VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ MOTOCYKLISTŮ V ČESKÉ REPUBLICE

Autor práce: Tomáš Neckař, DiS.
Studijní program: Bezpečnostně právní činnost
Forma studia: Kombinovaná
Vedoucí práce: Ing. Lubomír Voda
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2021

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Tomáš Neckař, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost
Forma studia: Kombinovaná
Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Vzdělávání řidičů motocyklistů v ČR

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Education of Mocycle Drivers in the Czech Republic

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií
Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): Ing. Lubomír Voda.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): listopad 2020

Cíl bakalářské práce:

Mezi cíle bakalářské práce patří vymezení základní terminologie: vzdělávání, doprava a dopravní nehoda. Rozdělení motocyklů do kategorií podle konstrukce a podle právní legislativy. Objasnění přístupu autoškol v České republice ke vzdělávání této kategorie. Objasnění podmínek pro získání odborné způsobilosti a na jaké vzdělávací kurzy, projekty musejí později docházet. Mezi dílčí cíle patří empirické vyhodnocení šetření, které má za úkol zmapovat současného vzdělávání řidičů motocyklistů a zjištění, zdali je dostatečné na základě jejich nehodovosti.

Student: Tomáš Neckař, DiS	31.2021 *datum*	*podpis*
Vedoucí práce: Ing. Lubomír Voda	31.2021 *datum*	*podpis*

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš,Ph.D.	23.11.20 *datum*	*podpis*
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	1.12.20 *datum*	Ferebauerová *podpis*
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek,Ph.D	1.12.20 *datum*	*podpis*

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

PODĚKOVÁNÍ

Touto cestou bych rád poděkoval mému vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Lubomíru Vodovi za odborné rady z oboru, připomínky, kterými mi přispěl k vypracování této práce. Rád bych také poděkoval různým správcům sociálních sítí, za umožnění realizace praktické části práce.

ABSTRAKT

NECKAŘ, T. *Vzdělávání řidičů motocyklistů v České republice*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2021. 68 s. Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Lubomír Voda.

Klíčová slova: Autoškola, doprava, motocykl, motocyklista, vzdělávání.

Bakalářská práce se zaměřuje na vzdělanost řidičů motocyklistů v České republice a důsledky spjaté s nedostatečným vzděláním, jako jsou dopravní nehody. Autor práce nejdříve vymezuje základní pojmy, jako jsou výchova, doprava a dopravní nehoda. Dále nastiňuje obecnou charakteristiku o motocyklech a tématiku spjatou se vzděláváním řidičů motocyklů v České republice. V tomto ohledu je v práci věnována pozornost především autoškolám a správě. V neposlední řadě autor v práci mapuje vnímání vzdělanosti a příčiny dopravních nehod ze strany řidičů motocyklistů.

ABSTRACT

NECKAŘ, T. *Education of Motocycle Drivers in the Czech Republic*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2021. 68 p. Supervisor: Ing. Lubomír Voda.

Key words: Driving school, traffic, motorbikes, motorcyclist, education.

This Bachelor's thesis is focusing on the education of motorcyclist drivers in the Czech Republic and the consequences associated with insufficient education, such as traffic accidents. The author first defines the basic concepts, such as education, transport and traffic accidents. The thesis also outlines the general characteristics of motorcycles and topics that are related to the education of motorcycle drivers in the Czech Republic. In this respect, the work pays particular attention to driving schools and administration. And lastly, the author maps the perception of education and the causes of traffic accidents on the part of motorcyclist drivers.

Obsah

Úvod **9**

1 Cíl a metodika bakalářské práce **10**

2 Základní terminologie **11**

3 Dopravní nehody dvoukolových motorových vozidel **14**

4 Dopravní vzdělávání řidičů motocyklu **16**

4.1 Dopravní vzdělávání zaměřené pro řidiče motocyklů 18

4.2 Celoživotní vzdělávání řidiče motocyklisty 19

4.3 Autoškoly 21

4.3.1 Historie autoškol 22

4.3.2 Výuka řidičů motocyklistů v autoškolách 23

4.3.3 Teoretická výuka 24

4.3.4 Školení ze zdravotnické přípravy 26

4.3.5 Praktická část 27

4.3.6 Ukončení výuky 31

4.3.7 Kondiční jízdy 32

4.4 Motoškoly 33

4.5 Polygon a vzdělávací centra 34

5 Vzdělávací a inspirativní projekty pro řidiče **35**

5.1 Subjekty působící v prevenci dopravní výchovy 41

6 Motivace ke vzdělávání u řidičů motocyklistů **43**

7 II. EMPIRICKÁ ČÁST **44**

8 Cíl empirické části **44**

8.1 Hypotézy průzkumu 44

8.2 Popis zkoumaných respondentů 45

8.3 Použité metody 45
8.4 Průběh průzkumu 46
9 Výsledky průzkumu 47
9.1 Třídění prvního stupně 47
9.2 Shrnutí výsledků praktické části 63
9.3 Ověření hypotéz průzkumu 64
Závěr 66
Seznam použitých zdrojů 68
Seznam zkratek 74
Seznam tabulek a grafů 75
Přílohy 77

Úvod

Doprava, která je v současně technicky vyspělé době nedílnou součástí lidského života, zaznamenává největší rozmach v našich dějinách než jakékoliv jiné odvětví dopravně-technického směru. Její rozvoj se v největší míře projevil během posledních sta let a neustále se zvyšuje. Bohužel tento rozmach nese i svůj negativní aspekt a to, že doprava je spjata s mnoha negativními projevy, nejčastěji úmrtností. Největší vinou těchto důsledků je lidský faktor, a proto se na tuto problematiku zaměřím.

Vzdělání řidičů a získání řidičských dovedností je jedním z nejdůležitějších ovlivnitelných faktorů, na jejichž základě se může snížit neustále vzestupující se nehodovost motorových vozidel a zvýšit bezpečnost na pozemních komunikacích v mnoha ohledech. Vzdělání je na základě značného růstu motorových vozidel jedno z nejdiskutovanějších témat v dnešní dopravní společnosti vůbec.

V rámci výběru, pro moji bakalářskou práci jsem se zaměřil na problematiku vzdělání u řidičů motorových vozidel, konktrétně řidičů motocyklistů.

Práce s názvem „**vzdělávání řidičů motocyklistů v České republice**“ je rozdělena do dvou hlavních částí. Na část teoretickou a část praktickou.

V teoretické části bakalářské práce se zabývám základní terminologií týkající se řidičů motocyklistů, jako je vymezení různých pojmů a rozdělení do různých kategorizací. Konec teoretické části se zaměřuje na dopravní vzdělávání této kategorie, podpořené různými projekty.

Cílem empirické části na základě kvantitativního zpracovaní zjištěných údajů je zmapování kvality vzdělávání řidičů této kategorie v autoškolách z pohledu jich samotných a zjištění faktu, zdali je jejich vzdělanost z pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích dostačující k aktivnímu provozu. Dále se také zaměřuje, zdali nedostatečná vzdělanost řidičů je jedním z nejhlavnějších příčin vzniku nehodovosti této kategorie.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Bezpečnost a zajištění řádné vzdělanosti řidičů motocyklistů na pozemních komunikacích je jeden z nejdůležitějších prvků zejména v době, kdy se dopravní infrastruktura stále více rozvíjí a pozemní komunikace jsou mnohem více vytíženy než dříve. Proto je hlavním cílem mé bakalářské práce vymezení základních pojmů, jako je vzdělanost, motocyklista a dopravní nehoda. Cílem praktické části je empirické šetření mapující kvalitu vzdělávání řidičů motocyklistů v autoškolách, vzdělanosti jich samotných a zjištění, zdali je to faktor, který může způsobovat vysokou nehodovost této kategorie.

K dosažení těchto cílů budou využity různé metody. Mezi tyto metody bude patřit studium, analýza, komparace odborné literatury a internetových zdrojů, vztahující se k tématu bakalářské práce. Teoretická část je obsahovou analýzou odborné literatury a internetových zdrojů týkající se této problematiky. Praktická část bude vycházet především z dotazníkového šetření a pro zjištění kvality vzdělávání řidičů motocyklistů, vzdělanosti jich samotných a zjištění faktorů, které se podílejí na vzniku nehodovosti. Na základě tohoto dotazníku s uzavřenými ale i otevřenými otázkami bude zjišťováno, zda si respondenti myslí, že je dopravní vzdělávání důležité, jaká je podle řidičů úroveň vzdělání této kategorie v autoškolách a zdali někdy řidiči porušili pravidla silničního provozu. Dotazník bude publikován na internetových stránkách pro široký okruh řidičů pomocí elektronických formulářů na disku Google.

I. TEORETICKÁ ČÁST

2 Základní terminologie

Vzdělávání řidičů motocyklistů je od doby velkého rozvoje motorismu v České republice od roku 1907 až do nynější doby jedno z nejdiskutovanějších témat vůbec. Důvodem je navyšující se počet motocyklistů na silnicích, které sebou nese i své úskalí. Dopravní prostředek jako je motocykl, je především konstruován pro požitek a relaxaci při jízdě, ale má i svůj negativní dopad na tyto řidiče.

Motocykl – jednostopý dopravní prostředek, nebo hovorově řečeno „Motorka“. Vznikl již více něž před sto léty a do současné doby se vyvíjel podle požadavků na jeho využití na silnici i v terénu. Existuje mnoho řad variant od mopedů až po velkoobjemové motocykly. Motocykl je obvykle poháněný elektrickým nebo spalovacím motorem. Kola jsou umístěna za sebou a pohonná jednotka (motor) mezi nimi. Řidič sedí na motocyklu obkročmo a směr jízdy řídí převážně přenášením váhy.[1] Je rychlejší a pohodlnější než jízdní kolo, z něhož vznikl, ale zároveň je finančně méně náročnější na pořízení a hospodárnější než automobil. Naučit se jezdit na motocyklu je poměrně velmi snadné, proto je dostupné velkému počtu lidí, ale zároveň velmi nebezpečné z mnoha důvodů.[2] Každý motocykl se skládá ze čtyř hlavních částí. Jsou to: 1. Rám s příslušenstvím, 2. Motor, 3. Převodové ústrojí, 4. Elektrické zařízení.

Řidič motorového vozidla – „*řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řidičem je i jezdec na zvířeti.*“[3] Řidič může být pouze ten, kdo je k řízení vozidla (nebo k jízdě na zvířeti) dostatečně tělesně i duševně způsobilý a ovládá jak jízdu, tak i předpisy o provozu na pozemních komunikacích. Zákon, který upravuje povinnosti řidičů, je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

---

[1] PROROK, Pavel. *Autoškola pro uchazeče o řidičský průkaz skupiny A*. Praha: Plzeň: Beta-Dobrovský, 2000. s. 68. ISBN 80-7291-002-7.
[2] Vincent Földes. Dopravní hřiště Riviéra Brno. *Můj životní styl – motocykl*. [online]. [cit. 2021-01-04]. Dostupné z WWW:<http://www.dopravnihristebrno.cz/dopravne-informacni-okenko/motorismus/muj-zivotni-styl-motocykl/>.
[3] ČESKO. § 2 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2020 [cit. 2021-01-04]. Dostupné z WWW:<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p2-1-d>.

Vzdělávání – je anglický výraz vzniklý ve spojením dvou slov „education“ (vzdělávání) a „entertainment“ (zábava). Označuje oblasti nových, neznámých edukačních médii a technologií, při nich se má učení usnadňovat uplatňováním principů hry, objevováním, soutěžením, vizuálních a zvukových zážitků. Každý jedinec je především při svém osobnostním rozvoji ovlivňována různými faktory, které na něho působí. Jeden z prvků je výchova, která je procesem celoživotního učení. Je to cílevědomá, všestranná, plánovitá a činnost směřující k vzdělávání jedince. Výchova a zdělávání je úzce spjatý pojem, kdy se jedná o zprostředkovávání znalostí, dovedností a postojů ve společnosti. Výchova a vzdělávání je ovlivňováno především sociokulturními podmínkami, ve kterých žijeme.[4]

V pedagogických učebnicích je pojem výchova vymezena a rozdělována různě. Jan Amos Komenský, učitel národů uvádí, že: „Výchovou se dá změnit široká společnost. Strom by měl být ohýbán, dokud je mladý, aby rostl rovně. Tedy byl zastánce toho, že vzdělávat by se měl člověk již od ranného věku.“[5]

V učebnici Obecná pedagogika I. Grecmanová, Holoušová a Urbanovská o výchově zjišťujeme ten fakt, že je výchova a vzdělávání je záměrné, cílevědomé působení, které se projevuje všestranným formováním osobnosti, které má adaptační, anticipační a permanentní charakter. Adaptační charakter výchovy je výchovný proces jedince, který je přizpůsobován potřebám současnosti, aby se jedinec mohl uplatnit v nynější společnosti. Anticipace, též očekávání je spojena s určitými fyziologickými změnami, jejichž smyslem je připravit člověka na nahodilou, neznámou aktivitu, či orientaci v neznámém. Je to jeden z důležitých prvků vývoje lidského poznání a kvalit, které je u člověka nutno rozvinout, aby obstál nejen dnes, ale i v budoucnosti. A jelikož je člověk vystavený výchovnému působení nepřetržitě, jedná se o působení permanentní.[6] Nedílnou součástí všeobecného vzdělávání dětí i dospělých je dopravní výchova.

[4] PRŮCHA, Jan, WALTEROVÁ, Eliška a MAREŠ, Jiří. *Pedagogický slovník*. Praha: Portál, 2008. s. 54. ISBN 978-80-7367-416-8.
[5] MUSIL, Roman. *Pedagogika pro střední pedagogické školy: úvod do pedagogiky, pedagogika volného času, předškolní pedagogika, speciální pedagogika, vybrané kapitoly z dějin pedagogiky*. Praha: Informatorium, 2014. ISBN 978-80-7333-107-8.
[6] GRECMANOVÁ, Helena, Drahomíra HOLOUŠOVÁ a Eva URBANOVSKÁ. *Obecná pedagogika I*. Olomouc: Hanex, 2002dotisk. ISBN 80-85783-20-7.

Doprava – Doprava je v dnešní době velice důležitou součástí našeho každodenního života. Využíváme různé druhy dopravních prostředků, jako jsou automobily, motocykly, lodě, vlaky a letadla. Cílem je dostat se z určitého místa co nejrychleji do cíle.

Doprava může být rozdělena do 6 základních skupin, a to na dopravu silniční, drážní, leteckou, lodní, potrubní a poštovní. Pojem „dopravovat" je myšlen pohyb osob, věcí a informací v libovolném směru. Dopravu materiálu a zboží chápeme jako překonávání prostorových vzdáleností.[7]

Doprava i přes svá pozitiva má své úskalí. Karel Schmeidler uvádí, že doprava, především ta automobilová, ve svém důsledku okolnímu prostředí fyzicky téměř škodí. Jedná se o inhalace, hluk, otřesy, i znečištění vody, půdy a přispívá ke skleníkovému efektu.[8]

Doprava podle Toušeka je konkretizována činnost, která je spojena s přemisťováním různého množství osob a hmotných předmětů v časových, objemových a prostorových souvislostech při využívání různých dopravních prostředků a technologií [9]

Dopravní nehoda – Dopravní nehoda je nepředvídatelná, ale zpravidla předvídatelná událost za účasti jednoho či více řidičů silničního provozu. Především při ní dochází ke škodě na majetku, zranění, někdy i smrti člověka. Podle § 47 zákona č. 361/2000 Sb. Je dopravní nehoda definována jako:

„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."[10]

[7] SCHULTE, Christof. *Logistika.* 1. vyd. Praha: Victoria Publishing, 1994. 301 s. ISBN 8085605872.
[8] SCHMEIDLER, Karel. *Problémy mobility stárnoucí populace*. Brno: Novpress, 2009. s. 105. ISBN 978-80-87342-05-3.
[9] TOUŠEK, Radek. Management dopravy. vyd.1. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta, 2009. 125 s. ISBN 978-80-7394-172-7.
[10] ČESKO. § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2020 [cit. 2021-01-04]. Dostupné z WWW:< https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p47-1>.

3 Dopravní nehody dvoukolových motorových vozidel

S rostoucí ekonomikou získávají motorky na popularitě. V roce 2019 si našlo nového majitele 17 281 motocyklů, což je o 1236 víc než o rok dříve. Spolu s tím bohužel narostl počet nehod, a to i těch s nejhorším možným koncem pro řidiče. Od vzniku samostatné České republiky zahynulo na silnicích 2 310 motocyklistů. Dalších 15 856 bylo těžce zraněno a 52 708 utrpělo lehká zranění.[11] Řidiči motocyklisté jsou jedni z nejohroženějších na pozemních komunikacích. Důkazem jsou statistiky z loňského roku, které byly nejtragičtější od roku 2010, kdy 91 motocyklistů se z vyjížďky už nikdy nevrátilo. Je to o 27 usmrcených motocyklistů víc než v roce 2019, v procentech se nárůst pohybuje o strašlivých 42 %. Většinu nehod, kde figurovala motorka, si způsobili motocyklisté sami: 59 motocyklistů z celkového počtu 91 si svou smrt způsobilo samo.

Tab. 1: Dopravní nehody podle druhu vozidla.

