

VÝBĚR DLE:	Doporučení			Ceny kurzu			Blízkosti bydliště			Renomé autoškoly			Reklamy			Vybavení autoškoly			Přístupu autoškoly			Získaných informací		
	pořadí	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3		
<b>MUŽI</b>	9	8	3	8	10	5	6	5	6	3	3	3	0	2	1	0	2	6	5	2	5	0	1	4
<b>ŽENY</b>	17	1	7	8	16	3	9	6	6	1	2	1	0	0	1	2	5	11	0	7	6	2	1	3

Na základě výsledků z tabulky č. 4 bylo vypočítáno celkové pořadí jednotlivých aspektů ovlivňující výběr autoškoly, viz. tabulka č.5.

Z tabulky č.5 je patrné, že celkově nejdůležitější pro výběr autoškoly byla pro respondenty cena kurzu. Na dalších místech se až umístily aspekty výběru autoškoly na základě doporučení, blízkosti autoškoly od místa bydliště, na základě profesionálního přístupu atd., viz. tabulka č.5.

Z výsledků uvedených v tabulce č.5 je zřejmé, že existují rozdíly ve smýšlení mezi ženskou a mužskou částí respondentů. U žen zvítězil, jako hlavní aspekt, výběr autoškoly na základě doporučení.

Mnohem větší důraz, než muži, kladou ženy na vybavení autoškoly, kdy zde ženy dokonce tuto odpověď označovaly více jak dvojnásobným počtem, oproti mužům, viz. tabulka č.6.

Naopak výběru autoškoly na základě renomé autoškoly přikládali mnohem větší vážnost muži, kdy ze 13 odpovědí bylo 9 mužských, viz. tabulka č.6, a tento aspekt se u mužů umístil na 5. místě a u žen až na 7. místě podle přikládané důležitosti, viz. tabulka č.5..

**Tabulka č. 5 – Celkové pořadí důležitosti jednotlivých aspektů.**

CELKOVÉ POŘADÍ	Doporučení	Ceny kurzu	Blízkosti bydliště	Renomé autoškoly	Reklamy	Vybavení autoškoly	Přístupu autoškoly	Získaných informací
<b>MUŽI</b>	2	1	3	5	8	6	4	7
<b>ŽENY</b>	1	2	3	7	8	4	5	6
<b>Obě skupiny</b>	2	1	3	6	8	5	4	7



**Tabulka č. 6 – Celkový počet udávaných odpovědí u jednotlivých aspektů bez ohledu na pořadí 1-3.**

POČET	Doporučení	Ceny kurzu	Blízkosti bydliště	Renomé autoškoly	Reklamy	Vybavení autoškoly	Přístupu autoškoly	Získaných informací
<b>MUŽI</b>	20	23	17	9	3	8	12	5
<b>ŽENY</b>	25	27	21	4	1	18	13	6
<b>Celkem</b>	<b>45</b>	<b>50</b>	<b>38</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>26</b>	<b>25</b>	<b>11</b>

Z výše uvedených výsledků je zřejmé, že na výběr autoškoly má u uchazečů o řidičský průkaz hlavní vliv cena kurzu, doporučení někoho jiného a blízkost autoškoly od místa bydliště. Až na dalším místě je pro respondenty důležitá profesionalita a kvalitní vybavenost autoškoly a její renomé. Dle tohoto šetření je také zřejmé, že na výběr autoškoly má minimální vliv reklama.

K doplňující otázce č.1 „Myslíte si, že kvalita výběru autoškoly může ovlivnit Vaše teoretické znalosti v oblasti silniční dopravy a řidičské schopnosti?“ je vytvořena tabulka s uváděnými odpověďmi, tabulka č.7.

Z výsledků uvedených v tabulce č.7 je patrné, že mnohem větší část respondentů se přiklání k názoru, že kvalita výuky v autoškole může ovlivnit teoretické znalosti v oblasti silniční dopravy a řidičské schopnosti.

**Tabulka č. 7 – Počet jednotlivých odpovědí k doplňující otázce č.1**

	Ano	Spíše ano	Spíše ne	Ne
<b>MUŽI</b>	21	10	4	5
<b>ŽENY</b>	16	15	8	1
<b>CELKEM</b>	<b>37</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>6</b>

K doplňující otázce č.2 „Myslíte si, že kvalita výuky v autoškole může ovlivnit stav nehodovosti?“ je vytvořena tabulka s uváděnými odpověďmi, tabulka č. 8.

Z výsledků tabulky č. 8 vyplývá, že větší část respondentů si myslí, že kvalita výuky v autoškole může ovlivnit stav dopravní nehodovosti. Ženy jsou ale v tomto ohledu o něco málo skeptičtější než muži.

**Tabulka č. 8 - Počet jednotlivých odpovědí k doplňující otázce č. 2**

	<b>Ano</b>	<b>Spíše ano</b>	<b>Spíše ne</b>	<b>Ne</b>
<b>MUŽI</b>	20	6	9	5
<b>ŽENY</b>	11	12	13	4
<b>CELKEM</b>	<b>31</b>	<b>18</b>	<b>22</b>	<b>9</b>

Na závěr tohoto šetření můžu bohužel jen konstatovat, že i když si lidé myslí a uvědomují si, že kvalita výběru autoškoly může ovlivnit stav nehodovosti a může ovlivnit teoretické znalosti v oblasti silniční dopravy a jejich řídičské schopnosti, tak si autoškolu stejně vybírají na základě jiných aspektů, jako je například cena kurzu, která nemá s kvalitou výuky nic společného.

## 4 VÝUKA DĚTÍ PŘEDŠKOLNÍHO A ŠKOLNÍHO VĚKU

Autoškoly v našem regionu se nestarají jen o výuku budoucích řidičů, ale jsou přes městské úřady, respektive přes městské police jednotlivých měst zvány k různým akcím pro děti prvních stupňů základních škol. Ve městě ve kterém žiji, tedy v Lipníku nad Bečvou, je již dlouho pro tyto účely zřízeno dětské dopravní hřiště na ulici Hranická, které se sestává s vyasfaltovaného silničního povrchu, křižovatek a dopravního značení. Na tomto hřišti probíhá vysvětlování a dopravní výuka malých dětí, které si zkouší reálné situace v dopravě na jízdnicích kolech.

Děti jsou dále připravovány na situace na ulicích a silnicích i podle různých plánů výuky. Já jsem měl možnost nahlédnout do plánu výuky pro děti z prvních až pátých tříd, který mi poskytla autoškola LIVE v Lipníku n/B, kde je přesně stanoveno, co by si měly děti postupně osvojit v průběhu jednotlivých výukových hodin v každém roce a také co by mělo být neustále dětem opakováno, aby si tyto zásady zažily a braly je jako samozřejmost. Je zde také řečeno, jak by děti měly být k těmto dovednostem vedeny.

### 4.1 Co mají děti umět:

#### 1. ročník

- bezpečná cesta do školy,
- chůze po chodníku, stezka pro chodce,
- bezpečné přecházení vozovky na rovném a přehledném úseku, po přechodu pro chodce, nadchodu a podchodu,
- význam světelných signálů pro chodce,
- schopnost rozeznat nebezpečná místa,
- nebezpečná místa pro přecházení vozovky, vidět a být viděn – reflexní materiály za snížené viditelnosti,
- užívání cyklistické přilby,
- bezpečného chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy,
- zásady bezpečného chování v hromadné dopravě (nastupování, vystupování, chování při jízdě, chování na zastávce),
- bezpečná místa pro hry dětí, sáňkování, lyžování.

## **2. ročník**

- chůze po silnici (krajnice – vozovka), nebezpečná místa pro chůzi po silnici,
- chůze přes železniční přejezd bez závor i se závorami,
- nebezpečí, která hrozí chodcům za snížené viditelnosti,
- druhy hromadné dopravy,
- vidět a být viděn – reflexní materiály za snížené viditelnosti,
- zásady bezpečného chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy,
- způsoby pomoci starým a nemocným lidem v prostředích hromadné dopravy,
- zásady kázně a ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu (nepřekážet, neomezovat, neohrožovat ostatní),
- zásady chování při jízdě v automobilu – zádržné systémy,
- výcvik základních dovedností na kole – přilba.