Nehody podle druhu vozidla	počet nehod	rozdíl nehod	tj. rozdíl nehod v %	usmrceno osob	rozdíl usmrcených	tj. rozdíl usmrcených v %
moped	76	-20	-20,8	1	0	0,0
malý motocykl	91	-18	-16,5	1	0	0,0
motocykl	1 826	-103	-5,3	46	-11	-19,3

V anglickém článku s názvem *„Accident Analysis and Prevention“* Angličani Machin, M. Anthony Sankey, Kim S. zprostředkovali výzkum, který ukázal, že nezkušení řidiči podceňují rizika spojená s řadou jízdních situací. Kromě toho mají osobnostní faktory významný vliv na vnímání rizik, především na chování při řízení. Studie zkoumala sílu vztahu mezi osobnostními faktory, vnímáním rizik a chováním při řízení u mladých, zejména začínajících řidičů. Sto padesát devět studentů ve věku od 17 do 20 let vyplnilo online dotazník, který hodnotil pět aspektů osobnosti, čtyři složky vnímání rizika a jednu míru chování při řízení. Použitím modelování strukturálních rovnic jako prostředku k posouzení celkového přizpůsobení každého modelu bylo 39 % odchylek v překročení rychlosti mladých řidičů připisováno Excitement-Seeking, Altruism, jejich averze k riskování, a jejich vlastní pravděpodobnost nehody, přičemž altruismus a averze k riskování vykazují mírné negativní vztahy. Zásahy v oblasti bezpečnosti silničního provozu by měly zkoumat, zda prostřednictvím pozitivního

[11] PROCHÁZKOVÁ, Martina. iDnes.cz. *Každá osmá oběť silničních nehod je motorkář*. [online]. c2018. [cit. 2021-01-05]. Dostupné z WWW:< https://www.idnes.cz/auto/motorky/motorka-nehoda-statistika-mrtvi-liberecky-kraj.A180302_120441_motorky_taj>.

posílení altruistických norem posilují ocenění mladých řidičů nad dopadem jejich jednání na ostatní.[12]

Nejčastější příčina nehody se smrtelnými následky jsou kladeny nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky: kde jsou zahrnuty pády na štěrku, oleji a uklouznutí v zatáčce. Další nejčastější příčiny smrtelných nehod jsou:

- nedání přednosti na křižovatce, kdy motocykl přijíždí po hlavní pozemní komunikaci,
- nedání přednosti na křižovatce, kdy auto odbočující vlevo nedá přednost protijedoucímu motocyklistovi,
- přehlédnutí zezadu přijíždějícího motocyklisty,
- nezaregistrování protijedoucího motocyklu při předjíždění či objíždění.[13]

[12] MACHIN, M. A., SANKEY, K. S.,2008. Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. Accident Analysis and Prevention, 40, 541-547

[13] ZAJÍČEK, Honza. Motorkáři.cz. *Jezděte tak, ať nerozšíříte tragické statistiky.* [online]. c2019. [cit. 2021-01-06]. Dostupné z WWW:< https://www.motorkari.cz/clanky/moto-novinky/jezdoote-tak-ayo-nerozyndsyidste-tragickdn-statistiky-41055.html>.

4 Dopravní vzdělávání řidičů motocyklu

Z pohledu BESIPU je každá osoba vnímána tak, že je aktivním účastníkem provozu na pozemních komunikacích, tudíž se provozu na pozemních komunikacích účastní osoby všech věkových kategorií. Brzký začátek vzdělávacího procesu, který je v nynější době standardně praktikován na základních školách, může být základem pro další výchovy k dopravní bezpečnosti v budoucnu, a tento základ by neměl být podceňován, neboť na něj mohou navazovat učitelé autoškol a další vychovatelé mimo rodinu. Podmíněnost vztahující se na znalost pravidel a zákonů z pohledu chodce, cyklisty, řidiče motorových i nemorových vozidel vztahujících se k provozu na pozemních komunikacích je nutná, a to už jenom na základě vzrůstajícího nárůstu motorismu dnešní doby a jejími negativními následky, jako je vzrůstající úmrtnost. Dopravní výchovu charakterizuje Štikar tímto způsobem: „Jako dopravní výchovu chápeme tu část pedagogické psychologie dopravy, která se zaměřuje na cílené ovlivňování chování všech účastníků dopravy.[14]

Dopravní výchova slouží především jako prostředek postupné eliminace závažných dopravních nehod a úrazů, a svým zaměřením je určena všem účastníkům v provozu na pozemních komunikacích. Principiálně je složena, stejně jako každý jiný vzdělávací proces, z části naukové = vzdělávací a z části výchovné. Nauková část zahrnuje adekvátní výběr pravidel silničního provozu, již od věku mladistvých osob a s ním související správné pochopení učiva, vyvozování správných závěrů, rozhodnutí a vhodné reakce na konkrétní dopravní situace pro budoucí rozhodování na pozemních komunikacích. Smyslem a cílem výchovné části dopravní výchovy je působení ve směru pěstování správných návyků a výchova k "bezrizikovému" účastníku silniční dopravy.[15]

V rámci dopravní výchovy je vzděláván široký okruh řidičů, mezi které se řadí i zájemci o získávání řidičských průkazů na různé typy motocyklů a skútrů, včetně možnosti získání řidičského průkazu na skupinu AM – Malý motocykl. Pomocí různých doložených faktů, zkušeností, názorných fotografií se snaží

[14] HOSKOVEC, Jiří, ŠTIKAR, Jiří a POUR, Jiří. *Psychologie a technika výcviku řidičů*. Praha: Nadas, 1966. s. 6.
[15] Dopravní hřiště Riviéra Brno. *Dopravní výchova*. [online]. [cit. 2021-01-06]. Dostupné z WWW:<http://www.dopravnihristebrno.cz/pro-skoly-a-skolky/dopravni-vychova/2/>.

postupně redukovat možné nezodpovědné chování „nových“ motoristů s průnikem i do chování v mezilidských vztazích s ohledem na úzkou souvislost obou prostředí a působit tak preventivně před dopravními nehodami. Součástí vzdělávacího programu je i obrazový materiál z běžného života motocyklisty, stejně tak i tragické konce dopravních nehod. Výuka se dotýká i často diskutovaného tématu „Být viděn“ a záměru Ministerstva dopravy zavést více reflexních prvků pro řidiče motocyklisty povinně, což by mohlo přispět k větší bezpečnosti jejich samotných a předejít tak vzrůstajícím dopravním nehodám.

Cílem výchovy je především seznámit jedince s problematikou chování v silničním provozu i mimo něj, s možnými právními i zdravotními následky nezodpovědného chování, popřípadě s klady a zápory takového jednání.[16] Límová pak z tohoto hlediska charakterizuje základní cíle dopravní výchovy takto:

1) Pochopení funkce dopravy jako řízeného systému vymezeného zákonnými normami,
2) Osvojení zásad bezpečného chování a jednání v provozu,
3) Pochopení významu technického stavu a údržby vozidel pro bezpečnou jízdu, v provozu na pozemních komunikacích,
4) Pochopení významu a role policistů pro bezpečný a plynulý provoz,
5) Osvojení si základních dovedností a zásad jednání při dopravní nehodě. [17]

[16] Dopravní hřiště Riviéra Brno. *Dopravní výchova*. [online]. [cit. 2021-01-08]. Dostupné z WWW:<http://www.dopravnihristebrno.cz/pro-skoly-a-skolky/dopravni-vychova/mlady-motorista-nove-na-silnici-i-v-zivote-20192020/>.
[17] LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum (nakladatelství), 2006. ISBN 80-246-1157-0.

4.1 Dopravní vzdělávání zaměřené pro řidiče motocyklů

Řidiči motocyklů obvykle vedou své první kroky seznamování s motocyklem za pomocí různých autoškol. Každá autoškola má svůj rozdílný přístup k absolventovi o řidičské oprávnění ve formě výkladu, ale ve výsledku je vzdělávání v jednotné formě pro celou Českou republiku. Seznamují se s motocyklem z mnoha důležitých pohledů: od funkčnosti stroje, manipulace s motocyklem či jízdou na něm samotném, až po nauku jednotlivých právních předpisů vycházejících ze zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Po absolvování řádných a povinných praktických a teoretických hodin v autoškole absolvent řidičského kurzu zakončí zkouškou z odborné způsobilost k řízení motocyklu na pozemní komunikaci pod dohledem zkušebního komisaře. Tato zkouška se skládá z nabytých vědomostí ve formě testu a praktických dovedností ve formě jízdy na motocyklu v běžném provozu. Po úspěšném složení účastník kurzu získá řidičské oprávnění na příslušnou skupiny motocyklů, na kterou vykonával zkoušku. Řádné ukončením autoškoly však vzděláváním nekončí, tak i řidič v každodenním provozu. V průběhu nabývání praxe a získávání zkušeností s provozem na pozemních komunikacích se může řidič motocyklu vzdělávat i nadále. Vzdělávání motocyklistů může probíhat jak v soukromých sektorech, tak i v těch státních. Vzdělávat se může v rámci různých projektů, programů či kampaní, kterých se může dobrovolně účastnit. Některé jsou placené a některé zase ne. Důvodem jsou různé dotační programy od státu pro větší účast a tím pádem větší efektivnost prevence dopravních nehod a jejich vzniku. Vedle těchto projektů a programu jsou i Motoškoly v Brně, Vysokém Mýtu a Mostě, ale také i různé kurzy pod vedením BESIPU pro motocyklisty. Polygony poskytují své programy v rámci škol smyku anebo vedlejší aktivity, je projížďka na závodním okruhu. V neposlední řadě jsou tu celoživotní zkušenosti, které formují pokročilé řidiče, do podoby „ostříleného“ řidiče motocyklu. Ovlivňují jeho rozvahu, jízdní zkušenosti a manipulaci s motocyklem, ale i především reakci v krizových situacích. Dopravní zdělávání řidičů motocyklistů je důležitou součástí pro jejich prevenci před vznikem dopravních nehod, či řešení krizových situací, do které se může dostat bud svým či jiným zaviněním.

4.2 Celoživotní vzdělávání řidiče motocyklisty

Žijeme v době, kdy se vše rychle mění. Různé změny se odehrávají i v dopravě – objevují se nové dopravní značky, mění se bodové hodnocení za jednotlivé dopravní přestupky, mění se povinná výbava ve vozidle, obsah lékárniček, s novými vozy se také mění některé jízdní vlastnosti, v důsledku toho se trochu mění způsob jízdy, mění se lidé, jejich potřeby, požadavky a řízení. Málokdo dnes vystačí s informacemi, které získal v autoškole. Je tedy třeba vzdělávat řidiče po celý jeho život.

Vzdělávání řidičů před získáním řidičského oprávnění:

1. Výchova v rodině

Mladého řidiče by měli rodiče vychovávat k jízdě a bezpečnosti již od dětství. Měli by být dobrým příkladem zodpovědného řidiče a při různých činnostech by měli klást důraz na bezpečnost.

2. Kvalitnější výuka v autoškolách

Jedním z prvků ke snížení nehodovosti mladých řidičů je zkvalitnění výuky v autoškolách. Současný způsob vzdělávání není komplexní a v důsledku toho ani příliš efektivní. Výuka mladých řidičů by měla být zaměřena i na oblast psychomotorických, percepčních a kognitivních schopností. Mělo by být posilováno kritické myšlení žáků.

Celoživotní vzdělávání řidičů

1. Kurzy bezpečné jízdy

Kurzy trvající jeden až osm dní. Jsou určeny pro jednotlivce i skupiny účastníků. Řidiči se zde učí zvládat své vozy ve ztížených klimatických podmínkách a v krizových situacích, se kterými se mohou setkat.

2. Kurzy defenzivní jízdy

Výuka stylu jízdy, kdy se řidič snaží udělat maximum pro to, aby se při řízení nedostal do krizové situace. Učí se předvídat a analyzovat aktuální dopravní situaci s ohledem na maximální bezpečnost.

3. Kurzy pomoci při autonehodách či moto-nehodách

V těchto kurzech se účastníci naučí nejen to, jak se zachovat v případě, že se stanou účastníky nebo svědky dopravní nehody, ale třeba i bezpečně nastavit bezpečnostní pásy, airbagy nebo dětské autosedačky ve vozidle.

4. Rehabilitační programy pro řidiče

Jde o preventivní bezpečností opatření, zaměřující se na problematické řidiče (nejčastěji na problematické mladistvé řidiče, řidiče s opakovanými přestupky a řidiče, kteří řídili pod vlivem alkoholu či drog). Využívají se specifické kurzy, zvolené vždy s ohledem na konkrétní cílovou skupinu. Všechny slouží k podpoře způsobilosti řízení motorového vozidla.

5. Další možnosti

Možností, jak si rozšířit své řidičské obzory, je mnoho. Některé autoškoly a jiné instituce zaměřené na bezpečnost dopravy nabízejí pravidelné kurzy pro řidiče referentských vozidel, pro chronické začátečníky, kurzy pro maminky – řidičky, kurzy zaměřené na seznámení se s novými dopravními pravidly, značkami, nebezpečnými místy.[18]

[18] Repado.cz. *Celoživotní vzdělávání řidičů.* [online]. [cit. 2021-01-10]. Dostupné z WWW:<https://www.repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/>.

4.3 Autoškoly

Autoškola je právnická osoba, která má v naší společnosti důležitou pozici, neboť poskytuje vzdělání pro nadcházející řidiče motorových vozidel, umožňuje rozšíření řidičského oprávnění nebo poskytuje příslušné zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Pro osvojení řízení motorového vozidla jsou nezbytné dvě části, a to výuka a výcvik v běžném provozu.

Ve většině států autoškola potřebuje k provozovací činnosti zvláštní oprávnění od státních úřadů.[19] Pokud bychom přesně charakterizovali, co se rozumí pod pojmem provozováním autoškoly, budeme citovat část druhou, § 2 odst. 1 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, kde je uvedeno, že „*provozováním autoškoly se rozumí poskytování výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění.* “[20] V tomto zákoně jsou i mimo jiné způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o řidičské oprávnění, podmínky umožňující provozování autoškol, ale i to, jakým způsobem jsou vykonávány závěrečné zkoušky v autoškole.

V České republice je značná konkurence v řadách autoškol. Celkový počet činí 1798 autoškol v jednotlivých krajích, kdy se o prvenství dělí Středočeský a moravskoslezský kraj s počtem 216 autoškol. [21] Vybrat si tu, která je skutečně nejlepší, není nic jednoduchého. Pro mnoho lidí je hlavní prioritou cena, některé autoškoly jsou dražší a některé levnější. Na autoškole se opravdu nevyplatí šetřit: případná úspora totiž obvykle nastává na úkor kvality vzdělání. Všechny autoškoly také nedisponují stejně kvalitními instruktory nebo kurzy na určitý druh skupiny o který chcete zrovna žádat. Pozornost se vyplatí věnovat i vozidlům

[19] Wikipedie: Otevřená encyklopedie. *Autoškola*. [online]. c2020. [cit. 2021-01-18]. Dostupné z WWW:<https://cs.wikipedia.org/wiki/Autoškola>.
[20] ČESKO. § 18 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2020 [cit. 2021-03-18]. Dostupné z WWW:<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247#f2062335>.
[21] Všechny- autoškoly.cz. *Autoškoly v ČR*. [online]. [cit. 2021-01-18]. Dostupné z WWW:<https://www.vsechny-autoskoly.cz/autoskoly/>.

či motocyklům, na nichž budete výcvik absolvovat, protože každá autoškola má jiný vozový park motocyklů nebo automobilů.

Předtím než se budeme podrobněji zabývat obsahem výuky a výcviku řidičů motocyklistů v autoškolách, se budeme zabývat jejich historií a vývojem.

4.3.1 Historie autoškol

Vývoj prvních autoškol byl ovlivněn vývojem motorismu. Důležitou roli při vzniku prvotních autoškol měli Laurin & Klement, v Mladé Boleslavi v roce 1907 jako první začali vzdělávat především řidiče z povolání. Vůbec první autoškola v České republice byla založena v roce 1910 Pardubickým rodákem Vincencem Chromákem. Chromák proslul svými dálkovými jízdami až do italských Benátek, do Švýcarska nebo třeba do Mnichova. I před sto dvanácti lety byla výuka rozvržena na praktickou a teoretickou část. Rozdíl byl jenom v typech auta, kdy byl kurz vykonáván v autech značky Praga nebo Tatra. Kurz v první autoškole trval pouhých třicet dnů.

V roce 1948 byl vývoj autoškol ovlivněn Svazarmem. Znárodňování autoškol vedlo v sjednocení učebních osnov. Žáci se vyučovali teorii a údržbu vozidel, trenažer, byla konstruovány autocvičiště, a až poté se vyučovala jízda v silničním provozu.[22] Do tohoto „období autoškol“ se datuje první výcvik na motocykl.

Od roku 1989 dochází k transformaci autoškol z ekonomických důvodů. ‚Ze státních subjektů spadající pod Svazarm se staly subjekty soukromé. Ale i v nynější době, kdy jsou autoškoly vedeny v soukromém sektoru, musí všechny autoškoly splňovat a dodržovat podmínky vyplvající ze zákona.

[22] GREGOROVÁ, Gabriela. iDNES.cz. *První autoškola*. [online]. c2010. [cit. 2021-01-19]. Dostupné z WWW:<https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/prvni-autoskola-u-nas-byla-pred-sto-lety-v-pardubicich-pripomina-ji-vystava.A101014_191733_pardubice-zpravy_meb>.

4.3.2 Výuka řidičů motocyklistů v autoškolách

Výuka je vedena podle studijního plánu dle § 18 zákona č. 247/2000 Sb. Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů: „*Výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu je příprava žadatele na získání řidičského oprávnění pro všechny skupiny vozidel s výjimkou skupin D, D+E, D1 a D1+E.*“[23]

Výuka v autoškolách je jednou z nejdůležitějších činností učitele, kterou připravuje budoucí řidiče motocyklistů na běžný silniční provoz. Učitel v autoškole se rozhodne, jak bude organizovat výuku v hodině, vybere si vhodné učební postupy, důkladně si promyslí metody, které aplikuje na žáky při výuce. Příprava činnosti během výuky musí být nastavena tak, aby žáci co nejkvalitněji, a nejefektivněji získali poznatky a vědomosti, které jsou stanoveny výukovým cílem v dané vyučovací hodině. Na začátku každé vyučovací hodiny by měla být vytvořena představa o tom, co se bude v průběhu výuky učit a jak daná hodina bude probíhat, aby se to žák opravdu naučil. V průběhu hodin jsou žáci tázáni a dotazování, aby bylo možno zhodnotit, zda žáci dosáhli zamýšlených výukových cílů.[24]

Zákonem stanovená délka výuky pro řidiče motocyklistů trvá běžně 4-+9 týdnů, kdy řidič absolvuje 9 hodin teorie a 13 praktických jízd. Výše praktických a teoretických hodin se různí podle skupiny o kterou žádáme. Podle zákona máte povinnost jako uchazeč o řidičský průkaz dokončit výcvik ve lhůtě 18 měsíců od podání žádosti. Závěrečné zkoušky můžete opakovat maximálně po dobu 6 měsíců, které se počítají do lhůty. Při překročení lhůty dochází k propadnutí výuky a je nutné absolvovat autoškolu znova.

[23] ČESKO. § 18 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2020. [cit. 2021-01-20]. Dostupné z WWW:<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247#p18>.

[24] KYRIACOU, Chris. *Klíčové dovednosti učitele: cesty k lepšímu vyučování*. 2. vyd. Praha: Portál (vydavatelství), 2004. ISBN 80-7178-965-8.

Podmínky přijetí žáka k výuce a výcviku.

Žadatel musí vyplnit žádost, která obsahuje jen základní údaje o osobě, do 18 let bude potřeba také podpis rodičů nebo zákonného zástupce. S vyplněnou žádost napřed musíte ke své obvodní lékařce. Praktický lékař vás odborně zkontroluje, zda máte zdravotní způsobilost pro řízení motocyklu. Zajímá se o zrak, v případě občasného nošení brýlí Vám bude přidělen kód do řidičského průkazu. S kontrolou zraku je také spojeno i přezkoumání vnímavosti barev, kdy na papíře potištěném skvrnami musíte prokázat, že správně rozpoznáváte barvy. Poté vše zaneste do autoškoly. Dozvíte se, kdy máte přijít na první lekci teorie a první jízdy.[25]

4.3.3 Teoretická výuka

Výuka k získání řidičského oprávnění může v autoškole probíhat jednou až dvakrát týdně, obvykle v podvečer. Doba výuky je obvykle stanovena na dvě až čtyři vyučovací hodiny po 45 minutách, kdy řidiči zpravidla musí absolvovat několik sezení v učebně + musí se zúčastnit kurzu zdravotnické přípravy. V učebnách spolu s uchazeči o řidičský průkaz na motocykl se mohou také vzdělávat i žadatelé řidičského oprávnění na automobil, protože část pravidel je pro tyto skupiny stejná.

Hodiny jsou obvykle členěny do příbuzných skupin, takže na jedné lekci se například probírají „křižovatky“ a „řízení provozu“. Správný lektor se neomezuje na suchý výklad, ale měl by se snažit zapojit posluchače do řešení otázek a umožňovat kdykoli vznášet dotazy a názory žadatelů o řidičské oprávnění. Při výuce lze výklad zároveň sledovat v učebnici či zákonu. Autoškoly, mohou využít pro přípravu teoretické části při výuce také moderní projekci pomocí dataprojektoru přímo z počítače na projekční plátno. Před první lekcí autoškola nabízí možnost zakoupení sady učebnic pro výuku. Obvykle se jedná o učebnice:

1. Příručku „Motoškola“ s informacemi o jízdě, technice a údržbě motocyklu. Příručku Motoškola má jednoduchou publikaci, kde se prezentuje ucelené

[25] TICHÝ, Filip. Motorkáři.cz. *Řidičák na motorku od A do Z*. [online]. c2005. [cit. 2021-01-20]. Dostupné z WWW:<https://www.motorkari.cz/clanky/jak-na-to/ridicak-na-motorku-od-a-do-z-3079.html>.

základy předpisů týkajících se jízdy na motocyklu, ovládání motocyklu, zásady jízdy, základní technické informace a rady pro údržbu.

2. „Pravidla pro každého“ - komentovanou učebnici pravidel provozu na pozemních komunikacích
3. „Seznam testových otázek“ s výčtem otázek a vedle s vyznačením správných odpovědí.

Autoškola by také v učebně měla mít k dispozici video, protože některé dopravní situace je určitě lepší ukázat než popisovat. K teoretické části nauky motocyklisty by v autoškole neměla chybět ani učebna, která je vybavena počítači, pro prezenci a řešení krizových situacích v křižovatkách. Tato část výuky je nezbytná pro úspěšné složení závěrečné zkoušky z teoretických znalostí a získání řidičského oprávnění na danou skupinu.

Při školení byste se také měli dozvědět alespoň základní povinnosti a postupy chování v případě dopravní nehody. Obsah tematických celků: prevence dopravních nehod obecné zásady jednání při dopravních nehodách, zásady první pomoci a poskytování první pomoci při jednotlivých poraněních, stavy bezprostředně ohrožující život, možnosti a způsoby použití jednotlivých zdravotních pomůcek, které jsou ve výbavě lékárničky vozidla.[26]

Žádost ke zkoušce z teoretických znalostí řidiče motocyklisty.

Autoškola je povinna písemně přihlásit žáka ke zkoušce, a to nejpozději do 15 dnů od ukončení výcviku (den ukončení výcviku je den, kdy žák absolvuje poslední vyučovací hodinu z povinné učební osnovy, nebo poslední hodinu z výcviku či výuky navíc, pokud se na takovém výcviku či výuce žák a autoškola dohodli). Úřad příslušný k provedení zkoušky je povinen zkoušku provést do 15 dnů od přijetí žádosti autoškoly o provedení zkoušky.

[26] DUCHÁČEK, Jarda. TICHÝ, Filip. Motorkáři.cz. *Řidičák na motorku: teorie*. [online]. c2005. [cit. 2021-01-20]. Dostupné z WWW:<https://www.motorkari.cz/clanky/jak-na-to/ridicak-na-motorku-teorie-3094.html>.

Délka výuky pro řidiče motocyklisty z teoretické části.

Skupiny AM, A1, A2

- 14 h: výuka předpisů o provozu vozidel
- 1 h: výuka o ovládání a údržbě vozidla
- 6 h: výuka teorie řízení a zásad bezpečné jízdy
- 2 h: výuka zdravotnické přípravy
- 3 h: opakování a přezkoušení

Skupina A o výkonu nad 35 kW

1. Žadatel je již držitelem řidičského oprávnění skupiny A s omezením do 35 kW.: Teorii nemá povinnou.
2. Žadatel není držitelem řidičského oprávnění skupiny A s omezením do 35 kW.: Rozsah teorie je stejný jako u „A do 35kW.“[27]

Opravné zkoušky z teoretických znalostí.

Jestliže žadatel o řidičské oprávnění neprospěl v některé zkoušce, může zkoušku opakovat. Každá opakovaná zkouška může být provedena nejdříve za pět pracovních dní ode dne konání neúspěšné zkoušky. Neuspěl-li žadatel o řidičské oprávnění při zkouškách do doby 6 měsíců ode dne zahájení první zkoušky, je povinen před další zkouškou absolvovat výuku a výcvik v plném rozsahu.[28]

4.3.4 Školení ze zdravotnické přípravy

Do součásti výuky je i lekce zapojena část ze zdravotní praxe, která by měla žáka naučit, jak postupovat při záchraně života při dopravní nehodě. Správný školitel by neměl žáky zahltit lékařskými informacemi a výklad by měl odpovídat moderní době, kdy už mobil má u sebe opravdu každý. Informace o speciálním vázaní při zlomenině klíční kosti nebo příprava raněného na celodenní transport na nosítkách asi nejsou témata, která v dnešní době využijeme, naopak postup při vyndání zapadlého jazyku a rozdýchání raněného před příjezdem sanitky by si měli zopakovat i stávající držitelé řidičského oprávnění. Součástí školení by měl být také

[27] Autoškola VYSOČINA. *Výuka: rozsah a náplň*. [online]. c2005. [cit. 2021-03-20]. Dostupné z WWW: <http://www.autoskolavysocina.cz/vyuka-rozsah-a-napln/>.
[28] Autoškoly.cz. *Autoškola*. [online]. [cit. 2021-01-22]. Dostupné z WWW:<https://autoskoly.cz/?page_id=180>.

postup při zajištění dopravní situace u nehody a základní psychická příprava na standardní situace.[29]

4.3.5 Praktická část

Praktický výcvik je zaměřen na správné používání motocyklu a jeho případnou údržbu, předepsané ovládání motocyklu, praktický výcvik jízdy v různě zatíženém dopravním provozu, procvičování základních řidičských dovedností (otáčení, couvání, slalom, přejíždění ve více jízdních pruzích, rozjezdy a brzdné manévry, křižovatky, rychlostní komunikace – dálnice a další).

Výcvik k získání řidičského oprávnění lze absolvovat dvěma způsoby, a to standardním, nebo individuálním způsobem. Tyto dva způsoby se liší výhradně ve výuce teorie, praktický výcvik je v obou případech stejný. Zrychlený typ kurzu je vhodný pro žadatele, kteří jsou tlačeni okolnostmi k získání řidičského oprávnění ve velmi krátkém čase. Autoškola umožňuje praktický výcvik každý den s intenzivní přípravou v teoretické části, co má za důsledek rychlejší ukončení kurzu v autoškole přibližně o 3 týdny.[30]

V obou případech, jak standardního nebo zrychleného výcviku může žák v jednom dni absolvovat pouze dvě vyučovací hodiny praktického výcviku v řízení (jízdy) přičemž za takový výcvik se považuje i výcvik na trenažéru a autocvičišti. Každá vyučovací hodina v autoškole by měla trvat 45 minut. Počet hodin v dalších předmětech není zákonem omezen, ovšem autoškola by měla dbát obecně platných pedagogických zásad, například aby žáka nepřetížila množstvím informací, poskytnutých v krátkém čase. Pokud žák například absolvuje dvě vyučovací hodiny na trenažéru, ve stejný den již nesmí řídit žádné vozidlo tedy ani třeba motocykl při sdruženém výcviku. Může mít ale výuku teorie.

Při zahájení výcviku, tedy před první vyučovací hodinou v autoškole, musí autoškola vydat žákovi průkaz žadatele a průběžně v něm provádět záznamy o jeho účasti na praktickém výcviku. Průkaz má mít žadatel stále u sebe, s výjimkou

[29] DUCHÁČEK, Jarda. TICHÝ, Filip. Motorkáři.cz. *Řidičák na motorku – teorie*. [online]. c2005. [cit. 2021-01-22]. Dostupné z WWW:<https://www.motorkari.cz/clanky/jak-na-to/ridicak-na-motorku-teorie-3094.html>.
[30] AutoConsult: Autoškola. *Zrychlený výcvik na motorku*. [online]. [cit. 2021-01-22]. Dostupné z WWW:<http://www.autoconsult.cz/autoskola-ridicak-na-motorku-zrychleny.html>.

případů, kdy se právě podrobuje výcviku. Správný postup je tedy takový, kdy žák přijde s průkazem do výcvikového vozidla, předá průkaz učiteli, ten jej má po dobu jízdy u sebe (pro případ kontroly policie, průkaz totiž do značné míry nahrazuje řidičský průkaz) učitel do průkazu zaznamená absolvovanou jízdu a po ní vrátí průkaz žákovi. Ten tak má neustálý přehled o tom, že záznamy v průkazu odpovídají skutečnosti. Pokud ale má učitel průkazy svých žáků stále u sebe, žák nemá možnost kontroly a snadno se tak může stát, že do průkazu jsou zapisovány i neuskutečněné jízdy či jiné vyučovací hodiny.[31]

Praktická zkouška pro řidiče motocyklu se skládá ze 2 částí

Ministerstvem dopravy byla vydána novela vyhlášky č. 167/2002 Sb. s platností od 1.11.2015, která nově stanovila postupy při provádění závěrečných zkoušek z jízd na motocyklu.

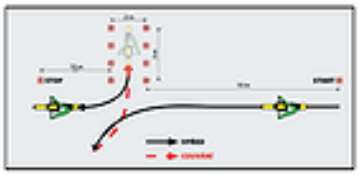
V 1. části zkoušky, na základě této vyhlášky, musí žadatel o řidičské oprávnění AM, A1, A2, A zvládnout níže uvedené situace, které se budou provádět buď na cvičné ploše nebo na pozemní komunikaci s minimálním provozem.

Ve 2. části zkoušky žadatel pojede sám na motorce a zkušební komisař za ním pojede na doprovodném motocyklu nebo v doprovodném vozidle s učitelem autoškoly, kdy musí prokázat schopnost ovládat motocykl v silničním provozu vázané na pokyny komisaře.

1. části závěrečné zkoušky: SITUACE

1.1 Sejmutí motocyklu ze středového stojanu a jeho vedení vpřed bez použití motoru se zatočením doleva, následně vzad se zaparkováním do omezeného prostoru a postavení motocyklu na středový stojan. Sejmutí motocyklu ze středového stojanu a jeho vyvedení z omezeného prostoru

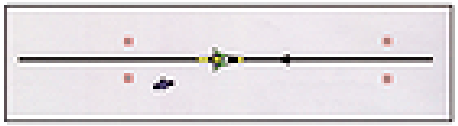
Obr. 1: Vedení motocyklu různými směry bez použití motoru, [zdroj č. 3].



[31] Autoškoly.cz. *Autoškoly*. [online]. c2011. [cit. 2021-01-23]. Dostupné z WWW:<https://autoskoly.cz/?page_id=180>.

1.2 provedení jízdy při nízké rychlosti – následování komisaře rychlostí chůze cca 4 km.h^{-1} v přímém směru (délka dráhy cca 12 m).

Obr. 2: Jízda při nízké rychlosti, [zdroj č. 3].

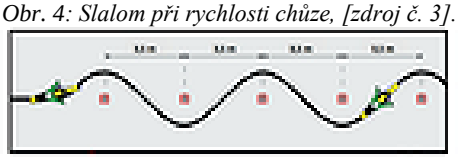


1.3 Otočení o 180° projetím zatáčky tvaru „U“ rychlostí chůze cca 4 km.h^{-1}

Obr. 3: Otočení o 180° projetím zatáčky tvaru „U“, [zdroj č. 3].

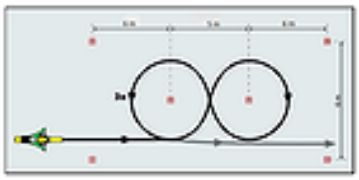
1.4 Slalom při rychlosti chůze cca 4 km.h^{-1}

Obr. 4: Slalom při rychlosti chůze, [zdroj č. 3].



1.5 Jízda po dráze ve tvaru „8“ při rychlosti chůze cca 4 km.h^{-1}

Obr. 5: Jízda po dráze ve tvaru „8“, [zdroj č. 3].



1.6 Opakované rozjetí se s jednou nohou na stupačce a přesunutím druhé nohy na stupačku a zastavení s následnou oporou jednou nebo oběma nohama pro udržení stability motocyklu.

Obr. 6: Opakované rozjetí a zastavení, [zdroj č. 3].

1.7 Dráha pro úkony v pomalé rychlosti.

Obr. 7: Dráha pro úkony v pomalé rychlosti, [zdroj č. 3].

1.8 Provedení jízdy ve vyšších rychlostech, slalom v rychlosti 40 km.h^{-1}

Obr. 8: Jízda ve vyšších rychlostech, [zdroj č. 3].

1.9 Vyhýbání se překážce při počáteční rychlosti nejméně 50 km.h^{-1} (u skupiny AM při rychlosti 45 km. h^{-1}).

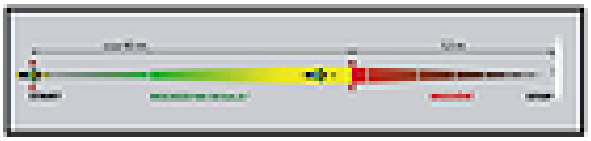
Obr. 9: Vyhýbání se překážce, [zdroj č. 3].

1.10 Brzdění na přesnost ve stanoveném úseku z rychlosti nejméně 50 km. h^{-1} (u skupiny AM z rychlosti 45 km. h^{-1}).

Obr. 10: Brzdění ve stanoveném úseku, [zdroj č. 3].

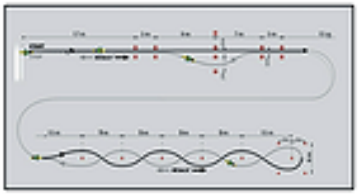
1.11 Nouzové brzdění na stanovenou vzdálenost z rychlosti nejméně 50 km.h^{-1} (u skupiny AM z rychlosti 45 km.h^{-1}).

Obr. 11: Nouzové brzdění ve stanoveném úseku, [zdroj č. 3].



1.12 Dráha pro úkony při vyšší rychlosti

Obr. 12: Dráha pro úkony při vyšší rychlosti, [zdroj č. 3].



2. části závěrečné zkoušky: SITUACE

1) rozjezd – zaparkování, po zastavení v provozu, při opouštění příjezdové cesty,
2) jízda na přímých komunikacích – míjení protijedoucích vozidel.
3) křižovatky – příjezd do křižovatky a průjezd křižovatkami a dálničními uzly,
4) změna směru – odbočování doleva a doprava, přejíždění mezi jízdními pruhy,
5) příjezd na dálnici / výjezd z dálnice nebo podobné komunikace – příjezd ze zrychlovacího pruhu; výjezd přes zpomalovací pruh,
6) předjíždění / míjení – předjíždění jiných vozidel, jízdu kolem překážek, např. zaparkovaných aut, předjíždění jinými vozidly,
7) zvláštní silniční prvky – kruhové objezdy, železniční úrovňové přejezdy, přechody pro chodce, jízdu do kopce a z kopce při velkém podélném sklon.
8) Provedení nezbytných bezpečnostních opatření při opouštění vozidla.

4.3.6 Ukončení výuky

1. absolvujete výuku a výcvik alespoň v takovém rozsahu, abyste měli potřebné znalosti a dovednosti požadované pro zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel
2. absolvujete minimální počet hodin v rozsahu dle učební osnovy pro příslušnou skupinu, stanoveném přílohou zákona.