## **3. ročník**

- doplňovat zásady správného chování chodce,
- místa a úseky, kam je chodcům vstup zakázán,
- vidět a být viděn – reflexní materiály za snížené viditelnosti,
- zásady bezpečného chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy,
- světelné signály a pokyny policisty v silničním provozu,
- pravidla pro bezpečnou jízdu na in-line, skateboardu a koloběžce,
- vozidla se zvláštními výstražnými znameními a reakce na tyto signály,
- způsob přivolání první pomoci při dopravní nehodě, ošetření drobných poranění.

## **4. a 5. ročník**

- upevňovat zásady správného chování chodce a cyklisty,
- výuka a výcvik pravidel silničního provozu pro cyklisty (vyjíždění, jízda u pravého okraje, zastavení, vyhýbání, předjíždění, odbočování, jízda přes křižovatku atd.),
- povinné vybavení jízdního kola.

### **4.2 Ostatní atributy výuky dětí předškolního a školního věku**

#### **Způsob výuky:**

- předměty v rámci školského vzdělávacího programu, navazujícího na hlavní výukový program školy,
- hra, pozorování, soutěžení,

**Prostředí, kde je možné působit:**

- rodina, škola, družina, dětská dopravní hřiště, dětské zábavné akce, supermarkety,
- dětské pořady v TV, Radiu, dětské časopisy.

**Produkty:**

- publikace pro děti, rodiče, učitele (slabikář, učebnice, metodické pomůcky),
- plakáty,
- samolepky,
- reflexní předměty,
- video,
- PC hry, testy,
- PC program ,
- články v časopisech,
- promo akce,
- dopravní hřiště,

**Další předpoklady:**

- distribuční centra,
- vzdělávání pedagogů, policistů, strážníků,
- prostor předškolní výuce.

**Partneři:**

– Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy, Pedagogické centrum, obce, kraje, Policie ČR, Městská policie, výrobci mléčných výrobků, čokoládovny, výrobci školních potřeb, autokluby, média.

**Finance:**

– Ministerstvo dopravy, Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy, Ministerstvo vnitra, Český červený kříž, obce, kraje, sponzoři.

**(Zdroj: [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz))**

## 5 NÁSLEDNÁ VÝUKA DOSPĚLÉ POPULACE

Tato oblast výuky a vzdělávání je v naší zemi zcela opomíjena. Pokud nebereme v úvahu jen jakési pomocné kurzy smyku na autodromech, které jsou velmi nákladné pro normálního občana a kromě zvládnání vozidla v krizových situacích řidiče nic jiného nenaučí.

Na tomto místě bych chtěl spíše vyzdvihnout nutnost celoživotního vzdělávání dospělé populace v oblasti dopravní a to jak z hlediska právního vědomí (nové zákony a vyhlášky týkající se dopravy), tak i z hlediska praktického chování souvisejícího se změnami v silniční dopravě. Změnami myslím například:

1. nasycenost silniční infrastruktury,
2. moderní technika na silnicích a její parametry a způsoby využívání,
3. zvyšující se agresivita řidičů.

### 5.1 Nasycenost silniční infrastruktury

Řidiči by se měli naučit využívat dopravní prostředky účelně a ne za každou cenu sedat za volant, pokud lze použít jiný, stejně rychlý a v mnoha případech i rychlejší a ekonomičtější způsob dopravy. V souvislosti s novou a stále se vyvíjející dálniční sítí v České republice, by se lidé také měli naučit tyto silnice účelně využívat, už jen z toho důvodu, že obchvaty měst, které jsou se stavbou dálnic spojené, pomáhají ke zlepšení životního prostředí těchto měst. Mělo by se lidem vysvětlit, že i když může být jízda po dálnici delší, tak je i tak ekonomičtější co se týká nákladů na jeden ujetý kilometr (úspora paliva, opotřebení vozidla).

### 5.2 Využití moderní techniky

Využívání nových technik je spojené s využitím technologií, které mají upozorňovat řidiče na možné problémy na cestách. V minulosti zde bylo možné využít jen dopravní informace z rádií. V současné době jsou to jak upozorňující elektronické cedule na dálnicích, tak v neposlední řadě i chytré navigační systémy GPS. Lidé by měli o těchto nových možnostech vědět a umět je následně využívat a vyhledávat. Například tyto informace zohlednit již při pořizování navigačního systému, protože ne všechny GPS tyto schopnosti mají.

### **5.3 Agresivita řidičů**

Lidé by se měli naučit různým technikám, jak se chovat při kontaktu s agresivním řidičem, jak celou situaci vyřešit bez dalšího vyhrocení situace a bez ohrožení života a zdraví. Také by se lidé měli naučit technikám, které by jim pomohly zvládat stresové situace na silnicích.

V uvedených případech mají nezastupitelnou a podle mého názoru velmi důležitou roli média a to v tištěné, ale hlavně v elektronické podobě, rozhlasem a televizí počínaje a internetem s využitím sociálních sítí konče. Nesmíme ani opomenout v současnosti opomíjenou přednáškovou činnost. Ta by měla být určena především pro vyšší věkové skupiny v aktivitách jim blízkých (např. akademie třetího věku).

Nestačí řidiče jen strašit dopravními šoty v televizi typu „Nemyslíš, zaplatíš“, ale je potřeba je vychovávat a dále vzdělávat.

## 6 VLASTNÍ SAMOSTUDIUM

Nedílnou součástí vzdělávání studujících v autoškolách je i vlastní samostudium. Na českém trhu je poměrně dost aktuálních učebnic, jejichž kvalita je bohužel rozdílná. Na základě vlastního průzkumu mezi vyučujícími a dopravními policisty jsem dospěl k názoru, že jako nejvhodnější se jeví tato publikace Autoškola - Moderní učebnice od autora Zdeněk Schröter z roku 2006, ke které patří i pomocné CD, na kterém je veškerá problematika dopodrobna vysvětlena. Její předností je především srozumitelnosti velkému spektru studujících, názornost a modernost. Tu vidím hlavně v aplikaci současných trendů nejlepšího vstřebávání informací (z hlediska jejich osvojení a hlavně udržení a následného využití) a to jak po stránce verbální, tak i vizuální. Pro vyučující by bylo vhodné mít k dispozici i zahraniční publikace, jejichž věcný obsah by byl přizpůsoben pro naše podmínky a předpokládaný vývoj v dopravě.

Řidiči by měli být motivováni k tomu, aby se neustále vzdělávali a zdokonalovali v dané oblasti. Protože člověk je spíše tvor líný, měla by motivace spočívat v různých bonusech a úlevách. Například pokud by člověk nad určitou věkovou hranici začal navštěvovat doplňkové kurzy, které by byly zaměřeny na zlepšení reakcí v řízení vozidla u starších lidí, tak bych navrhoval třeba možnost dalších bonusů u jejich povinného automobilového ručení.

Informace a stálé procvičování nejsou pro řidiče důležité jen proto, aby lépe zvládali možné situace na silnicích, ale někdy můžou i zachránit jejich řidičský průkaz. Příklad za všechny: Pokud řidič ví, že za přejetí plně nepřerušované čáry mu hrozí odebrání řidičského průkazu, tak bude dopředu určitě přemýšlet, zda mu předjetí vozidla stojí za toto riziko. Je potom pozdě, když tuto skutečnost řidič neznal, protože se změnila předpisy a o řidičský průkaz z těchto důvodů přišel. S tímto zase opět souvisí i nehodovost na našich silnicích, protože člověk, který v tomto případě nepřejíždí plnou bílou čáru ze strachu o ztrátu řidičského průkazu (je informovaný), je určitě méně nebezpečný, než ten, který si toto dovolí a zbytečně riskuje.



## 7 BODOVÝ SYSTÉM

V této kapitole se chci věnovat tomu nejožehavějšímu tématu a to je „bodový systém“.

S problematikou nehodovosti nesouvisí jen výuka v autoškolách ale i další aspekty. Mezi tyto patří i právní úpravy, které přímo ovlivňují chování řidičů na našich silnicích.