Znamená to, že absolvovat méně hodin, než je dáno zákonem, není dovoleno. Naopak pro získání potřebných dovedností je možný vyšší počet hodin, který je třeba individuálně dohodnut s autoškolou.[32]Zákon č. 247/2000 Sb. ukončení výuky a výcviku definuje v § 30 takto:

"Výuku a výcvik žadatele o řidičské oprávnění ukončí provozovatel autoškoly za předpokladu, že žadatel o řidičské oprávnění absolvoval minimální počet hodin výuky a výcviku stanovený učební osnovou pro příslušnou skupinu vozidel, popřípadě vyšší počet hodin dohodnutých mezi žadatelem o řidičské oprávnění a provozovatelem autoškoly, a má potřebné znalosti a dovednosti požadované pro zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Pokud žadatel trvá na ukončení výuky a výcviku a na přihlášení ke zkoušce, ačkoli potřebné znalosti

[32] Autoškola Kubis. *Motocykly provádění výcviku*. [online]. [cit. 2021-01-24]. Dostupné z WWW:<http://autoskola-kubis.cz/motocykly-provadeni-vycviku/>.

a dovednosti podle předchozí věty nemá, ukončí provozovatel autoškoly výuku a výcvik na základě jeho písemné žádosti; jde-li o osobu mladší 18 let, ukončí výuku a výcvik pouze s písemným souhlasem jejího zákonného zástupce." [33]

4.3.7 Kondiční jízdy

Kondiční jízda je praktický výcvik v řízení vozidla pro řidiče, který již má řidičský průkaz. Jízdy jsou určeny nejen pro čerstvé držitele řidičského průkazu, ale i ostatní řidiče, kteří nemají jistotu, měli dlouhou pomlku v řízení nebo se chtějí něčemu novému přiučit[34].Je to možnost jízdy bez velkého stresu a pod zkušeným dozorem získat větší řidičskou praxi a jistotu, že neriskujete své zdraví a ani zdraví svých spolujezdců, či poškození vlastního vozu. Obsah kondičních jízd je vždy přizpůsoben konkrétním potřebám a požadavkům řidiče. Součástí hodin může být nácvik jízd od základních úkonů až po jízdu v náročném provozu v centru města, nebo nácvik např. parkování, nebo průjezd konkrétních tras. Při kondičních jízdách se Vám podle potřeby dostane i vysvětlení pravidel silničního provozu.[35]

Kondiční jízdy jsou především pro řidiče z důvodu:

1. Kteří delší dobu neřídili motocykl a chtějí znovu obnovit své praktické zkušenosti z provozu na pozemních komunikacích,
2. Kteří pravidelně neřídí svůj motocykl,
3. Kteří se chtějí zdokonalit v řízení motocyklu na pozemních komunikacích,
4. Kteří si chtějí vyzkoušet motocykl jiné skupiny něž na který mají řidičské oprávnění,
5. Kteří se chtějí naučit průjezd konkrétní trasou.

[33] ČESKO. § 30 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2020. [cit. 2021-01-25]. Dostupné z WWW:<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247#p30>.
[34] Autoškola Praha. *Kondiční jízdy*. [online]. [cit. 2021-01-25]. Dostupné z WWW:<http://www.autoskola-praha.com/kondicni-jizdy>.
[35] Autoškola expres. *Služby*. [online]. [cit. 2021-01-25]. Dostupné z WWW:<http://www.autoskolaexpres.cz/sluzby.php>.

4.4 Motoškoly

Vedle autoškoly zde máme i motoškolu. Tyto dva pojmy je důležité si neplést. Motoškolou rozumíme výuku a výcvik pro držitele řidičského oprávnění, tedy řidičů, kteří už řidičský průkaz mají a chtějí se ve svých schopnostech řízení zdokonalit. Autoškola potřebuje k provozovací činnosti zvláštní oprávnění od státních úřadů. Je provozována na základě § 2, odst. 1 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, kde je uvedeno, že „*provozováním autoškoly se rozumí poskytování výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění*.“[36] Motoškola není regulována zákonem. Provozovat motoškolu může teoreticky téměř každý bez jakékoli speciální licence a bez potřebných praktických, teoretických či pedagogických znalostí a zkušeností.

Kvalita, obsah výuky a výcviku je v českých motoškolách na relativně dobré úrovni. Autoškolou rozumíme výuku a výcvik žadatelů o řidičské oprávnění – tedy žáků kteří chtějí získat řidičský průkaz. Výuka a výcvik v autoškolách se řídí zákonem 247/2000sb. a prováděcí vyhláškou 167/2002sb. v platném znění. Rozsah výuky a výcviku nelze krátit ani nahradit výcvikem v motoškole, která nemá registraci k vázané živnosti „provozování autoškoly“ dle živnostenského zákona. Výcvik žadatelů nelze nahradit ani samostudiem či výcvikem pod dohledem instruktorů bez platného průkazu profesní způsobilosti učitele výcviku motorových vozidel. Autoškola řidiče nemůže poslat na výcvik do motoškoly, když sama nemá cvičnou plochu. Výcvik v motoškole Vám samozřejmě neuškodí, ale jeho absolvování nemá na povinný výcvik v samotné autoškole žádný vliv. Stejně tak i když si ovládání motorky natrénujete sami „doma na dvorku“ minimální počet hodin v autoškole budete muset absolvovat.[37] Oficiální motoškoly jsou v: Motoškola v Mostě, Motoškola ve Vysokém Mýtu, Motoškola v Brně.

[36] ČESKO. § 2 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2020 [cit. 2021-01-27]. Dostupné z WWW:<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247#f2062335>.

[37] LANDA, Matoušek. Motodeník. *Z autoškol zmizí druhá řídítka*. [online]. c2016. [cit. 2021-01-27]. Dostupné z WWW:<Dostupný z WWW:http://motodenik.cz/clanek/1995-z-autoskol-zmizi-druha-riditka.html>.

4.5 Polygon a vzdělávací centra

Je výcvikový a vzdělávací areál, kde zájemci mohou absolvovat kurzy bezpečné jízdy neboli mezi řidiči motorových vozidel je známá spíše jako škola smyku a zdokonalovací kurzy, odpočty bodů, off-roadové kurzy či kurzy pro získání závodní licence. Jsou určené pro řidiče různých typů silničních motorových vozidel a motocyklů.[38]

Obvyklé technologie a moderní prostředky na dopravním polygonu:

1. Školící středisko – obvykle bezbariérová budova, která obsahuje učebny s interaktivní digitální tabulí a multimediální technikou.
2. Smyková deska a asfalt s vodními překážkami – umělé vytvoření kolmé vodní překážky k nácviku náhlého vyhýbání a další simulace.
3. Kluzný kopec – Slouží k porovnání fyzikálních zákonitostí jízdy v krizové situaci vůči kluzné rovině, ale také k nácviku některých situací týkající se výkonu motoru.
4. Aquaplaningová vana – Tento modul slouží k seznámení s vrstvou vody a nácviku reakce v případě, že vozidlo či motocykl začne „plavat."
5. Zatáčka – kruhový objezd – k pochopení a tréninku vlivů odstředivé síly ve vztahu k rychlosti.

Kde všude lze absolvovat školu bezpečné jízdy:

Polygon v Hradci Králové, kde funguje společnost S-drive. Polygon v Pardubicích, který disponuje školou ESSA se sportovním a výcvikovým areálem ÚAMK ČR. Společnost Dekra organizuje kurzy v akreditovaných centrech bezpečné jízdy ve Vysokém Mýtě, Mostě a v Třinci. Kromě těchto areálů, se lze objednat i do kurzů v Jihlavě, Brně, Praze, Ostravě, Sosnové u České Lípy, v Mostě či Příbrami. V hlavním městě republiky je také situována škoda Driving Academy, zaměřená na výuku sportovnější jízdy.[39]

[38] Wikipedie: Otevřená encyklopedie. *Polygon Most*. [online]. c2019. [cit. 2021-01-27]. Dostupné z WWW:<https://cs.wikipedia.org/wiki/Polygon_Most>.
[39] Ing. SVOBODA, Pavel. Polygon Hradec Klárové. *Polygon Most*. [online]. c2019. [cit. 2021-01-27]. Dostupné z WWW:<https://www.s-drive.cz/polygon/>.

5 Vzdělávací a inspirativní projekty pro řidiče

Forma dopravního vzdělávání, které je zaměřené přímo pro řidiče motocyklů, a je podporováno v rámci prevence různými programy a projekty. Tyto projekty se nezaměřují jenom na motocyklisty, ale jsou určeny pro všechny kategorie účastníků silničního provozu a pro různé věkové skupiny. Jedny z nejhlavnějších dotačních sektorů projektů jsou státní instituce, mezi které je zařazeno Ministerstvo vnitra, Ministerstvo dopravy, Policie ČR, Armáda ČR. Na projekty mohou podílet nebo je přímo realizovat Kraje, obce, neziskové organizace či firmy. V mé práci věnuji pozornost především vytypovaným programům a projektům podporující vzdělávání řidičů motocykl, kdy v dnešní době je každá taková aktivita velkým přínosem (Bezpečně na motorce, projekt APSN, učíme se přežít, začněme spolu, aneb kolama dolů, gentleman silnic, nemyslíš – zaplatíš, The action New generation). Tyto projekty na našem území jsou především uskutečňovány Policii České republiky a BESIPem.

BE-NA-MO/ Bezpečně na motorce

Tváří projektu a hlavním instruktorem kurzu je jedenáctinásobný mistr republiky v mototrialu, který předává v rámci programu své sportovní umění běžným motocyklistům po celé České republice. Projekt je proto zosnován pro motocyklisty, kteří jsou začátečníci, ale i ostřílení profesionálové na všech typech motocyklů.

Jedná se o zdokonalovací kurzy a tréninky bezpečné jízdy na výukových motocyklech s unikátním bezpečnostním rámem. Kurzy pod patronací BESIP jsou určeny široké motorkářské veřejnosti. Motocyklisté si v rámci programu je zkoušejí nácvik bezpečného ovládání svého motocyklu, a především zvládnutí krizových situací, které jim silniční provoz každým dnem přináší.

Projekt reaguje na tragickou statistiku nehodovosti motocyklistů. Jen v loňském roce se motocyklisté podíleli na 1290 nehodách, z čehož 250 připadlo na motocykly s kubaturou do 100 ccm, 1040 nehod na motocykly s kubaturou větší. Loni na našich silnicích zemřelo 62 motocyklistů a 258 bylo těžce zraněno. Největší podíl na nehodách mají motocyklisté od 25–34 let, nejčastějšími příčinami

nehod jsou nezvládnutí motocyklu a nepřizpůsobení rychlosti technickému stavu vozovky.

Motocyklisté si mohou vybrat z různých druhů kurzů. Projekt obsahuje i speciální kategorii zaměřenou především pro výchovu nové generace. Tyto kurzy jsou realizovány po celé České republice. Ročně se školí až 1000–1500 řidičů motocyklistů.[40]

Projekt APSN

Projekt APSN (Advanced Passive Safety Network) se zabývá bezpečností řidičů motocyklistů na silnicích. Hlavní výzkumy začaly již v 70letech, které byly zaměřeny na pasivní ochranu motocyklisty jako je využití airbagu při nehodě. Mimo jiné se projekt i zabýval infrastrukturou, ochrannými prvky pro motocyklisty.

Největším počinem APSN byla již zmiňovaná myšlenka zavedení airbagu. První crashtest, který neměl až tak uspokojivé výsledky, byl uskutečněn v roce 1973. Následující roky byly věnovány výzkumu a zdokonalení airbagu do motocyklu. Další crashtesty byly uskutečněny v roce v roce 1996 s mnohem lepším výsledkem, kdy tyto testy byly uskutečněny již podle normy IOS a dokázaly, že motocyklista může být úspěšně chráněn před poraněním hlavy a krku. Poslední test crashtestu byl uskutečněn výrobcem Honda v roce 2001 a vývoj airbagu na motocykl byl uveden do definitivní podoby. V Roce 2006 byly všechny tyto testy shrnuty do normy ISO 13232, která definuje 7 základních typů testů srážek motocyklu s automobilem. Tato norma v nynější době přispívá při vývoji nových motorek a je jedna z nejdůležitějších pro posuzování pasivní bezpečnosti motocyklisty.

Druhotná myšlenka tohoto projektu bylo zavedení ochranného rámu na motocykl a zdokonalování ochranného oblečení pro motocyklisty. [41]

[40] PODOUŠKA, Petr. Motorkáři.cz. *Mira lysý z autoškoly*. [online]. c2013. [cit. 2021-02-01]. Dostupné z WWW:<https://www.motorkari.cz/clanky/clanky-rozhovory/mira-lisy-z-motoskoly-bezpecne-na-motorce-odpovidal-on-line-24372.html>.
[41] JENÍK, Jan. Motorkáři.cz. *Bezpečnost motorkářů*. [online]. c2007. [cit. 2021-02-01]. Dostupné z WWW:<https://www.motorkari.cz/clanky/jak-na-to/bezpecnost-motorkaru-projekt-apsn-1.dil-3970.html>.

Učíme se přežít

Učme se přežít je název projektu, který má působnost od roku 2010 a v průběhu let se do něj připojila řada partnerů. Jedním z nich je BESIP, který byl od počátku projektu v roli garanta a dohlížel na správnost a průběh realizovaných aktivit v projektu. Projekt se snaží snížit počet dopravních nehod motocyklistů a zejména pak jejich následky. Projekt je přesvědčen, že nejefektivnější cesta, jak toho docílit je trénink v prostředí bezpečných autodromů a polygonů.

Většina vážných dopravních nehod motocyklistů je v silničním provozu spojena z přeceňování schopností, nedostatečnými zkušenostmi, ztráty sebekontroly atp. Tyto příčiny dopravních nehod můžeme také nazvat nedostatečnými dovednostmi či vzděláním. V autoškole se motocyklista naučí spoustu věcí spojených s provozem, nicméně zde není prostor na trénování rizikových situací, které v provozu mohou nastat. Nehledě na to, že každý motocykl se chová odlišně a musí se při tréninku s těmito odchylkami počítat. Za významnou část dopravních nehod motocyklistů mohou také ostatní účastníci silničního provozu.

Na základě dlouholetých statistik dopravních nehod motocyklistů se tento program zaměřil na to nejdůležitější, co by každý motocyklista měl bezpodmínečně znát a umět. Při řízení motocyklu v provozu platí totiž víc než kdekoliv jinde, že i malá chyba může být krutě trestána a může mít tragické následky.[42]

Začněme spolu, aneb kolama dolů

Projekt „Začněme spolu, aneb kolama dolů“ je realizován v České republice teprve krátce od 22. dubna 2018. Projekt byl vytvořen na základě nehodové statistiky z roku 2017, kdy na pozemních komunikacích zemřelo 60 motocyklistů a 3 jejich spolujezdci. Hlavním tvůrcem programu je Ředitelství služeb dopravní policie, Policejního prezídia ČR ve spolupráci s Asociací center pro zdokonalovací výcvik řidičů motocyklistů, kdy vytvořili preventivní aktivitu zaměřenou

[42] Učme se přežít.cz. *O projektu*. [online]. c2019. [cit. 2021-02-05]. Dostupné z WWW:<https://www.ucmeseprezit.cz/stranky/23/o-projektu.html>.

na bezpečnost řidičů motocyklů. Projekt je prezentován pod známým heslem řidičů motocyklistů „KOLAMA DOLŮ.“ [43]

Zaměření projektu je především na bezpečnost řidičů motocyklistů, kdy se pokouší o provedení správné:

- techniky jízdy motocyklisty: zvládnutí stability a ovládání motocyklu, správné zatáčení,
- reagovat na krizové situace a jak je předvídat,
- techniky brzdění z různých rychlostí a vyhýbací manévr.[44]

Dělí se do dvou částí. Aktivní účastníci jízdy obdrží před začátkem programu reflexní šle, které přispívají ke zvýšení viditelnosti motocyklisty v silničním provozu. V první části se motocyklisté účastní organizovaného výjezdu z předem určeného místa za doprovodu policistů na motocyklech. Společná jízda se uskuteční na stanovené trase v rozsahu cca 80 až 90 km, kdy cílem této trasy je výcvikové centrum a účastníci jízdy se zapojí do přípravného programu. Druhá část projektu je program v areálu výcvikového centra. Probíhají zde ukázky bezpečné jízdy i aktivní trénink bezpečné jízdy pro jednotlivce. Součástí programu bude i prezentace všech možností polygonu tak, aby si sami motocyklisté vybírali, které prvky a kurzy si chtějí vyzkoušet a ke kurzům bezpečné jízdy se sami opakovaně vraceli [45]

V současnosti jsou zapojeny do projektu tato výcviková centra:

- Polygon Most, Jihlava, LIBROS Ostrava,
- Autodrom Sosnová, Vysoké Mýto, Brno
- Polygon Dlouhá Lhota u Příbrami, S-drive Hradec Králové,
- Polygon STEEL RING Třinec.[46]

[43] ZZMV. *Začněme spolu aneb kolama dolu*. [online]. [cit. 2021-02-07]. Dostupné z WWW:<https://www.zzmv.cz/zacneme-spolu-aneb-kolama-dolu>.
[44] Bike mania. *Motorkáři se dočkali*. [online]. [cit. 2021-02-07]. Dostupné z WWW:<http://bike-mania.cz/motorkari-se-dockali-se-zasadami-bezpecne-jizdy-se-mohou-seznamit-v-kurzu/>.
[45] Odkazující na poznámku pod čarou č.43
[46] Topskolasmyku. *Projekt: začněme spolu aneb kolama dolu*. [online]. [cit. 2021-02-07]. Dostupné z WWW:< https://topskolasmyku.cz/blog/zacneme-spolu-aneb-kolama-dolu/>.

Gentleman silnic

Projekt „Gentleman silnic“ vznikl spoluprací preventivně informační skupiny Policejního prezidia ČR a České pojišťovny, a. s. na podzim roku 2004 a je zaměřen na oblast bezpečnosti v dopravě. Cílem tohoto projektu je ocenit ty, kteří v krizové situaci nezaváhali a jako účastníci silničního provozu poskytli svou pomoc lidem, kteří byli v nouzi a tím jim zachránili život nebo zdraví. Těmto „gentlemanům silnic“ je slavnostně, za účasti médií a cen, předáván certifikát „Gentlemana silnic“ s hodnotným dárkem, jako jsou hodinky. [47] Projekt je znám celosvětově. Stal se součástí Evropské charty bezpečnosti silničního provozu. Tito „gentlemani“ již aktivně přispěli a zachránili okolo 186 lidských životů v roce 2019. [48]

Nemyslíš, zaplatíš

„Nemyslíš, zaplatíš!“ je jedna z nejznámějších emotivních kampaní Ministerstva dopravy. Byla zahájena dne 1. 10. 2008 a její první část trvala celých dvacet pět měsíců. Představila se pomocí televizního vysílání, rozhlasu a internetu. Je to jedna z nejdražších (150 milionů korun) dotovaných bezpečnostních kampaní v historii prevence v oblasti bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci. Tato kampaň byla zaměřena na věkovou skupinu mladých lidí do věku 25 let.