Od 1. 6. 2006 začal platit v naší zemi takzvaný „bodový systém“, který je upraven novelou zákona č. 361/2000 Sb, o bodovém hodnocení. Tento bodový systém měl být pro řidiče jakýmsi strašákem, který měl pomoci v boji s nepříznivým stavem v dopravě a s nehodovostí v naší zemi.

Z mých bezprostředních zkušeností vím, že tento systém plnil svou funkci jen zpočátku a během několika měsíců se vše vrátilo do předešlého stavu. Bodové hodnocení neplní očekávání dle mého z několika důvodů:

1. Řidiči nesouhlasí s přílišnou tvrdostí bodování některých přestupků a tento systém vnitřně odmítají,
2. Neexistuje přímá informovanost o počtu bodů dosažených řidičem,
3. Přestupky, které jsou zjištěny technikou na dálku jsou řešeny po velmi dlouhé časové prodlevě,
4. Možnost odpisu bodů,
5. Institut osoby blízké,
6. Zánik odpovědnosti za přestupek,
7. Informovanost řidičů.

### 7.1 Nesouhlas řidičů přílišnou tvrdostí

Každý řidič může dosáhnout pouze 11 bodů, při dvanáctém bodu je mu odebrán řidičský průkaz na dobu jednoho roku.

Dle mého názoru jsou některé přestupky zbytečně tvrdě hodnoceny tímto systémem. Mohu uvést například přestupek „držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení

vozidla“. Za tento přestupek jsou Vám odebrány 3 body, nebo přestupek, který se týká celoročního svícení, za který Vám může být odebrán 1 bod.

Zjistil jsem, že například v Německu byl zaveden bodový systém již v roce 1974, který byl inovován v roce 1999. Němečtí řidiči mají k dispozici bodů 18. Po odebrání řidičského průkazu mohou tito řidiči skládat opravné řidičské zkoušky již za půl roku, ale navíc musí postoupit psychologické a lékařské vyšetření. Zde vidím logičtější uvažování německých zákonodárců. Řidič je potrestán, protože měl možnost nápravy a úniku před trestem, viz. 18 bodů. Řidičský průkaz je mu vrácen již za půl roku, ale musí podstoupit psychologické vyšetření, které jak jsem již uváděl, není vůbec zbytečné, v tomto speciálním případě je zvlášť na místě.

## **7.2 Informovanost řidičů**

Pokud český řidič chce vědět kolik má na svém kontě odebraných bodů, musí bohužel zajít osobně na místně příslušný úřad, na odbor dopravy, musí si vystát frontu a po zaplacení patnáctikorunového poplatku je mu tato informace sdělena. Tuto informaci může zjistit i na jednom z Check pointů. Zde jsou ale poplatky mnohem vyšší. Na Check pointu na Městském úřadě v Lipníku n/B je poplatek 100,- Kč a na České poště je poplatek 69,- Kč.

Tento model v dnešní době informačních technologií nemohu dost dobře pochopit a nejsem sám. Jestli jde státu o prevenci a ne o vydělávání peněz, proč je tato služba za prvé zpoplatněna a za druhé, proč není tato informace přístupná na některém serveru Ministerstva dopravy, například pod číslem řidičského průkazu. Zde by určitě nedocházelo k problému s utajovanými informacemi, protože každý řidič by mohl mít navíc své vlastní heslo, či PIN.

## **7.3 Časová prodleva**

Z vlastní zkušenosti vím, že pokud je Vám naměřena rychlost jízdy stacionárním radarovým zařízením, tak se Vám může stát, že přestupek je s Vámi na dálku řešen třeba i za 10 měsíců (dle místa spáchání přestupku). Buď je řidič pozván k řešení přestupku na odbor dopravy, ale pokud vozidlo bylo změřeno například v jiném kraji, posílá daný odbor dopravy již rovnou rozhodnutí o přestupku s výzvou k zaplacení pokuty. To, že by věc byla předána z jednoho odboru dopravy na jiný je v dnešní době velmi nepravděpodobné, neboť zákonodárci „chytře“ vymysleli, že ten

odbor dopravy, který pokutu za přestupek vybere, si částku ponechá a ta je využita v rámci města ve kterém odbor dopravy sídlí.

Řidiči se potom může stát a také se to stává, že během určité doby se mu sejde několik přestupků o kterých vůbec nevěděl a z tohoto důvodu „vybodování“ přichází o řidičský průkaz. Poté bodový systém zcela ztrácí svůj preventivní smysl a jedná se v tomto případě o pouhou perzekuci řidičů.

#### **7.4 Odpis bodů**

Na podzim v roce 2009 jsem byl na turistické dovolené na Slovensku. Zde jsem s místními „domorodci“ o našem bodovém systému diskutoval. Z jejich řečí bylo jasné, že nám bodový systém závidí, neboť na Slovensku je podobná situace na silnicích jako u nás a bodový systém zde nemají.

Když jsem jim ale sdělil informaci o tom, jak to u nás funguje a navíc, že body je možné si odepsat tím, že si zajedete na autodrom do Mostu, kde zaplatíte asi 7.000,- Kč za výcvik, tak se začali smát. Komentovali to s tím, že opravdu pocházíme ze stejného národa, neboť toto by nebylo možné v žádné jiné civilizované zemi. Tuto skutečnost nelze jinak okomentovat.

Co má výcvik na polygonu v Mostě společného s tím, že Vy jako řidič jste se během roku dopouštěl přestupkového jednání a měl by jste podle zákona za své jednání nést zodpovědnost? Zde podle mne nešlo o nic jiného, než o lobbying ze strany majitelů uvedeného autodromu a o nemalé peníze.

#### **7.5 Osoba blízká**

Dle znění § 60 v odstavce 1 zákona číslo 200/1990 Sb. o přestupcích, podání vysvětlení může být odepřeno, jestliže by takovým osobám, nebo osobám jim blízkým hrozilo nebezpečí postihu za přestupek. Osobou blízkou je dle znění § 68 odstavce 4 zákona číslo 200/1990 Sb. se rozumí příbuzný v pokolení přímém, osvojitel, osvojenec, sourozenec a manžel, partner. Jiné osoby v poměru rodinném nebo obdobném se pokládají za osoby sobě navzájem blízké jen tehdy, kdyby újmu, kterou utrpěla jedna z nich, druhá právem pocítovala jako újmu vlastní.

Dle tohoto paragrafového znění může řidič vozidla odepřít výpověď kdykoli a proto je velkým problémem dokazovací přestupkové řízení v případech, kdy řidič není zastaven ihned po zjištění přestupku.

Právní úprava v Německu také zná institut osoby blízké, můžete se na ní také odvolat. Pokud to však uděláte, mohou Vám úřady nařídít, aby jste i jako soukromník vedl knihu jízd a tím pádem evidoval komu auto půjčujete. Pokud to neuděláte, hrozí Vám vysoká pokuta.

### **7.6 Zánik odpovědnosti za přešupek**

Podle § 20 odstavce 1 zákona číslo 200/1990 Sb. o přešupcích, přešupek nelze projednat, uplynul-li od jeho spáchání jeden rok.

Z tohoto důvodu je mnoho přešupků v dopravě odloženo, neboť pokud přešupci dojde oznámení o přešupku, jak jsem již uvedl v kapitole 7.3, po deseti měsících od spáchání přešupku a přešupce je jen trochu znalý věci, tak se jednou, nebo dvakrát z nějakého důvodu odvolá a zákonitě uplyne lhůta jednoho roku a věc přešupku se dle zákona musí odložit.

### **7.7 Informovanost řidičů**

S tímto bodovým systémem vyvstává i další problém, a to je velmi malá informovanost o celém systému. Mladší řidiči jsou v tomto ohledu na tom o něco lépe, neboť se o bodovém systému mohou dozvědět při kurzu v autoškole. Ale řidiči, kteří mají svůj řidičský průkaz vystaven již před rokem 2006, tedy před uvedením bodového systému v platnost, mají smůlu. Z vlastní zkušenosti vím, že skoro každý takový řidič při přistižení při jakémkoli přešupkovém jednání v dopravě nemá přehled o tom, které přešupkové jednání je ohodnoceno bodově a také kolik bodů se ukládá za určitý druh přešupku. Mnoho řidičů se také ptá, jakým způsobem se dozvědět kolik máte odebraných bodů. Tato skutečnost opět souvisí s celoživotním vzděláváním a vlastním samostudiem.