Všechny realistické krátké spoty končí smrtí někoho z osádky vozidla a psychickými či fyzickými následky nehody. Spoty končí prohlášením s otázkou, zdali jsme připraveni zaplatit cenu, např.: „Také ostatní věci, jako rychlá agresivní jízda, alkohol nebo třeba drogy za volant prostě nepatří. Tato zprostředkovaná forma surových následků dopravních nehod zvedla pobouření u určité části veřejnosti. Přes nátlak na stažení těchto spotů ze svých obrazovek media přistoupila na určitý druh cenzury: Vysílání spotů po 22. hodině večerní, či rozmazání určitých záběrů drastických následků. Tento krok vedl ke snížení efektivnosti a účinnosti této kampaně, ale i přesto se považuje za úspěšnou. [49]

[47] Policie ČR. *Gentleman silnic*. [online]. [cit. 2021-02-07]. Dostupné z WWW:<https://www.policie.cz/clanek/gentleman-silnic-806974.aspx>.
[48] por. Bc. Milan Bajcura, Policie ČR. *Gentleman silnic*. [online]. c2021. [cit. 2021-02-07]. Dostupné z WWW:<https://www.policie.cz/clanek/gentleman-silnic-71354.aspx>.
[49] Proven.cz. *Reklamy značky: Nemyslíš-zaplatíš*. [online]. [cit. 2021-02-08]. Dostupné z WWW:<http://www.tvspoty.cz/znacka/besip-nemyslis-zaplatis/>.

The Action: New Generation

The Action New Generation je multimediální divadelní představení plné emocí a dějových zvratů určené všem budoucím a začínajícím řidičům motocyklů či automobilů. The Action New Generation navazuje na velmi úspěšný specifický emotivní projekt The Action, který od své premiéry 10. 12. 2004 oslovil více jak 209 000 diváků v České republice i na Slovensku.

Cílem projektu je prevence rizikového chování uvedené cílové skupiny v silniční dopravě, prevence užívání alkoholu a jiných omamných látek před řízením motorových vozidel a během něj, zejména ve vazbě na předchozí návštěvu diskoték a nočních klubů. Boj proti rychlé nebo nezodpovědné jízdě a důraz na používání bezpečnostních pásů jsou dalšími sděleními, která působí na cílovou skupinu. silniční dopravy.

Jeho ojedinělost spočívá v tom, že pracuje s přesně danou cílovou skupinou a používá při tom moderní komunikační prostředky srozumitelné teenagerům a mladým lidem. Pomocí specifických uměleckých prostředků a dějových zvratů je divák vtažen do příběhu a emocí, které se odehrávají nejen v průběhu dopravní nehody, ale i po ní. Následně je seznámen s možnými dopady v podobě trvalého zdravotního postižení, které mohou provázet účastníky dopravní nehody po zbytek jejich života.

Bezstarostný svět, který mladí lidé znají z televize, reklam, filmů a počítačových her, je konfrontován s realitou opravdového života zasaženého dopravní nehodou. Pomocí moderních uměleckých prostředků a dějových zvratů je divák vtažen do příběhu a emocí, které se odehrávají nejen v průběhu dopravní nehody, ale i po ní. Divák je seznámen s možnými dopady v podobě trvalého zdravotního postižení, které mohou provázet účastníky dopravní nehody po zbytek jejich života.

Průběh multimediální show nabízí silný emotivní prožitek a seznamuje diváky s reálnými dopady dopravní nehody na oběť, ale také na další osoby v jejím okolí. Forma preventivního působení, kterou používá projekt TheAction New Generation je velmi specifická. Nesnaží se poučovat o tom, jak se má účastník silničního

provozu chovat. Účinkující neurčují divákům pravidla chování. Závěr si vytváří každý sám.

Představení jsou bezplatná, aby se jich účastnilo co nejvíce začínajících řidičů a organizována především pro studenty středních škol. Představení trvá cca 60 minut.[50]

5.1 Subjekty působící v prevenci dopravní výchovy

Subjekty jako je BESIP, Policie České republiky se snaží působit preventivně v oblasti bezpečnosti silničního provozu a dopravní výchovy v jednotlivých krajích ČR. Účelem jejich činnosti je působit na cílovou skupinu, jako jsou všichni účastníci provozu na pozemních komunikacích, a to zejména v oblasti zajištění dopravně výchovných programů a akcí k prevenci nehodovosti v silničním provozu.

Školní a předškolní zařízení

Základem každého vzdělání je i školní a předškolní vzdělávání. Každý z nás bude jednou řidič, protože důležité klást důraz i na děti a mladistvé. Školy by se měly účastnit různých dotovaných vzdělávacích projektů, které se týkají dopravy. V těchto dotovaných projektech je zahrnuto získávání teoretických znalostí, jako je třeba výuka či psaní různých testů až po získávání praktických znalostí, kdy se žáci učí jezdit na různých dopravních hřištích.

BESIP

Zkratka udávaná pro BEzpečnost SIlničního Provozu. Organizace byla založena v roce 1967. BESIP je integrální součástí Ministerstva dopravy, který zprostředkovává komunikaci s veřejností. Spolupracuje také i s ostatními orgány státní správy, které působí v oblasti prevence dopravních nehod a pomocí svých pracovníků zajišťuje preventivní akce v regionech, městech a obcích či autosalonech. Prvotním cílem tedy bylo strukturalizovat systém dopravní výchovy a ucelený dopravní výukový materiál, který by působil na lidského činitele po celý život od ranní školní výchovy přes dopravní výchovu, do výcviku řidičů až k určitým formám pozornosti zejména pro seniory. BESIP je jeden z hlavních činitelů, kteří se podíleli na vývoji dětských dopravních hřišť, kde zkoušel

[50] THE ACTION New Generation. *Základní informace o projektu.* [online]. [cit. 2021-02-10]. Dostupné z WWW:<http://theaction.cz/Zakladni-informace-o-projektu>.

teoretické znalosti v praxi. Snažil se od ranného věku v dětech rozvíjet ukázněnost, vztah ke zdraví, opatrnost, snaží se rozvíjet vlastnosti, které ovlivňují reakci dětí při chování v určitých situacích (dopravních), tj. paměť, pozornost, soustředěnost, ukázněnost, ohleduplnost, vnímání i orientaci v prostoru a čase, vnímání nebezpečí. Pokoušel se vybudovat hodnotový žebříček dětí a mladistvých, a tím se snažil ovlivnit jejich postoj jako budoucího účastníka silničního provozu.

V nynější vykonává preventivní činnost v oblasti bezpečnosti jako jsou akce: „Domluvme se!“, televizními spoty „Nemyslíš, zaplatíš!“, „Bezpečnost na železničních přejezdech“, „Nová pravidla“ plynulosti provozu na pozemních komunikacích dle zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, kterou vytváří, zosnuje a následně vyhodnocuje její učenost. Preventivní činnost vykonává především formou celostátních kampaní, dopravní výchovy a šířením informací o osvědčených postupech v dopravě. Cílem této strategie je snížit počet usmrcených.

Policie České republiky

Policie České republiky je v očích veřejnosti brána především jako preventivní a represivní orgán, tak nedílnou náplní policejní práce je i preventivní činnost v Dopravě. Zaměřuje se na prevenci jevů vzniklých lidských zaviněným, a to na předcházení nehodovosti, úmrtí či těžkému ublížení na zdraví způsobené dopravnímu nehodami, řešení krizových a stresujících situací. Jejich důležitou složkou sloužící k seznámení řidičů s prevencí jsou různé podpůrné kampaně, projekty a akce. Policie České republiky realizovala již v předešlých kapitolách zmiňované kampaně, projekty a akce týkající se dopravy, jako jsou: „BE-NA-MO“, „začněme spolu, aneb kolama dolu“, „gentleman silnic“, nemyslíš zaplatíš.“[51]

[51] Policie ČR. *Policie České republiky – KŘP královehradeckého kraje*. [online]. [cit. 2021-02-15]. Dostupné z WWW:<https://www.policie.cz/clanek/prevence-v-doprave-870739.aspx>.

6 Motivace ke vzdělávání u řidičů motocyklistů

Motivace je postulovaný proces, určující k zaměření, trvání a intenzity chování. V tomto smyslu je to psychologický hypotetický konstrukt, popisující vysvětlující psychologické příčiny chování. Funkcí motivace, jelikož vede k účelnému chování, je pak uspokojování potřeb individua, jež jsou pociťovaným nedostatkem.

Havlík charakterizuje motivaci jako jeden v mnoha podnětu neboli to, co jedinec chce nebo nechce, a to co odmítá nebo čemu dává zase přednost. Primárním zdrojem pro lidskou motivaci jsou potřeby vnitřní a tzv. pobídky vnější, incentivy.[52]

- **Motivaci vnitřní** z pohledu řidiče motocyklisty – proud motivační energie u řidiče, který je vyvolaný potřebou vzniklou na základě vnitřní situace jedince či pociťovaným nedostatkem ve vzdělání, nebo jiném odvětví seberealizace. Řidič je odhodlaný ke vzdělání sám, ze své vlastní vůle se i nadále rozvíjet. K osobnostnímu rozvoji slouží centra jako jsou autoškoly, motoškoly, různé podpůrné projekty, kampaně.
- **Motivace vnější** z pohledu řidiče motocyklisty – je vyvolána podněty působícími na jedince z jeho vnějšího okolí, jako na příklad: zvyšující se úmrtnost motocyklistů, nebezpečné krizové situace, či působením jiného organu k naučení určitého zákona. Některé vnější podněty se mohou stát motivátory jednání jen v případě adekvátního vnitřního ladění daného stavem pocitu potřeby, např. potřeba většího bezpečí.[53]

[52] HAVLÍK, Karel. Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál, 2005. s. 20. ISBN 80-717-8542-3.

[53] Wikisofia. *Motivace dospělých ke vzdělávání*. [online]. [cit. 2021-02-17]. Dostupné z WWW:<https://wikisofia.cz/wiki/Motivace_dosp%C4%9Bl%C3%BDch_ke_vzd%C4%9Bl%C3%A1v%C3%A1n%C3%AD>.

7 II. EMPIRICKÁ ČÁST

Tématem teoretické části je vzdělávání řidičů motocyklistů v České republice. Bylo zde popsáno základní pojmosloví vztahující se k této problematice, vzdělávání řidičů v autoškolách a motoškolách, ale také i dopravní nehody této kategorie. Empirická část bakalářské práce má za úkol zmapovat jaké mají řidiči motocyklisté dosavadní vzdělání, a především jeho dostatečnost. Také zdali vzdělanost je jednou z příčin vzniku dopravních nehod.

8 Cíl empirické části

Cílem empirické části je zmapovat vzdělávání řidičů této kategorie a především zdali je jejich vzdělanost dostatečná. Kromě mapování vzdělání řidičů průzkum také zkoumá, zdali vzdělanost je jednou z příčin vysoké nehodovosti této kategorie. Kromě zmíněných bodů má průzkum také nastínit příčiny vzniku dopravních nehod.

8.1 Hypotézy průzkumu

K realizaci průzkumu jsem si stanovil tři hypotézy:

1. Respondenti jsou držiteli řidičského oprávnění na motocykl.
2. V rámci dotazníkového šetření si potvrdím dobrý stav vzdělanosti této kategorie řidičů.
3. Většina dopravních nehod je způsobena nedostatečnou vzdělaností řidičů motocyklistů.

První hypotéza byla vytvořena s ohledem na zaměření se na určitou kategorii držitelů řidičského oprávnění. Problematice zjištění statusu vzdělanosti respondentů se věnuje druhá hypotéza, protože pro řidiče je velice důležité si uvědomit, že vzdělanost a nabité zkušenosti v autoškolách/motoškolách mohou předcházet vzniku dopravních nehod. Třetí hypotéza je zaměřena na nehodovost této kategorie.

8.2 Popis zkoumaných respondentů

Základní vzorek tvořilo 700 respondentů – aktivních řidičů motocyklistů na pozemních komunikacích, držitelé řidičských oprávnění na motocykl tzv. s držiteli řidičského oprávnění různých skupin AM, A1, A2, A, v různé věkové kategorii rozdělené do čtyř skupin. 15–17 let, 18–24 let, 25–30 let, 30 let a výše. Výběr respondentů nebyl ovlivněn pohlavím.

8.3 Použité metody

K získání stanovených informací a poznatků mého průzkumu a k dosažení cílů průzkumu jsem zvolil dotazníkovou techniku. Snažil jsem se oslovit co nejvíce respondentů a zaměřit se na kvantitativní výzkum. Zaměřil jsem se především na sociální média pomocí různých internetových zdrojů, aby byl můj dosah co nejširší a získal jsem názory, informace a zkušenosti od co možná nejvíce řidičů motocyklistů. Tato technika se mi jevila vzhledem k velikosti zkoumaného vzorku (700 respondentů), vzhledem k zajištění anonymity dotazovaných respondentů, z důvodů získání nějakých informací, pro příklad: „Zdali někdy řidiči motocyklisté porušili zákon," a vzhledem k špatné situaci v rámci COVIDU-19, nejideálnějším a nejvhodnějším řešením.

Dotazníkový průzkum jsem vytvořil pouze pro účel věnovaný zjištění informací, který jsem použil pro stavbu celé praktické části mé bakalářské práce. Pro všechny respondenty, muže i ženy různých věkových kategorií, různě dlouhých časových rozmezí držení řidičských oprávnění nebo různosti na základě používání motocyklu, totožně sestavený. Dotazník se skládal z 18 otázek, přičemž poslední otázka byla pouze doplňková k dobrovolnému vyjádření se řidičů samotných k problematice tématu, jako je vzdělání a vzdělávání, nehodovost, a mnoho dalších. (viz. dotazníkové šetření pro řidiče motocyklisty – příloha č. 1). V první části dotazníkového setření byly otázky zaměřeny na zjištění obecných informací o respondentech. V Další části byly otázky specifikovaně zaměřeny na vzdělanost řidičů a na zjištění příčin vzniku dopravních nehod.

V dotazníkovém šetření jsem použil otázky otevřené i uzavřené. Při některé otázce prvního, či druhého typu jsem vyzval respondenta, k vyplnění dodatečné informace v rámci dotazované statistiky a možnosti vyjádření se k tématu.

Výhodou této techniky je, že předmětem analýzy jsou odpovědi na různé otázky, které jsou především pevně dané a stejně formulované. Nevýhodou této techniky může být nepravdivost odpovědí a také to, že respondent nemusí otázce porozumět. Abych se těmto chybám vyvaroval, provedl jsem tzv. pilotní průzkum, který mi pomohl odstranit nedostatky dotazníku.

Zpracování dat z průzkumného dotazníku v praktické části bakalářské práce bylo vygenerováno automaticky a výsledky jsem upravil a zpracoval do počítačového programu Microsoft Word 2019. Uzavřené otázky jsem zpracoval do grafů a tabulek. Jedna otázka byla zpracována formou lineární stupnice. Otevřené otázky jsem přepočítal do procentuální formy. Tabulku a grafy jsem následně doplnil a okomentoval svým slovním popisem ze zjištěných výsledků.

8.4 Průběh průzkumu

Realizace celého průzkumu, která je zahrnuta v praktické části bakalářské práce, byla provedena autorem, Tomášem Neckařem. Vypracoval jsem dotazník v elektronické formě pomocí formulářů disk Google. Spolupracoval jsem se správci elektronických stránek, webů a sociálních sítích, kteří mě umožnili po splnění určitých podmínek publikaci s mým stručným obsahem, kde jsem seznámil respondenta s dotazníkovým šetřením. Přes aktivní odkaz mi následně dotazník vyplnili a odeslali. Respondenti postupovali dle zadaných pokynů.

Elektronický dotazník jsem vytvořil dne 13. 1. 2021. Po konzultaci s vedoucím práce jsem 15. 1. 2021 dotazníkové šetření publikoval na webových a sociální stránkách. Dotazníkové šetření jsem ukončil 25. 1. 2021. Vyhodnocení a zpracování dat do grafické a tabulkové podoby z dotazníkového průzkumu jsem uskutečňoval od začátku měsíce února do druhé poloviny února 2021.

Celkový přístup respondentů k vyplňování a odeslání dotazníkového šetření lze zhodnotit jako velice kladný, až na nějaké ne-příliš kladné vyjádření se k danému dotazníkovému šetření z odpovídajících respondentů. Vysoká návratnost a rozšíření mezi širokou skupinu řidičů motocyklistů spočívá především na mé píli osobně prodiskutovat spoustu dotazů z různých směru od respondentů a na mnoha projednaných hodinách s různými správci sítí o povolení publikace.

9 Výsledky průzkumu

V následující části budou předloženy výsledky průzkumu a jejich interpretace.

9.1 Třídění prvního stupně

Otázka č. 1: **Jaká je Vaše věková kategorie?**

Tato otázka se zabývala výzkumem, do jaké věkové kategorie se dotazovaní respondenti řadí. Když jsem se rozhodl zvolit elektronický dotazník a tím pádem jsem zvolil cestu přes sociální media, tak jsem měl obavy, aby se dotazník netýkal pouze jenom mladistvých osob. Výsledek byl pro mne překvapující. Nejvíce absolventů bylo začleněno do největší možné kategorie v dotazníkovém šetření „od 30 let a více“ s počtem odpovídajících respondentů čtyři sta devět (59 %) a nejméně jich bylo ve věkové kategorii „od 15 let do 17 let“ o počtu třiceti osmi respondentech (5 %). Početní a procentuální rozdíl ve středních kategoriích od „od 18 let do 24 let“ a „od 25 let do 30 let“ se lišil v rozdílu 4 %. (viz Tabulka č. 2).

Tab. 2: Věková kategorie respondentů, vlastní zdroj.