## 8 STATISTIKA NEHODOVOSTI

Pro výuku v autoškolách, ale i pro osvětu (jak již výše bylo naznačeno v celé věkové škále české populace) by podle mého názoru bylo vhodné využívat kromě moderních výcvikových a učebních pomůcek i nejnovějších výsledků statistiky nehodovosti a jejich interpretací podle současného pohledu psychologů a pedagogů. Nejvhodnější bude uvést několik příkladů:

V současné době můžeme vycházet jen ze statistiky do konce roku 2008, neboť za minulý rok ještě nebyla zcela zpracována. V této práci budu vycházet z Přehledu nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008. Tuto publikaci vydalo ředitelství dopravní policie policejního prezidia České republiky. Dále budu vycházet z internetových stránek [www.besip.cz](http://www.besip.cz).

Z rozsáhlé statistiky bych se chtěl zaměřit pouze na:

1. přehled příčin nehodovosti,
2. úmrtí řidičů dle věkových kategorií,
3. následky dopravní nehody v závislosti na místě nehody.

A dále se zaměříme na pro nás důležitou statistiku dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel ve věku do 25 let. za rok 2009 (zdroj: [www.besip.cz](http://www.besip.cz)).

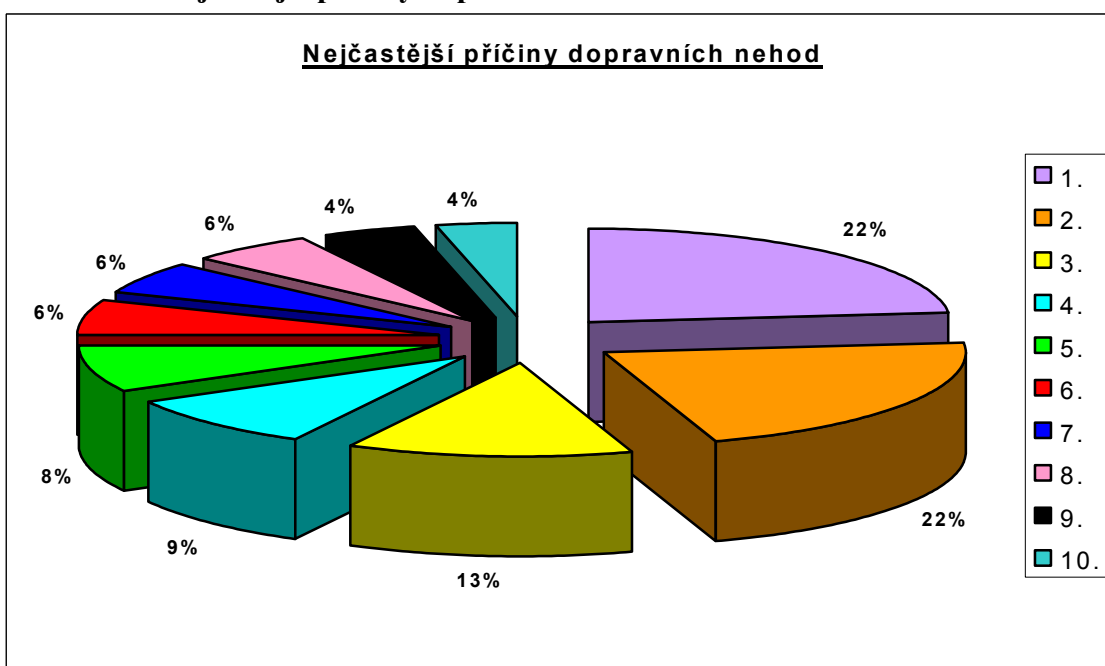
### 8.1 Nejčastější příčiny dopravních nehod v roce 2008

V roce 2008 bylo evidováno na našich silnicích 160376 dopravních nehod. Z toho si uvedeme deset nejčastějších příčin nehod řidičů motorových vozidel, viz. tabulka č.9.

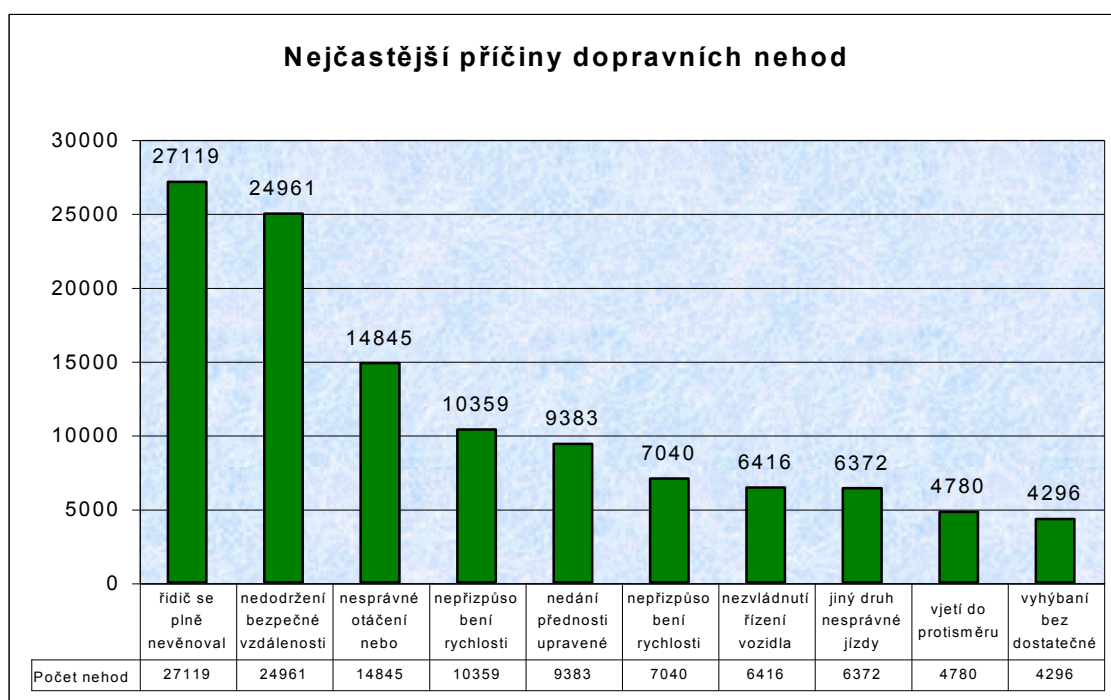
**Tabulka č.9 – Nejčastější příčiny dopravních nehod v roce 2008.**

Pořadí	Příčina nehody	Počet nehod	Poměr v %
1.	řidič se plně nevěnoval řízení	27119	23
2.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	24961	22
3.	nesprávné otáčení nebo couvání	14845	13
4.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	10359	9
5.	nedání přednosti upravené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“	9383	8
6.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	7040	6
7.	nezvládnutí řízení vozidla	6416	6
8.	jiný druh nesprávné jízdy	6372	5
9.	vjetí do protisměru	4780	4
10.	vyhýbaní bez dostatečného bočního odstupu	4296	4