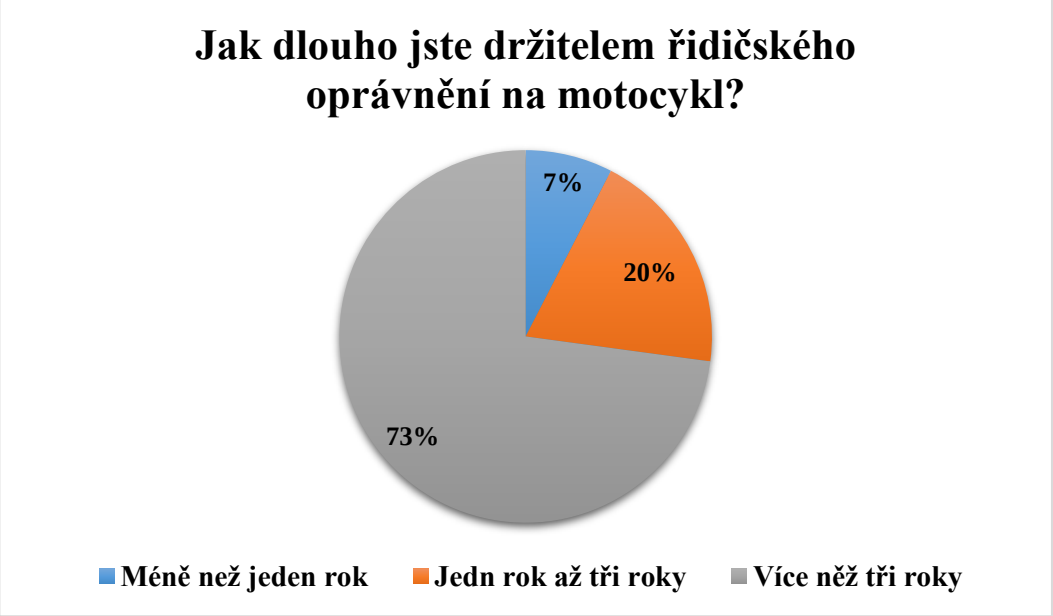
Věková kategorie	Počet odpovídajících respondentů
15–17 let	38 (5 %)
18–24 let	143 (20 %)
25–30 let	110 (16 %)
30 a více let	409 (59 %)

Otázka č. 2: **Jak dlouho jste držitelem řidičského oprávnění na motocykl?**

Na tuto otázku odpovědělo sedm set řidičů motocyklistů. Touto otázkou jsem se chtěl především zaměřit na zjištění faktu, jak dlouho řidiči vlastní řidičské oprávnění na motocykl a od toho odvíjející se znalosti a zkušenosti. Odpovědi jsem kategorizoval do třech obdobích – 1) Méně než jeden rok, 2) Jeden rok až tři roky, 3) Více něž tři roky. Chtěl jsem zajistit, aby se nejednalo pouze na jednotné zaměření skupin, ale o rozložení mezi různé skupiny řidičů od začátečníků přes pokročilé až po „ostřílené profesionály".

Z poznatku, že odpověděl plný počet respondentů předpokládám, že všichni mají řidičské oprávnění na motocykl různých skupin.

Graf č. 1: Délka držení řidičského oprávnění, vlastní zdroj.

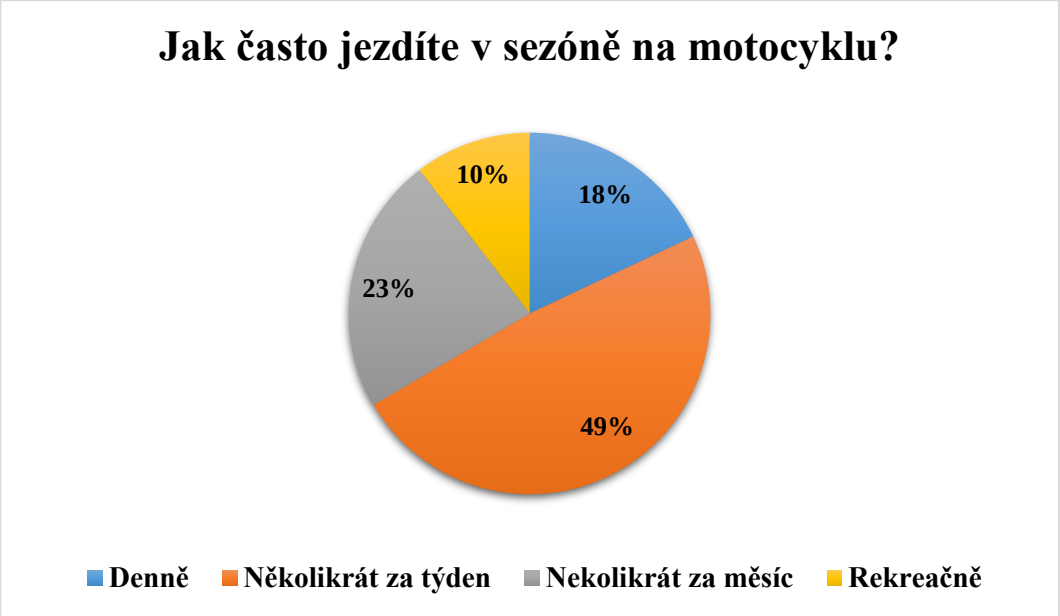


Podle grafu č. 1 je patrné, že dotazníkové šetření vyplňovalo především pět set deset řidičů (73 %), kteří spadají mezi zkušenější a jsou držitelé řidičského oprávnění déle než tři roky. Dále vyplňovala dotazníkové šetření skupina o sto třiceti sedmi řidičů (20 %) v rozmezí od jednoho roku do tří let. A nejméně zkušenější skupina tvořící padesát tři řidičů (7 %), (viz Graf č. 1).

Otázka č. 3: **Jak často jezdíte v sezóně na motocyklu?**

Touto otázkou jsem chtěl zjistit, zdali dotazovaní respondenti, řidiči motocyklů, jsou aktivními účastníky na pozemních komunikacích v době jejich sezóny (na přelomu března/dubna do konce října/listopadu), aby se jednalo především o aktuální informace.

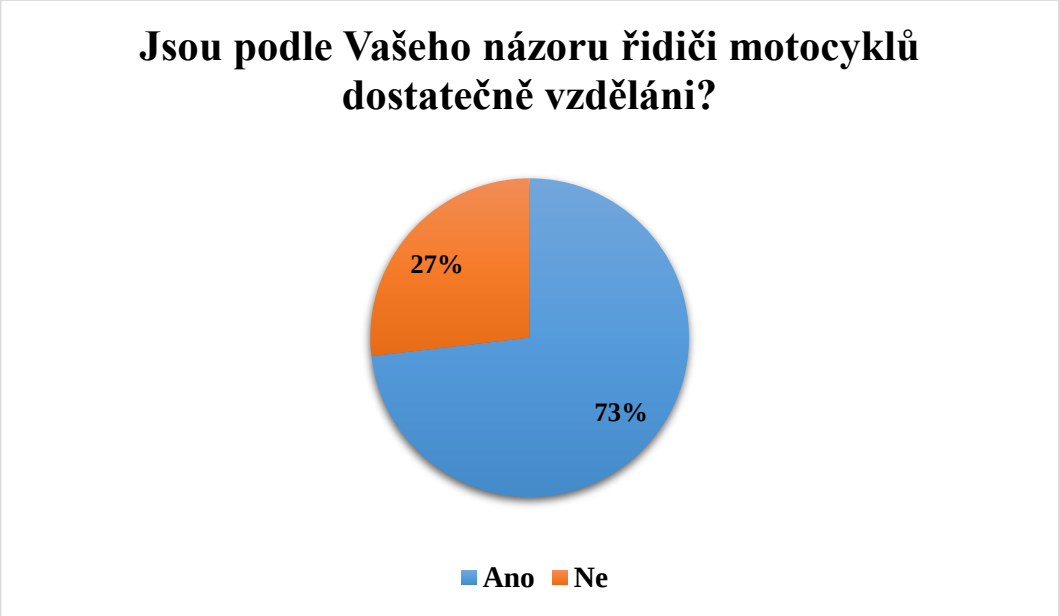
Graf č. 2: Jak často jezdíte v sezóně na motocyklu, vlastní zdroj.



Z grafů je tedy patrné, že většina řidičů, kteří vyplňovali dotazník, vyjma sedmdesáti třech (10 %), kteří se věnují jízdě pouze rekreačně, je aktivních řidičů v každé sezóně celkový počet šest set dvacet sedm (90 %), proto můžeme výsledné poznatky zařadit mezi aktuální. (viz Graf č. 2).

Otázka č. 4: **Jsou podle Vašeho názoru řidiči motocyklů dostatečně vzděláni?**

Graf č. 3: Vzdělanost řidičů motocyklistů, vlastní zdroj.

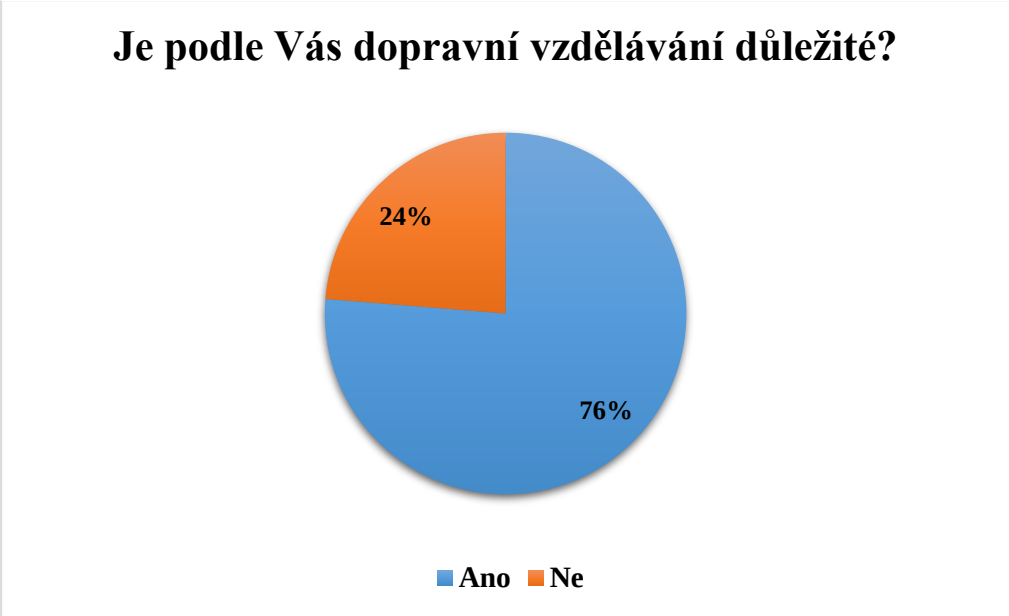


Většinový počet pět set dva respondentů (73 %) se domnívá, že řidiči motocyklistů jsou dostatečně proškoleni. Zatímco sto osmdesát osm respondentů (27 %) se přiklání k názoru, že tato skupina řidičů není dostatečně proškolena. (viz Graf č. 3).

Smyslem uvedené otázky bylo zajistit, aby řidič nehodnotil sám sebe subjektivní formou, ale snažil se zamyslet nad ostatními řidiči objektivní formou.

Otázka č. 5: **Je podle Vás dopravní vzdělávání důležité?**

Graf č. 4: Důležitost dopravního vzdělání, vlastní zdroj.

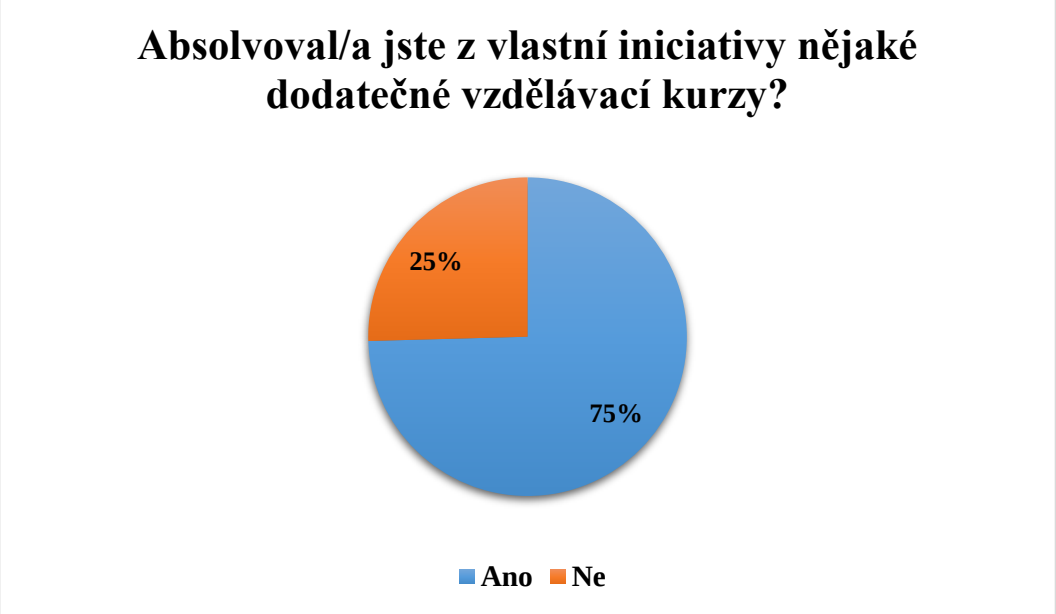


Tato otázka zjišťovala, zdali si sami řidiči myslí, že je dopravní vzdělávání důležité a předpokladem toho je, že řidiči, kteří uvedli odpověď „Ano“, tak by se z vlastních iniciativy mohli zúčastnit dodatečných vzdělávacích programů. Jedná se o pět set třicet čtyři řidičů (76 %). Dvě stě třicet čtyři řidičů (24 %) nepovažuje dopravní vzdělávání za důležité. (viz Graf č. 4).

Otázka č. 6: **Absolvoval/a jste z vlastní iniciativy nějaké dodatečné vzdělávací kurzy?**

Tato otázka zkoumala, zdali řidiči motocyklisté absolvovali z vlastní iniciativy nějaké dodatečné vzdělávací kurzy na zlepšení zkušeností, dovedností v řízení motocyklu po úspěšném absolvování autoškoly v motoškole či opět v autoškole. Pět set dvacet dva respondentů (75 %), tedy nadpoloviční většina řidičů se nezúčastnila žádného vzdělávacího kurzu, ani jiných kurzů na zlepšení dovedností. Zbylý počet sto sedmdesát osm respondentů (25 %) absolvovali nějaký kurz. (viz Graf č. 5).

Graf č. 5: Absolvované dodatečné vzdělávací kurzy, vlastní zdroj.



Otázka č. 7: **Pokud jste v předchozí otázce odpověděl/a „Ano“, tak jaké vzdělávací kurzy jste absolvoval/a?**

Tato otázka navazuje na předchozí otázku.

Respondenti, kteří odpověděli, tak se převážně účastnili těchto motoškol a kurzů. Smyslem uvedené otázky bylo zjistit, jakých kurzů se účastní většina řidičů motocyklistů v České republice a v neposlední řade tyto řidiče inspirovat k možnému vzdělávacímu programu.

Motoškoly a autoškoly:

- Motoškola Sršeň,
- Motoškola Lisý,
- Motoškola Masarykova okruhu,
- Škola smyku.

Kurzy:

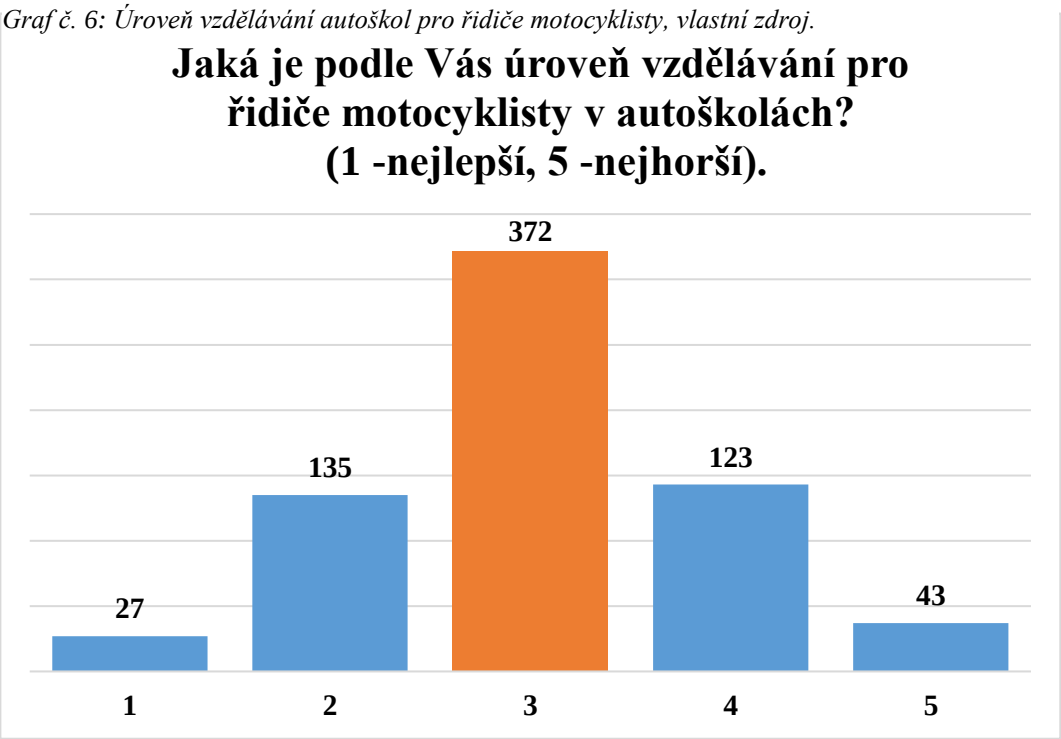
- Kurz bezpečné jízdy,
- Enduro kurz,
- Bezpečně na motorce,
- Motocyklový den žen,
- Kurzy pořádané policii ČR,
- Kurzy od BESIPU,
- Učíme se přežít.

Otázka č. 8: **Jaká je podle Vás úroveň vzdělávání pro řidiče motocyklisty v autoškolách?**

Tato otázka mapovala úroveň vzdělávacích programů v autoškolách v České republice pro řidiče dvoukolových motorových vozidel z pohledu jich samotných.

Úroveň vzdělávání jsem ohodnotil bodovou stupnicí jako ve škole, kdy jednička je nejlepším hodnocením úrovně vzdělání a pětka tou nejhorší.

Graf č. 6: Úroveň vzdělávání autoškol pro řidiče motocyklisty, vlastní zdroj.



Po rekonstrukci odpovědí se nadpoloviční většina, tedy tři sta sedmdesát dva respondentů shodla na středu této stupnice. Uvedla, že vzdělávací program pro tuto kategorii je průměrný, dobrý. Ohodnocení známkou 4 – dostatečná, hodnotilo sto dvacet tři respondentů a známkou 2 – chvalitebná o celkovém počtu sto třiceti pěti respondentech byla takřka bez rozdílu pár jednotek totožná. Bodové ohodnocení známkou 1 – výborná odpovědělo dvacet sedm respondentů a známkou 5 – nedostačující čtyřicet tři respondentů. (viz Graf č. 6).

Otázka č. 9: **Informovala Vás autoškola o problematice bezpečnosti v silniční dopravě?**

Tato otázka se zabývala výzkumem, zdali řidiči motocyklisté byli informováni v plném rozsahu dle osnov o problematice bezpečnosti v silniční dopravě v autoškole. Je obecným faktem, že mnoho autoškol tuto skupinu nedostatečně vzdělává, protože z finančního hlediska se náklady na provoz motocyklu a individuální přístup k praktické jízdě žáka takřka rovná výdělečným hodnotám autoškol.