**Graf č.1 – Nejčastější příčiny dopravních nehod v roce 2008.**



**Graf č.2 - Nejčastější příčiny dopravních nehod v roce 2008.**



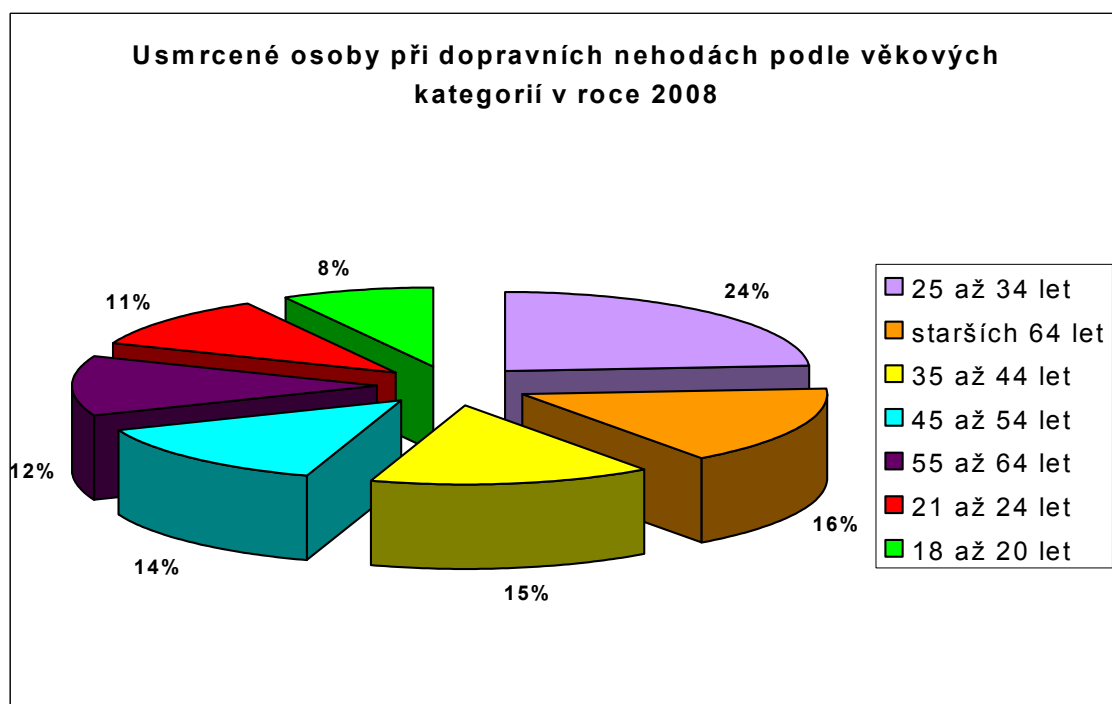
## 8.2 Usmrcené osoby při dopravních nehodách podle věkových kategorií v roce 2008

V roce 2008 bylo na našich silnicích v souvislosti s dopravní nehodou usmrceno celkem 947 osob. Níže uvedená tabulka rozděluje podle pořadí tyto oběti nehod dle věkových kategorií, viz. tabulka č.10

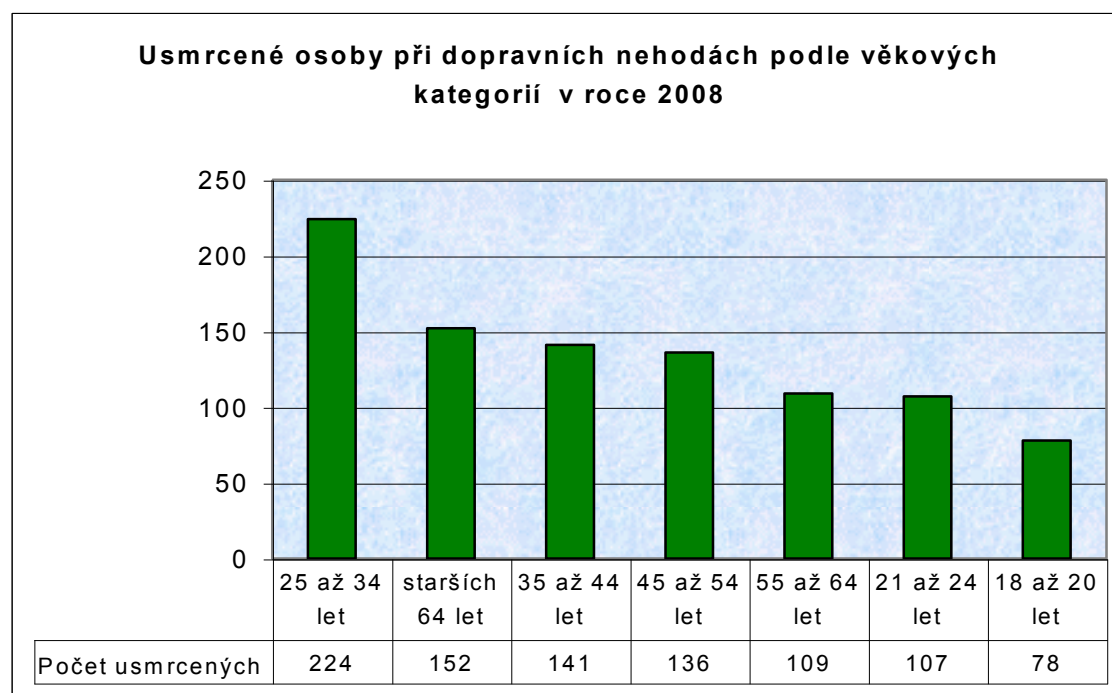
**Tabulka č.10 – Počet usmrcených při DN podle věkových kategorií v roce 2008.**

Pořadí	Věková kategorie	Počet usmrcených	Poměr v %
1.	25 až 34 let	224 osob	24
2.	starších 64 let	152 osob	16
3.	35 až 44 let	141 osob	15
4.	45 až 54 let	136 osob	14
5.	55 až 64 let	109 osob	12
6.	21 až 24 let	107 osob	11
7.	18 až 20 let	78 osob	8

**Graf č.3 – Usmrčené osoby při DN podle věkových kategorií v roce 2008.**



**Graf č.4 – Usmrčené osoby při DN podle věkových kategorií v roce 2008.**



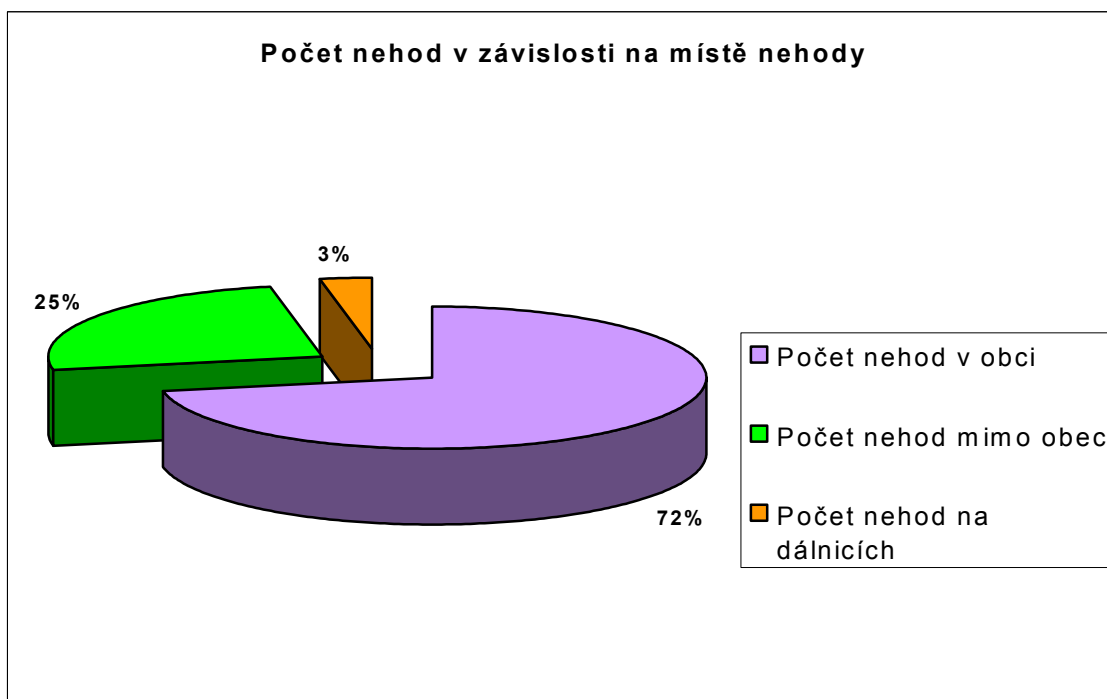


### 8.3 Dopravní nehoda v závislosti na místě nehody v roce 2008

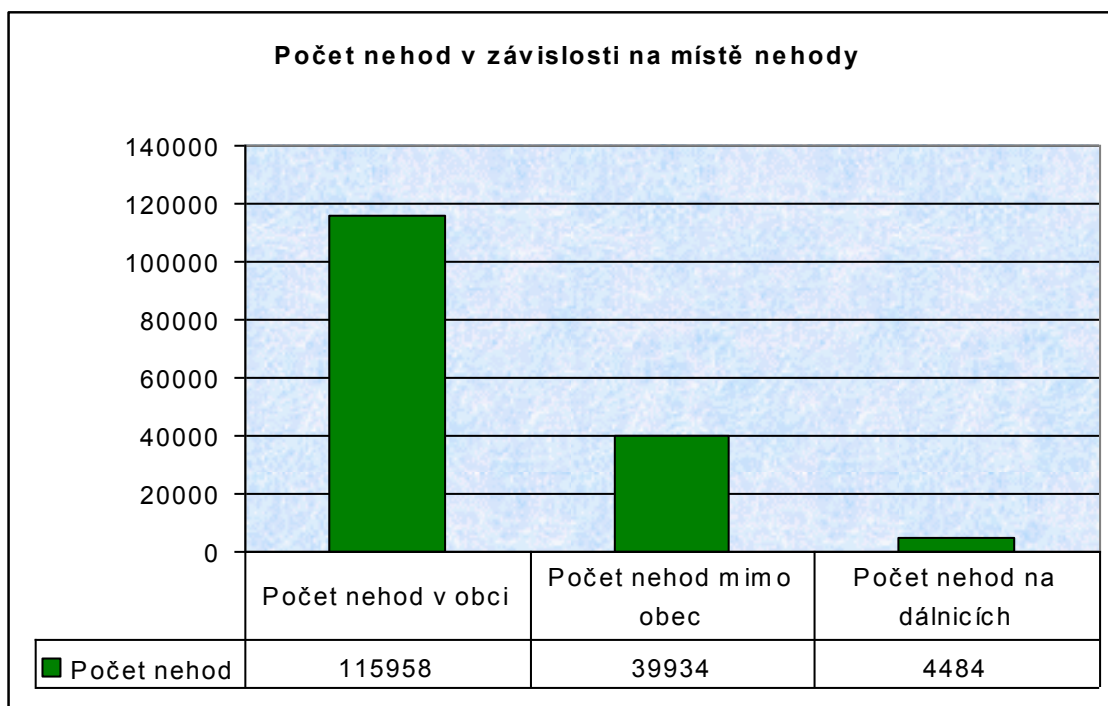
Tabulka č.11 - Dopravní nehoda v závislosti na místě nehody v roce 2008

Pořadí	Místo nehody	Počet nehod	Poměr v %
1.	Počet nehod v obci	115958	72
2.	Počet nehod mimo obec	39934	25
3.	Počet nehod na dálnicích	4484	3

Graf č.5 – Počet nehod v závislosti na místě nehody v roce 2008.



**Graf č.6 – Počet nehod v závislosti na místě nehody v roce 2008.**



#### **8.4 Dopravní nehody zaviněné řidiči do 25 let v roce 2009**

V roce 2009 zavinili řidiči ve věku do 25 let celkem 9 435 dopravních nehod, tj. 23 % z celkového počtu dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel a hlášených Policii ČR.

Při dopravních nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel ve věku do 25 let bylo v roce 2009 usmrceno celkem 125 osob z celkového počtu 679 usmrcených osob v roce 2009, tj. 18 % z celkového počtu usmrcených.

Každá 7. osoba (přesně 6,6.) byla v roce 2009 usmrcena řidičem ve věku do 25 let.

Každá 7. dopravní nehoda hlášená Policii ČR v roce 2009 byla zaviněna řidičem ve věku do 25 let.

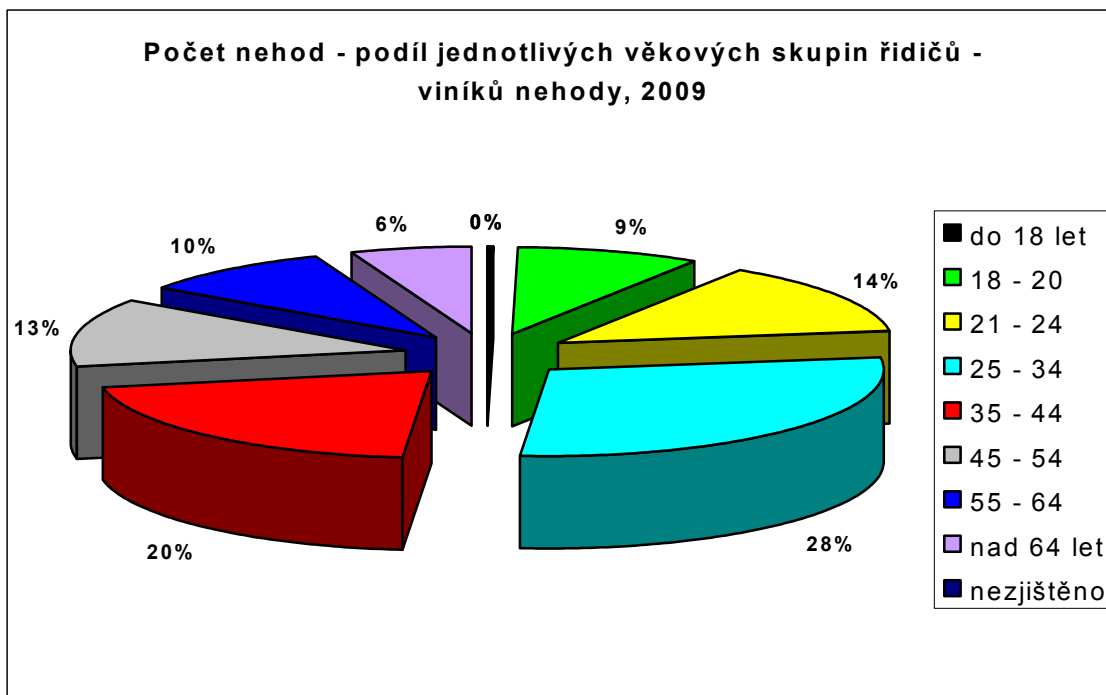
**Tabulka č.12 -Přehledná tabulka**

<b>Věk viníka</b>	<b>Usmrceno</b>
do 18 let	1
18 - 20	44
21 - 24	80
<b>0 – 24 let celkem</b>	<b>125</b>
25 - 34	162
35 - 44	90
45 - 54	75
55 - 64	47
nad 64 let	54
nezjištěno	1
<b>celkem</b>	<b>679</b>

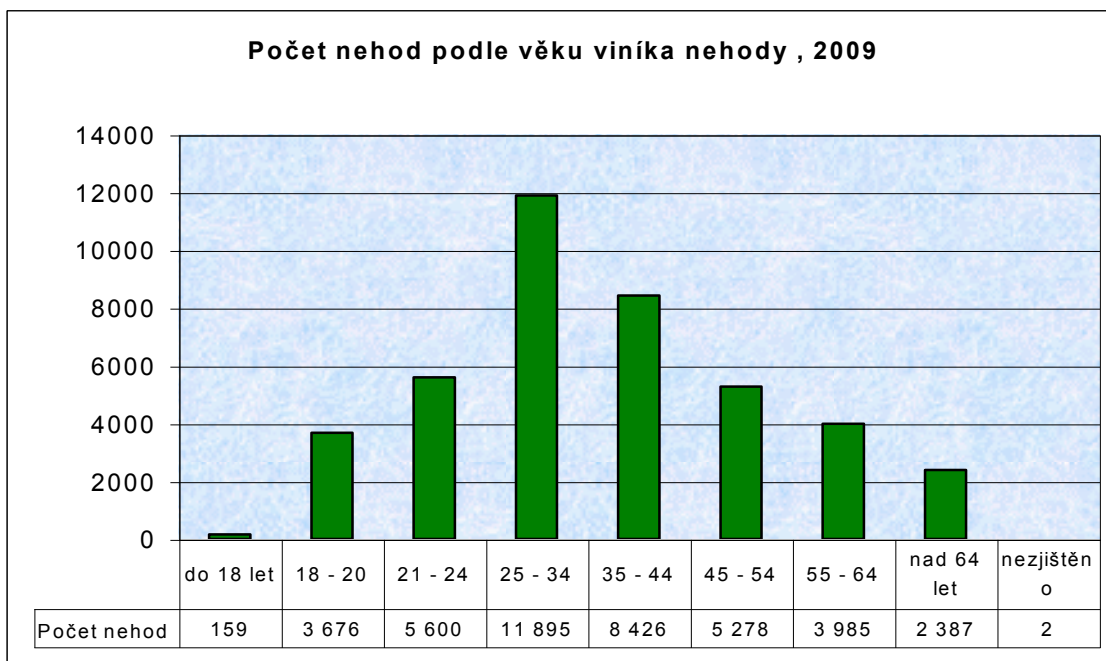
**Tabulka č. 13 – Počet nehod podle věku viníka nehody v roce 2009.**