Graf č. 7: Informovanost o problematice bezpečnosti v silniční dopravě, vlastní zdroj.

Čtyři sta dvacet jedna respondentů (60 %) uvedlo, že autoškola, ve které byli vzděláváni je dostatečně proškolila a připravila na pravidla silničního provozu. Druhá polovina o celkovém počtu dvě sta sedmdesát devět respondentů (40 %) si myslí, že nebyli dostatečně připraveni na dění provozu. (viz Graf č. 7).

Otázka č. 10: **Když se stane dopravní nehoda se zraněním, tak?**

a) Obleču si reflexní vestu, zapnu výstražná světla, umístit výstražný trojúhelník, zavolám na číslo 155 nebo 112 a řídím se pokyny dispečera do příjezdu rychlé záchranné služby.

b) Obleču si reflexní vestu, mávám na projíždějící řidiče a počkám až bude na místě více lidí. Rozdělím úkoly. Někdo bude resuscitovat, řídit dopravu, utěšovat raněné a někdo zavolá rychlou záchrannou službu.

c) Umístím výstražný trojúhelník, zavolám 158. Začnu resuscitovat nebo utěšovat raněné do příjezdu policie.

Tato otázka byla zaměřena na zmapování jednaní jedince přizpůsobenou na konkrétní situaci dopravní nehody se zraněním. Demonstrovala znalosti jedince z autoškoly. Čtyři sta padesát šest respondentů (66 %) odpovědělo správně a zaškrtlo odpověď a). dvě sta čtyřicet čtyři respondentů odpovědělo chybně.

Otázka č. 11: **Jaké dopravní značení je vyobrazeno na obrázku?**

Obr. č.13: Zákaz vjezdu všech motorových vozidel, [zdroj č. 10].

a) Pozor, automobil a motocykl.

b) Přikázaná jízda pro automobil a motocykl.

c) Zákaz vjezdu všech motorových vozidel.

Tato otázka sloužila opět pro zmapování znalosti jedince na určení konkretizovaného dopravního značení. Respondenti se v této otázce shodli téměř jednoznačně. Pět set osmdesát devět respondentů (85 %) odpovědělo správně, tedy zaškrtlo písmeno c). Pouhých sto jedenáct respondentů odpovědělo špatně.

Otázka č. 12: **Myslíte si, že dopravní nehody mohou být způsobeny nedostatečným vzděláním?**

Graf č. 8: Nedostatečné vzdělání jako jeden z příčin dopravních nehod, vlastní zdroj.

Téměř totožného výsledku bylo dosaženo u těchto odpovědí. Tři sta osmdesát devět respondentů (56 %) si nemyslí, že za vznikem nehodovosti stojí vzdělanost. Tři sta jedenáct respondentů (44 %) si zase myslí, že jednou z příčin vzniku dopravních nehod může být nedostatečné vzdělání. (viz Graf č. 8).

Otázka č. 13: **Myslíte si, že řidiči motocyklů jsou respektováni jako ostatní účastníci silničního provozu?**

Po rekonstrukci odpovědí na otázku se nadpoloviční většina respondentů téměř shodla na odpovědi „ne“ v celkovém počtu šest set sedmdesát jedna (96 %). Tento poznatek je překvapující, protože řidič motocyklista by měl být brán jako rovnocenný účastník silničního provozu na podzemích komunikacích k jiným účastníkům. Zbylý počet, činící dvacet devět respondentů (4 %) si nemyslí, že tato kategorie je nerespektovaná. (viz Graf č. 9).

Graf č. 9: Jak jsou bráni řidiči motocyklisté jako účastnici na PK, vlastní zdroj.

Otázka č. 14: **Pokud jste v předchozí otázce odpověděl/a „Ne“, tak uveďte, proč si myslíte, že nejsou respektováni jako rovnocenní účastníci silničního provozu?**

Tato otázka navazuje na předchozí otázku.

Respondenti, kteří uvedli, že mají pocit, nebo si myslí, že nejsou respektováni, své tvrzení odůvodnily takto:

- Nerespektování je způsobeno velikostí motocyklu k poměru velikosti třeba automobilu nebo nákladnímu vozidlu,
- Nerespektují nás, protože si jiní řidiči myslí, že když jede motorkář, tak ihned musí porušovat zákony a „Chovají se“ k nám bezohledně. (viz Graf č. 9).

Otázka č. 15: **Porušil/a jste někdy pravidla silničního provozu?**

Tato otázka sloužila k zmapování situace, kdy řidiči motocyklů porušili pravidla silničního provozu podle zákona č. 361/2000 Sb. Zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Graf č. 10: Porušení pravidel silničního provozu, vlastní zdroj.

Pět set sedmdesát jedna respondentů (82 %) uvedlo, že za dobu držení řidičského oprávnění spáchalo nějaký přestupek nebo trestný čin týkající se dopravy. Zbylý počet sto dvacet devět respondentů (18 %) uvedlo, že nespáchalo žádný přestupek. (viz Graf č. 10).

Smyslem uvedené otázky bylo zjistit, zda respondenti někdy porušili pravidla silničního provozu. Tato otázka byla kladená záměrně z toho důvodu, aby si respondentky promyslely, jestli se tak chovají a pokud ano, tak tak jakým způsobem.

Otázka č. 16: **Pokud jste v předešlé otázce odpověděli ano, o jaké události se jednalo?**

Tato otázka navazuje na předchozí otázku. Otázka byla otevřená, proto se objevuje více než sedm set odpovědí. (Uvedené počty odpovídají jedné jednotce = jedna odpověď respondenta).

Respondenti, odpovídali takto:

- Nedodržování rychlosti,
- Nebezpečné přejíždění (podélná čára souvislá, kolona),
- Nerespektování dopravního značení,
- Jízda bez povinné výbavy,
- Nerespektování dopravního značení,
- Špatné parkování.

Graf č. 11: Nejčastější dopravní přestupky, vlastní zdroj.

V Prvním (levém grafu) Jsou vyobrazeny nejvíce opakovanější odpovědi. V druhém (pravém grafu) jsou vyobrazeny méně často uvedené odpovědi. Po vyhodnocení a zpracování zlískaných dat bylo zjištěno, že nejvíce řidičů motocyklistů se dopouští porušení rychlosti. Dalším nejčastější přestupkem páchajícím touto skupinou je nebezpečné předjíždění a nerespektování dopravního značení. (viz Graf č. 11).

Otázka č. 17: **Potkala Vás na silnici nějaká nepříjemná událost z pohledu motocyklisty?**

Tato otázce zkoumá, zdali dotazovaní respondenti byli účastníky dopravní nehody, nebo je potkala nějaká nepříjemná událost na pozemních komunikacích, a to se zaviněním jiných řidičů.

Graf č. 12: Nepříjemná situace/událost na pozemní komunikaci, vlastní zdroj.

Odpovědi řidičů motocyklistů mě na tuto otázku mne opět překvapily. Šest set sedmdesát pět respondentů (96 %) odpovědělo, že je na pozemních komunikacích potkala nepříjemná událost nebo museli čelit nepříjemným situacím. Dvacet pět respondentů (4 %) odpovědělo, že na pozemní komunikaci nemuseli čelit žádné nepříjemné události. (viz Graf č. 12).

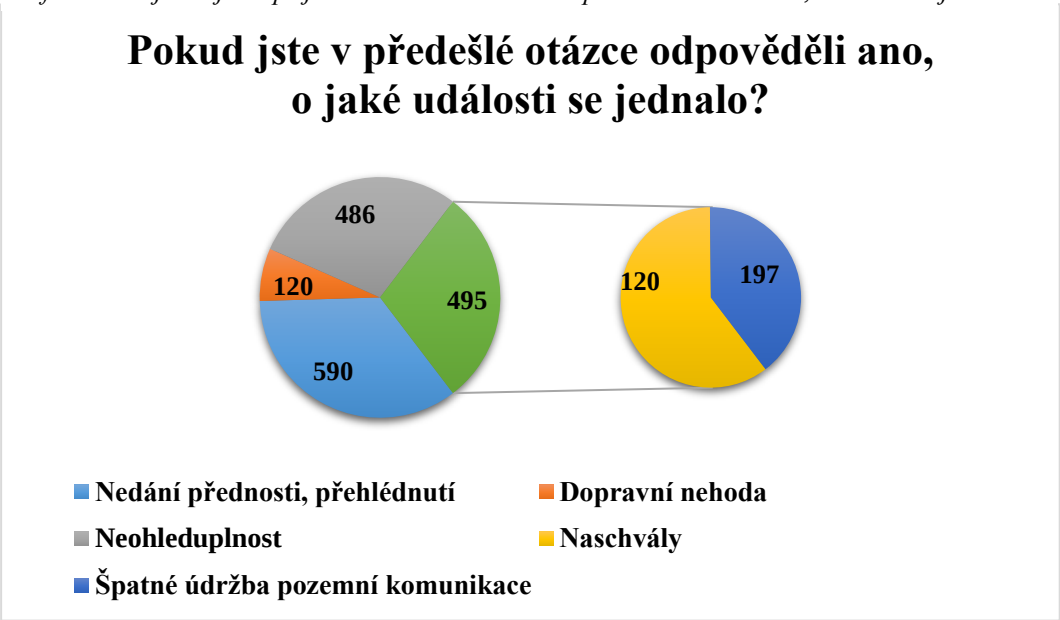
Otázka č. 18: **Pokud jste v předešlé otázce odpověděli ano, o jaké události se jednalo?**

Tato otázka navazuje na předchozí otázku. Otázka byla otevřená, proto se objevuje více než sedm set odpovědí. (Uvedené počty odpovídají jedné jednotce = jedna odpověď respondenta).

Respondenti, odpovídali takto:

- Nedání přednosti, přehlédnutí,
- Vytlačování, vybrždďování,
- Dopravní nehoda se zaviněním jiného účastníka,
- Neohleduplnost,
- Naschvály,
- Špatná údržba pozemní komunikace.

Graf č. 13: Nejčastější nepříjemné situace/události na pozemní komunikaci, vlastní zdroj.



V Prvním (levém grafu) jsou vyobrazeny nejvíce opakovanější odpovědi. V druhém (pravém grafu) jsou vyobrazeny méně často vyhodnocené odpovědi. Po vyhodnocení a zpracování získaných dat bylo zjištěno, že řidiči motocyklisté se nejčastěji dostanou do nepříjemní situace, kdy ostatní řidiči jim nedají přednost či je přehlédnou. Následně se respondentů setkávají s neohleduplností ze strany jiných účastníku provozu na pozemní komunikaci. (viz Graf č. 13).

9.2 Shrnutí výsledků praktické části

Kvantitativní dotazníkový průzkum byl zaměřen na zjištění co nejvíce objektivních informací pro úspěšné stanovení hypotéz.

Průzkum byl rozeslán mezi sedm set řidičů motocyklistů. Návratnost vyplněných dotazníků byl 100 % – výsledky pro zjištění stanovených hypotéz lze tedy považovat za kvantitativní. Graf č. 2 měl za úkol zjistit, zdali jsou respondenti aktivními účastníky na pozemních komunikacích pro následné zhodnocení celého dotazníku reálnými odpověďmi. (viz Graf č.2). Tento fakt se mi potvrdil, přičemž aktivními účastníky na pozemních komunikacích v sezónní době tvoří počet čtyři sta šedesáti šesti respondentů (69 %), proto můžeme výsledné poznatky zařadit mezi aktuální.

První část praktického výzkumu se zabývá zmapováním vzdělávání řidičů této kategorie v autoškolách, a především zdali je jejich vzdělanost dostatečná. Do rámce pro zjištění první hypotézy jsem zahrnul i to, jestli podle účastníků na pozemních komunikacích jsou ostatní řidiči motocyklů dostatečně vzděláni a jaká je nynější úroveň vzdělávacích programů v autoškolách. Jedná se o vzdělávání jak z praktického hlediska zkušeností, tak i z toho teoretického. Věkové rozmezí dotazovaných respondentů je rozloženo do široké kategorie, proto se tento výzkum týká řidičů, kteří jsou těsně po úspěšném ukončení autoškoly až po ty řidiče, kteří jsou aktivními účastníky na pozemních komunikacích již několik let.

Dalším cílem kromě mapování vzdělání řidičů, tento průzkum také zkoumá, zdali vzdělanost je jednou z příčin nehodovosti této kategorie. Kromě zmíněných bodů má průzkum také nastínit příčiny vzniku dopravních nehod.

9.3 Ověření hypotéz průzkumu

Hypotéza č. 1: **Respondenti jsou držiteli řidičského oprávnění na motocykl.**

Tato hypotéza se potvrdila. Podle výsledků dotazníkového šetření se ukázalo, že všichni respondenti jsou držiteli řidičského oprávnění různých skupin na motocykl. Hypotézu potvrdila především otázka č. 2: z dotazníkového šetření: Jak dlouho jste držitelem řidičského oprávnění na motocykl. Kdy 73 % respondentů uvedlo, že vlastní řidičské oprávnění více než tři roky, 20 % respondentů vlastní řidičské oprávnění déle než jeden rok, ale méně než tři roky a 7 % respondentů vlastní řidičské oprávnění méně než jeden rok.

Hypotéza č. 2: **V rámci dotazníkového šetření si potvrdím dobrý stav vzdělanosti této kategorie řidičů.**

Tato hypotéza se potvrdila. Podle výsledků z dotazníkového šetření se ukázalo, že řidiči motocyklistů jsou v autoškolách dostatečně vzděláváni a jejich dosavadní získané vzdělání je dostatečné pro běžný provoz na pozemních komunikacích. Hypotézu potvrdila otázka č. 4: Kdy jsem se zeptal přímo respondentů, zdali jsou podle jejich názoru řidiči motocyklů dostatečně vzděláni. V 73 % respondenti uvedlo, že jsou vzděláni dostatečně. Dále se touto problematikou zabývala i otázka č. 6: a to, zdali řidiči absolvovali z vlastní iniciativy nějaké dodatečné vzdělávací kurzy. Nadpoloviční většina pět set dvacet dva respondentů (75 %) uvedlo, že ano. Tuto hypotézu především potvrdila otázka č.8: a to, jaká je úroveň vzdělávání pro řidiče motocyklisty v autoškolách v rámci České republiky. Po rekonstrukci odpovědí se nadpoloviční většina, tři sta sedmdesáti dvou respondentů (53 %), shodla na středu této stupnice, tedy, že vzdělávací program autoškol pro tuto kategorii je hodnocen jako dobrý. Tento fakt také potvrdila otázka č. 10: Když se stane dopravní nehoda se zraněním, tak? a otázka č. 11: Jaké dopravní značení je vyobrazeno na obrázku, kdy respondenti většinou odpověděli správně.

Hypotéza č. 3: **Většina dopravních nehod je způsobena nedostatečnou vzdělaností řidičů motocyklistů.**

Tato hypotéza se nepotvrdila. Nasvědčuje tomu otázka č. 16, která mapovala odpovědi respondentů, kteří již někdy porušili pravidla silničního provozu. Odpovědi v následují otázce č. 17, naznačovali, že dopravní nehody jsou převážně způsobeny nedodržování silničních pravidel na pozemních komunikacích. Tuto hypotézu také potvrzují poznatky z otázky č. 18, kdy se tázala respondenta, zdali ho potkala nějaká nepříjemná událost na pozemních komunikacích. Odpovědi v navazující rozšiřující otázce č. 19, byly opět skoro totožné jako u předchozího zjištění.

Tyto poznatky jsou velice alarmující, protože vysoká nehodovost není způsobena nedostatečnou vzdělaností této kategorie, ale je způsobena především nerespektováním pravidel silničního provozu.

Závěr

Tato práce měla za cíl vymezit základní pojmy, jako je motocykl, vzdělávání, motocyklista a dopravní nehoda. Tento cíl byl splněn v samém úvodu práce, kdy jsem popsal všechny tyto pojmy. Díky vymezení těchto pojmů hned na začátku práce jsem mohl lépe porozumět dalším informacím zjištěných při vypracovávání bakalářské práce.

Zároveň bylo cílem analyzovat na základě kvantitativního zpracovaní zjištěných údajů jaká je kvalita vzdělávání řidičů této kategorie v autoškolách z pohledu jich samotných a zjištění, zdali je jejich vzdělanost z pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích dostačující k aktivnímu provozu. Dále se také zaměřit, zdali nedostatečná vzdělanost řidičů může způsobovat jednu z příčin vzniku nehodovosti této kategorie.

V práci jsem charakterizoval, jaká je kvalita vzdělávacích programů v autoškolách a jaká je dosavadní vzdělanost řidičů motocyklistů. Ve své práci jsem také objasnil problematiku motoškol a vzdělávacích kurzů, která má pomoci k lepšímu vzdělávání řidičů. Dále jsem popsal čtyři nejčastější a nejzásadnější příčiny vzniku dopravních nehod. Dle zjištěných poznatků je nejzásadnější příčinou dopravních nehod nedodržování pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích.

Z poznatků dotazníkového šetření lze vyhodnotit, že se ho účastnili pouze respondenti, kteří jsou držitelé řidičského oprávnění a jsou aktivními účastníky v tzv. motorkářské sezoně. Jedním z pozitivních poznatků, kdy se téměř většina respondentů shodla jednotně, je fakt, který charakterizuje vzdělávací programy v autoškolách za dobré. Dalším pozitivem se jeví i skutečnost, kdy byl zjištěn dostatečný stav vzdělanosti této kategorie. Alarmujícím poznatkem je ale zjištění negativního výsledku, že se celkem velké procento z dotazovaných respondentů přiznalo k tomu, že v motorkářské sezóně pravidelně porušují pravidla silničního provozu. Tento fakt vyvrátil hypotézu č. 3, kdy jsem s přesností stanovil, že za vznikem dopravních nehod nestojí vzdělanost, ale převážně nedodržování pravidel silničního provozu.