	<b>Počet nehod</b>	<b>Poměr v %</b>
do 18 let	159	0
18 - 20	3 676	9
21 - 24	5 600	14
25 - 34	11 895	28
35 - 44	8 426	20
45 - 54	5 278	13
55 - 64	3 985	10
nad 64 let	2 387	6
nezjištěno	2	0

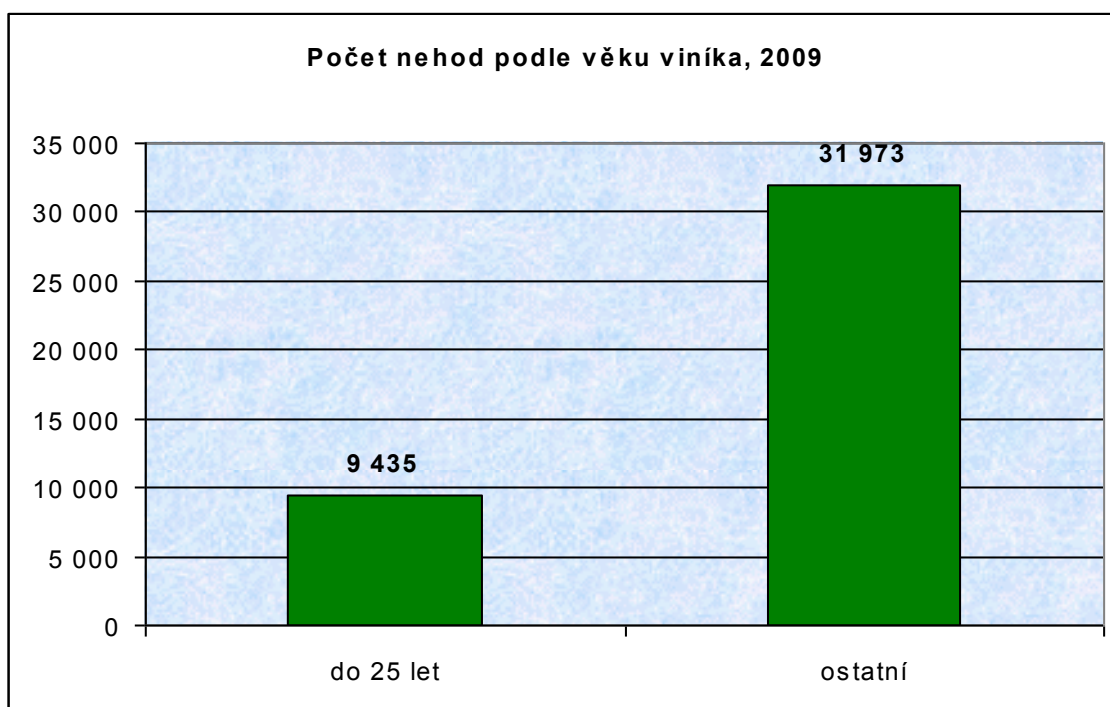
**Graf č.7 – Podíl jednotlivých věkových skupin viníků nehod na počtu nehod v roce 2009.**



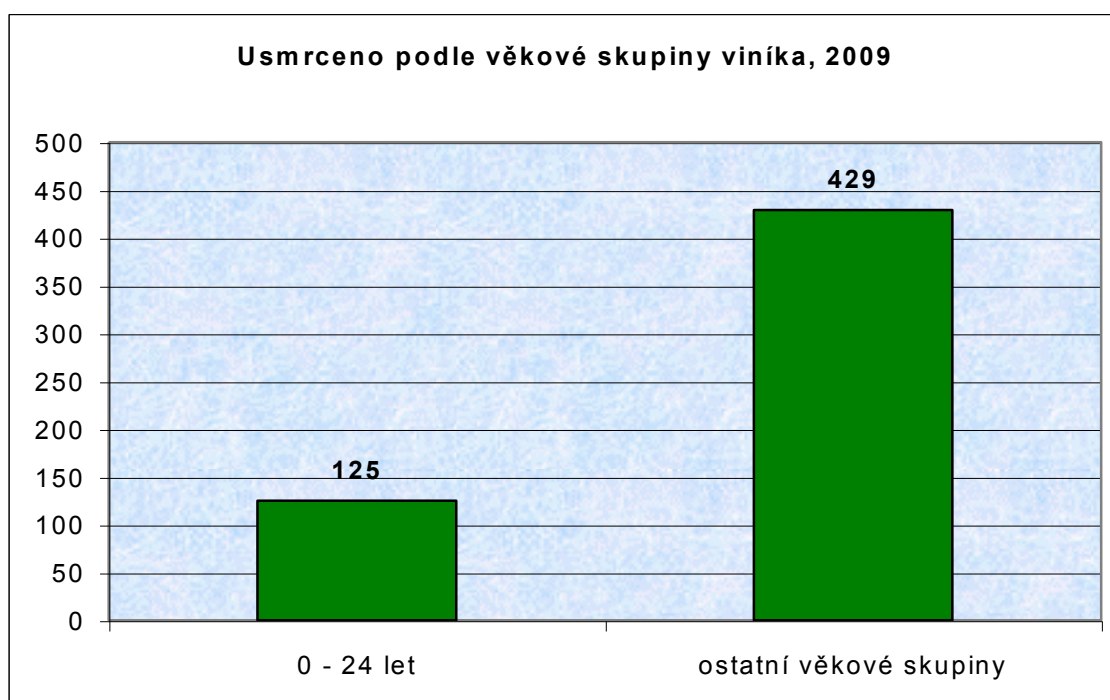
**Graf č. 8 – Počet nehod podle věku viníka nehody v roce 2009.**



**Graf č.9 – Počet nehod podle věku viníka nehody v roce 2009.**



**Graf č.10 – Počet usmrcených řidičů podle věkové skupiny viníka v roce 2009.**



Uváděná statistika by měla dále směřovat činnost našich zákonodárců, tvůrců učebních osnov, učebnic a pomůcek pro autoškoly a také by měla být i možným varováním pro každého řidiče jakéhokoliv motorového vozidla.

## ZÁVĚR

Kvalita výuky v autoškolách určitě ovlivňuje celou řadu aspektů. Jak rychlost reagování člověka na nebezpečné situace, tak následné chování řidiče na silnicích a s tím související znalosti, schopnosti a návyky řidičů. Již v předchozích kapitolách jsem se vyjadřoval k různým problematikám s návrhy řešení jednotlivých problémů. Podle uvedené statistiky je jasné, že je stále co vylepšovat u všech věkových kategorií řidičů.

Na závěr bych tedy ještě jednou shrnul veškeré poznatky do jednotlivých bodů v závislosti na tom, na co by se měla dle mého názoru výuka, následná normotvorná a preventivní činnost zaměřit:

- zvážení možnosti podrobení zájemců o řidičský průkaz psychotestům,
- vhodnost učení v autoškole bez pedagogického vzdělání,
- zlepšení informovanosti řidičů související s novými právními úpravami,
- zefektivnění systému bodového ohodnocení řidičů,
- potřeba celoživotního vzdělávání v této oblasti,
- uplatnění výsledků statistik nehodovosti v další činnosti.

## POUŽITÁ LITERATURA

HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005. 223 s.  
ISBN 80-7178-542-3.

HOSKOVEC, J., POUR, J., ŠTIKAR, J. *Výcvik řidičů a psychologie*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1972. 234 s.

HOSKOVEC, J., POUR, J., ŠTIKAR, J. *Psychologie a technika výcviku řidičů*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1966, 237 s.

HOSKOVEC, J., POUR, J., ŠTIKAR, J. *Pro bezpečnou jízdu*, Praha: Rada motorismu ČÚV Svazarmu, 1984, 24 s.

JERGL, J. *Učebnice nejen pro autoškoly*. Praha: Ottovo nakladatelství, s.r.o., 2003, 270 s.  
ISBN 80-7181-923-9.

MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo Media s.r.o., 2009. 159 s.  
ISBN 978-80-87040-14-0.

PROROK, P. *Autoškola pro uchazeče o řidičský průkaz skupiny B*. Praha: Nakladatelství Beta, 2000, 93 s.  
ISBN 80-86278-65-4.

Ing. RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Praha: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2004. 182 s.  
ISBN 80-86530-14-0.

SCHRÖTER, Z. *Autoškola moderní učebnice*. Praha: Grada Publishing a.s., 2006, 152 s.

ISBN 80-247-1483-3.

SOUČEK, V. *Učebnice pravidel silničního provozu*. Praha: Ottovo nakladatelství, s.r.o., 2003, 238 s.

ISBN 80-7181-869-0.

Kolektiv autorů, *Dopravní značení a psychologie řidiče*. Praha: ČVTS společnost dopravy a spojů, 1975, 115 s.

Kolektiv autorů, *Autoškola*, Praha: Springer Media CZ, s.r.o., 2004, 168 s.

ISBN 80-86411-60-5.

*Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice*, Praha: Ředitelství dopravní policie policejního prezidia České republiky, 2008

## **ZÁKONY**

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

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

## **INTERNETOVÉ ZDROJE**

[www.besip.cz](http://www.besip.cz)

[www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

[www.asociaceautoskol.cz](http://www.asociaceautoskol.cz)

[www.super.cz](http://www.super.cz)



## **Seznam tabulek.**

Tabulka č. 1: Počet hodin v předmětech výcviku .....	16
Tabulka č. 2: Počet hodin v předmětech výuky .....	17
Tabulka č. 3: Počet respondentů dle věkových kategorií.....	23
Tabulka č. 4: Počty uváděných odpovědí .....	24
Tabulka č. 5: Celkové pořadí důležitosti jednotlivých aspektů .....	24
Tabulka č. 6: Celkový počet udávaných odpovědí u jednotlivých aspektů bez ohledu na pořadí 1-3 .....	25
Tabulka č. 7: Počet jednotlivých odpovědí k doplňující otázce č.1 .....	25
Tabulka č. 8: Počet jednotlivých odpovědí k doplňující otázce č. 2.....	26
Tabulka č. 9: Nejčastější příčiny dopravních nehod v roce 2008 .....	38
Tabulka č. 10: Počet usmrcených při DN podle věkových kategorií v roce 2008.....	39
Tabulka č. 11: Dopravní nehoda v závislosti na místě nehody v roce 2008.....	41
Tabulka č. 12: Přehledná tabulka .....	43
Tabulka č. 13: Počet nehod podle věku viníka nehody v roce 2009.....	43

## **Seznam grafů:**

Graf č. 1: Nejčastější příčiny dopravních nehod v roce 2008 .....	38
Graf č. 2: Nejčastější příčiny dopravních nehod v roce 2008 .....	39
Graf č. 3: Usmrcené osoby při DN podle věkových kategorií v roce 2008 .....	40
Graf č. 4: Usmrcené osoby při DN podle věkových kategorií v roce 2008 .....	40
Graf č. 5: Počet nehod v závislosti na místě nehody v roce 2008.....	41
Graf č. 6: Počet nehod v závislosti na místě nehody v roce 2008.....	42
Graf č. 7: Podíl jednotlivých věkových skupin viníků nehod na počtu nehod v roce 2009 .....	44
Graf č. 8: Počet nehod podle věku viníka nehody v roce 2009.....	44
Graf č. 9: Počet nehod podle věku viníka nehody v roce 2009.....	45
Graf č. 10: Počet usmrcených řidičů podle věkové skupiny viníka v roce 2009 .....	45

## **Seznam příloh:**

Příloha č.1: Dotazník.....	50
----------------------------	----

## **Dotazník pro zjištění aspektů ovlivňující výběr autoškoly**

Vážená paní/pane.

V rámci probíhajícího výzkumu, který je potřebný pro vypracování mé bakalářské práce s názvem „Moderní trendy ve výuce řidičů“, zkoumám na základě jakých aspektů si lidé vybírají autoškolu. Z tohoto důvodu jsem připravil jednoduchý dotazník a prosím Vás jen o jeho vyplnění. Výzkum je anonymní a data zpracovaná z tohoto dotazníku budou použita pouze k vypracování mé bakalářské práce. Předem děkuji za Váš čas a porozumění.

### **Postup k vyplnění dotazníku**

Očíslujte vzestupně tři položky čísly jedna až tři, podle důležitosti, kterou přikládáte té které položce. Například: Vybíral(a) jsem si autoškolu hlavně na základě doporučení - hodnotím číslem jedna. U doplňujících otázek na druhé straně dotazníku zakroužkujte Vámi vybranou odpověď.

Autoškolu jsem si vybíral(a) nebo si budu vybírat

- Na základě doporučení
- Na základě ceny kurzu
- Na základě blízkosti autoškoly od místa bydliště
- Na základě renomé autoškoly
- Na základě reklamy
- Na základě vybavení autoškoly, vozového parku, učebny atd.
- Na základě profesionálního přístupu autoškoly k výuce
- Na základě získaných informací- informace jsem získal(a) z, od –
  
- Na základě jiného aspektu (uveďte jakého) -

## Doplňující otázky

- Myslíte si, že kvalita výběru autoškoly může ovlivnit Vaše teoretické znalosti v oblasti silniční dopravy a Vaše řidičské schopnosti?

ano                      spíše ano                      spíše ne                      ne

- Myslíte si, že kvalita výuky v autoškole může ovlivnit stav dopravní nehodovosti?

ano                      spíše ano                      spíše ne                      ne

- Jste

muž                      žena

- Patříte do věkové kategorie

do 18 let              18 – 20 let              21 – 24 let              25 – 34 let

35 – 44 let              45 – 54 let              55 – 64 let              nad 64 let

## ANOTACE

<b>Jméno a příjmení:</b>	Vilém Tříška
<b>Katedra:</b>	Ústav pedagogiky a sociálních studií
<b>Vedoucí práce:</b>	RNDr. Evžen Růžička, CSc.
<b>Rok obhajoby:</b>	2010

<b>Název práce:</b>	Moderní trendy ve výuce budoucích řidičů
<b>Název v angličtině:</b>	Modern trends in teaching student drivers.
<b>Anotace práce:</b>	Tato bakalářská práce se zabývá výukou, způsobem výuky v autoškolách a oprávněním vyučovat v autoškole. Dále se v této práci mluví o výuce dětí a dospělé populace v oblasti dopravy a o vlastním sebevzdělávání řidičů. Dále tato bakalářská práce pojednává o systému bodového hodnocení řidičů a o statistice nehodovosti. V této práci je dotazníkovým šetřením zjišťována otázka aspektů ovlivňující výběr autoškoly.
<b>Klíčová slova:</b>	autoškola, výběr autoškoly, výuka řidičů, dopravní nehoda, stav nehodovosti
<b>Anotace v angličtině:</b>	This thesis deals with teaching, teaching method in driving school and permission to teach at driving school. Furthermore, this work talks about teaching children and adults in the field of transport and their own self-education of drivers. Also this work is about the scoring system for drivers and accident statistics. In this work the questionnaire survey investigated the question of aspects affecting the choice of driving schools.
<b>Klíčová slova v angličtině:</b>	driving school, driving school choice, education of drivers, traffic accident, accident status
<b>Přílohy vázané v práci:</b>	Dotazník pro zjištění aspektů ovlivňující výběr autoškoly
<b>Rozsah práce:</b>	52 stran
<b>Jazyk práce:</b>	český