Závěrem chci konstatovat, že i když je statistika dopravních nehod řidičů motocyklistů dost vysoká, tak nehody zde byly, jsou a vždy budou, to se nejspíše nikdy nezmění. Je to ale chyba ve zmiňovaném vzdělávacím systému či vzdělanosti? Není. Vždy tu bude hrát nejdůležitější roli dodržování pravidel silničního provozu.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. PROROK, Pavel. *Autoškola pro uchazeče o řidičský průkaz skupiny A*. Praha: Plzeň: Beta-Dobrovský, 2000. s. 68. ISBN 80-7291-002-7.
2. SCHULTE, Christof. *Logistika.* 1. vyd. Praha: Victoria Publishing, 1994. 301 s.
   ISBN 8085605872.
3. SCHMEIDLER, Karel. *Problémy mobility stárnoucí populace*. Brno: Novpress, 2009. s. 105. ISBN 978-80-87342-05-3.
4. TOUŠEK, Radek. Management dopravy. vyd.1. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta, 2009. 125 s. ISBN 978-80-7394-172-7.
5. MACHIN, M. A., SANKEY, K. S.,2008. Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. Accident Analysis and Prevention, 40, 541-547
6. HOSKOVEC, Jiří, ŠTIKAR, Jiří a POUR, Jiří. *Psychologie a technika výcviku řidičů*. Praha: Nadas, 1966. s. 6
7. LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum (nakladatelství), 2006. ISBN 80-246-1157-0.
8. KYRIACOU, Chris. *Klíčové dovednosti učitele: cesty k lepšímu vyučování*. 2. vyd. Praha: Portál (vydavatelství), 2004. ISBN 80-7178-965-8.
9. HAVLÍK, Karel. Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál, 2005. s. 20. ISBN 80-717-8542-3.
10. MUSIL, Roman. *Pedagogika pro střední pedagogické školy: úvod do pedagogiky, pedagogika volného času, předškolní pedagogika, speciální pedagogika, vybrané kapitoly z dějin pedagogiky*. Praha: Informatorium, 2014. ISBN 978-80-7333-107-8.
11. PRŮCHA, Jan, WALTEROVÁ, Eliška a MAREŠ, Jiří. *Pedagogický slovník*. Praha: Portál, 2008. s. 54. ISBN 978-80-7367-416-8.

12. GRECMANOVÁ, Helena, Drahomíra HOLOUŠOVÁ a Eva URBANOVSKÁ. *Obecná pedagogika I*. Olomouc: Hanex, 2002dotisk. ISBN 80-85783-20-7.

Elektronické zdroje

1. AutoConsult: Autoškola. *Zrychlený výcvik na motorku*. [online]. [cit. 2021-01-22]. Dostupné z WWW:<http://www.autoconsult.cz/autoskola-ridicak-na-motorku-zrychleny.html>.
2. Autoškola expres. *Služby*. [online]. [cit. 2021-01-25]. Dostupné z WWW:<http://www.autoskolaexpres.cz/sluzby.php>.
3. Autoškola Kubis. *Motocykly provádění výcviku*. [online]. [cit. 2021-01-24]. Dostupné z WWW:<http://autoskola-kubis.cz/motocykly-provadeni-vycviku/>.
4. Autoškola Praha. *Kondiční jízdy*. [online]. [cit. 2021-01-25]. Dostupné z WWW:<http://www.autoskola-praha.com/kondicni-jizdy>.
5. Autoškola VYSOČINA. *Výuka: rozsah a náplň*. [online]. c2005. [cit. 2021-03-20]. Dostupné z WWW:<http://www.autoskolavysocina.cz/vyuka-rozsah-a-napln/>.
6. Autoškoly.cz. *Autoškola*. [online]. [cit. 2021-01-22]. Dostupné z WWW:<https://autoskoly.cz/?page_id=180>.
7. Bike mania. *Motorkáři se dočkali*. [online]. [cit. 2021-02-07]. Dostupné z WWW:<http://bike-mania.cz/motorkari-se-dockali-se-zasadami-bezpecne-jizdy-se-mohou-seznamit-v-kurzu/>.
8. Dopravní hřiště Riviéra Brno. *Dopravní výchova*. [online]. [cit. 2021-01-08]. Dostupné z WWW:<http://www.dopravnihristebrno.cz/pro-skoly-a-skolky/dopravni-vychova/mlady-motorista-nove-na-silnici-i-v-zivote-20192020/>.
9. Dopravní hřiště Riviéra Brno. *Dopravní výchova*. [online]. [cit. 2021-01-06]. Dostupné z WWW:<http://www.dopravnihristebrno.cz/pro-skoly-a-skolky/dopravni-vychova/2/>.
10. Dopravní značení.eu. Zákaz vjezdu všech motorových vozidel. [online]. [cit. 2021-01-06]. Dostupné z WWW:<http://www.dopravni-

znaceni.eu/znacka/Z%C3%A1kaz-vjezdu-v%C5%A1ech-motorov%C3%BDch-vozidel/B11/>.

11. DUCHÁČEK, Jarda. TICHÝ, Filip. Motorkáři.cz. *Řidičák na motorku – teorie*. [online]. c2005. [cit. 2021-01-22]. Dostupné z WWW:<https://www.motorkari.cz/clanky/jak-na-to/ridicak-na-motorku-teorie-3094.html>.
12. GREGOROVÁ, Gabriela. iDNES.cz. *První autoškola*. [online]. c2010. [cit. 2021-01-19]. Dostupné z WWW:<https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/prvni-autoskola-u-nas-byla-pred-sto-lety-v-pardubicich-pripomina-ji-vystava.A101014_191733_pardubice-zpravy_meb>.
13. Ing. SVOBODA, Pavel. Polygon Hradec Klárové. *Polygon Most*. [online]. c2019. [cit. 2021-01-27]. Dostupné z WWW:<https://www.s-drive.cz/polygon/>.
14. JENÍK, Jan. Motorkáři.cz. *Bezpečnost motorkářů*. [online]. c2007. [cit. 2021-02-01]. Dostupné z WWW:<https://www.motorkari.cz/clanky/jak-na-to/bezpecnost-motorkaru-projekt-apsn-1.dil-3970.html>.
15. LANDA, Matoušek. Motodeník. *Z autoškol zmizí druhá řídítka*. [online]. c2016. [cit. 2021-01-27]. Dostupné z WWW:<Dostupný z WWW:http://motodenik.cz/clanek/1995-z-autoskol-zmizi-druha-riditka.html>.
16. PODOUŠKA, Petr. Motorkáři.cz. *Mira lysý z autoškoly*. [online]. c2013. [cit. 2021-02-01]. Dostupné z WWW:<https://www.motorkari.cz/clanky/clanky-rozhovory/mira-lisy-z-motoskoly-bezpecne-na-motorce-odpovidal-on-line-24372.html>.
17. Policie ČR. *Gentleman silnic*. [online]. [cit. 2021-02-07]. Dostupné z WWW:<https://www.policie.cz/clanek/gentleman-silnic-806974.aspx>.
18. Policie ČR. *Policie České republiky – KŘP královehradeckého kraje*. [online]. [cit. 2021-02-15]. Dostupné z WWW:<https://www.policie.cz/clanek/prevence-v-doprave-870739.aspx>.

19. Proven.cz. *Reklamy značky: Nemyslíš-zaplatíš*. [online]. [cit. 2021-02-08]. Dostupné z WWW:<http://www.tvspoty.cz/znacka/besip-nemyslis-zaplatis/>.

20. por. Bc. Milan Bajcura, Policie ČR. *Gentleman silnic*. [online]. c2021. [cit. 2021-02-07]. Dostupné z WWW:<https://www.policie.cz/clanek/gentleman-silnic-71354.aspx>.
21. PROCHÁZKOVÁ, Martina. iDnes.cz. *Každá osmá oběť silničních nehod je motorkář*. [online]. c2018. [cit. 2021-01-05]. Dostupné z WWW:< https://www.idnes.cz/auto/motorky/motorka-nehoda-statistika-mrtvi-liberecky-kraj.A180302_120441_motorky_taj>.
22. Repado.cz. *Celoživotní vzdělávání řidičů.* [online]. [cit. 2021-01-10]. Dostupné z WWW:<https://www.repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/
23. THE ACTION New Generation. *Základní informace o projektu.* [online]. [cit. 2021-02-10]. Dostupné z WWW:<http://theaction.cz/Zakladni-informace-o-projektu>.

24. TICHÝ, Filip. Motorkáři.cz. *Řidičák na motorku od A do Z*. [online]. c2005. [cit. 2021-01-20]. Dostupné z WWW:<https://www.motorkari.cz/clanky/jak-na-to/ridicak-na-motorku-od-a-do-z-3079.html>.
25. Topskolasmyku. *Projekt: začněme spolu aneb kolama dolu*. [online]. [cit. 2021-02-07]. Dostupné z WWW:< https://topskolasmyku.cz/blog/zacneme-spolu-aneb-kolama-dolu/>.
26. Učme se přežít.cz. *O projektu*. [online]. c2019. [cit. 2021-02-05]. Dostupné z WWW:<https://www.ucmeseprezit.cz/stranky/23/o-projektu.html>.
27. Vincent Földes. Dopravní hřiště Riviéra Brno. *Můj životní styl – motocykl*. [online]. [cit. 2021-01-04]. Dostupné z WWW:<http://www.dopravnihristebrno.cz/dopravne-informacni-okenko/motorismus/muj-zivotni-styl-motocykl/>.
28. Všechny- autoškoly.cz. *Autoškoly v ČR*. [online]. [cit. 2021-01-18]. Dostupné z WWW:<https://www.vsechny-autoskoly.cz/autoskoly/>.

29. Wikipedie: Otevřená encyklopedie. *Polygon Most*. [online]. c2019. [cit. 2021-01-27]. Dostupné z WWW:<https://cs.wikipedia.org/wiki/Polygon_Most>.
30. Wikipedie: Otevřená encyklopedie. *Autoškola*. [online]. c2020. [cit. 2021-01-18]. Dostupné z WWW:<https://cs.wikipedia.org/wiki/Autoškola>.
31. Wikisofia. *Motivace dospělých ke vzdělávání*. [online]. [cit. 2021-02-17]. Dostupné z WWW:<https://wikisofia.cz/wiki/Motivace_dosp%C4%9Bl%C3%BDch_ke_vzd%C4%9Bl%C3%A1v%C3%A1n%C3%AD>.
32. ZAJÍČEK, Honza. Motorkáři.cz. *Jezděte tak, ať nerozšíříte tragické statistiky*. [online]. c2019. [cit. 2021-01-06]. Dostupné z WWW:< https://www.motorkari.cz/clanky/moto-novinky/jezdoote-tak-ayo-nerozyndsyidste-tragickdn-statistiky-41055.html>.
33. ZZMV. *Začněme spolu aneb kolama dolu*. [online]. [cit. 2021-02-07]. Dostupné z WWW:<https://www.zzmv.cz/zacneme-spolu-aneb-kolama-dolu>.

Legislativní dokumenty:

1. ČESKO. § 2 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2020 [cit. 2021-01-27]. Dostupné z WWW:<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247#f2062335>.
2. ČESKO. § 2 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: Zákony pro lidi.cz ČESKO. § 30 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2020. [cit. 2021-01-25]. Dostupné z WWW:<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247#p30>.
3. ČESKO. § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: Zákony pro lidi.cz

[online]. © AION CS 2010-2020 [cit. 2021-01-04]. Dostupné z WWW:< https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p47-1

4. ČESKO. § 18 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2020 [cit. 2021-03-18]. Dostupné z WWW:<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247#f2062335>.
5. ČESKO. § 18 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: Zákony pro lidi.cz [online]© AION CS 2010-2020. [cit. 2021-01-20]. Dostupné z WWW:<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247#p18>.

Seznam zkratek

apod. a podobně

ASPN *American Society of Pediatric Neurosurgeons,*

atd. a tak dále

BE-NA-MO projekt bezpečně na motorce,

BESIP oddělení Ministerstva dopravy ČR koordinující činnosti v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích,

ČR Česká republika,

č. číslo,

čl. článek,

DN dopravní nehoda,

kW výkon, při němž se za 1 sekundu vykoná práce,

např. například,

odst. odstavec,

PČR Policie České republiky,

PK pozemní komunikace,

ŘO řidičské oprávnění,

ŘP řidičský průkaz,

Sb.: sbírka zákonů,

ÚAMK: Asistenční služby pro motoristy,

zák. č. zákon číslo.

Seznam tabulek a grafů

Seznam obrázků

Obr. 1: Vedení motocyklu různými směry bez použití motoru, [zdroj č. 3]. 28
Obr. 2: Jízda při nízké rychlosti, [zdroj č. 3]. 29
Obr. 3: Otočení o 180° projetím zatáčky tvaru „U“, [zdroj č. 3]. 29
Obr. 4: Slalom při rychlosti chůze, [zdroj č. 3]. 29
Obr. 5: Jízda po dráze ve tvaru „8“, [zdroj č. 3]. 29
Obr. 6: Opakované rozjetí a zastavení, [zdroj č. 3]. 29
Obr. 7: Dráha pro úkony v pomalé rychlosti, [zdroj č. 3]. 29
Obr. 8: Jízda ve vyšších rychlostech, [zdroj č. 3]. 30
Obr. 9: Vyhýbání se překážce, [zdroj č. 3]. 30
Obr. 10: Brzdění ve stanoveném úseku, [zdroj č. 3]. 30
Obr. 11: Nouzové brzdění ve stanoveném úseku, [zdroj č. 3]. 30
Obr. 12: Dráha pro úkony při vyšší rychlosti, [zdroj č. 3]. 30
Obr. č.13: Zákaz vjezdu všech motorových vozidel, [zdroj č. 10]. 56

Seznam grafů

Graf č.1 – Vyhodnocení otázky č.2. Zdroj: vlastní zpracování.

Graf č.2 – Vyhodnocení otázky č.3. Zdroj: vlastní zpracování.

Graf č.3 – Vyhodnocení otázky č.4. Zdroj: vlastní zpracování.

Graf č.4 – Vyhodnocení otázky č.5. Zdroj: vlastní zpracování.

Graf č.5 – Vyhodnocení otázky č.6. Zdroj: vlastní zpracování.

Graf č.6 – Vyhodnocení otázky č.8 Zdroj: vlastní zpracování.

Graf č.7 – Vyhodnocení otázky č.9. Zdroj: vlastní zpracování.

Graf č.8 – Vyhodnocení otázky č.12. Zdroj: vlastní zpracování.

Graf č.9 – Vyhodnocení otázky č.13. Zdroj: vlastní zpracování.

Graf č.11 – Vyhodnocení otázky č.16. Zdroj: vlastní zpracování.

Graf č.12 – Vyhodnocení otázky č.17. Zdroj: vlastní zpracování.

Graf č.13 – Vyhodnocení otázky č.18. Zdroj: vlastní zpracování.

Seznam tabulek

Tab. 1: Dopravní nehody podle druhu vozidla. 14
Tab. 2: Věková kategorie respondentů, vlastní zdroj. 47

Přílohy

Příloha č. 1: Dotazníkové šetření „**Vzdělávání řidičů motocyklistů.**“

DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

„Vzdělávání řidičů motocyklistů“

Vážený respondente, Vážená respondentko,

Rád bych Vás požádal o vyplnění krátkého dotazníku, který slouží ke zjištění dosavadního vzdělání u řidičů motocyklů a problematiku s ním spojenou, jako je jeho míra na vzniku nehodovosti. Dotazník je zcela anonymní a zjištěné údaje budou použity výhradně pro zpracování mé bakalářské práce v rámci ukončení studia.

Vyznačte prosím jednu odpověď, není-li stanoveno jiným způsobem.

Předem děkuji za Váš čas a ochotu při vyplňování tohoto dotazníku.

Tomáš Neckař,

Student VŠERS.

1. Jaká je Vaše věková kategorie?

a) 15–17 let,

b) 18–24 let,

c) 25–30 let,

d) 30 a více let.

2. Jak dlouho jste držitelem řidičského oprávnění na motocykl?

a) Méně než jeden rok,

b) 1 rok – 3 roky,

c) Více než 3 roky.

3. Jak často jezdíte v sezóně na motocyklu?

a) Denně,

b) Několikrát za týden,

c) Několikrát za měsíc,

d) Rekreačně.

4. Jsou podle vašeho názoru řidiči motocyklů dostatečně vzděláni?

a) Ano,

b) Ne.

5. Je podle Vás dopravní vzdělávání důležité?

a) Ano,

b) Ne.

6. Absolvoval/a jste již nějaké vzdělávací kurzy zaměřené na zlepšení dovedností v řízení motocyklu v autoškolách nebo motoškolách?

a) Ano,

b) Ne.

7. Pokud jste v předchozí otázce odpověděl/a „Ano“, tak jaké vzdělávací kurzy jste absolvoval/a?

8. Jaká je podle Vás úroveň vzdělání pro řidiče motocyklisty v autoškolách? (1 -nejlepší, 5 -nejhorší).

9. Informovala vás autoškola o problematice bezpečnosti v silniční dopravě?

a) Ano,

b) Ne.

10. Když se stane dopravní nehoda se zraněním, tak?

a) Obleču si reflexní vestu, zapnu výstražná světla, umístit výstražný trojúhelník, zavolám na číslo 155 nebo 112 a řídím se pokyny dispečera do příjezdu rychlé záchranné služby.

b) Obleču si reflexní vestu, mávám na projíždějící řidiče a počkám až bude na místě více lidí. Rozdělím úkoly. Někdo bude resuscitovat, řídit dopravu, utěšovat raněné a někdo zavolá rychlou záchrannou službu.

c) Umístím výstražný trojúhelník, zavolám 158. Začnu resuscitovat nebo utěšovat raněné do příjezdu policie.

11. Jaké dopravní značení je vyobrazeno na obrázku?

a) Pozor, automobil a motocykl.

b) Přikázaná jízda pro automobil a motocykl.

c) Zákaz vjezdu všech motorových vozidel.

12. Myslíte si, že za dopravní nehody mohou být způsobeny nedostatečným vzděláním?

a) Ano,

b) Ne.

13. Myslíte si, že řidiči motocyklů jsou respektováni jako ostatní účastníci silničního provozu?

a) Ano,

b) Ne.

14. Pokud jste v předchozí otázce odpověděl/a „Ne“, tak uveďte, proč si myslíte, že nejsou respektováni jako rovnocenní účastníci silničního provozu?

15. Porušil/a jste někdy pravidla silničního provozu?

a) Ano,

b) Ne.

16. Pokud jste v předešlé otázce odpověděli ano, o jaké události se jednalo?

17. Potkala Vás na silnici nějaká nepříjemná událost z pohledu motocyklisty?

a) Ano,

b) Ne.

18. Pokud jste v předešlé otázce odpověděli ano, o jaké události se jednalo?