

Vzdělávání řidičů jako prostředek zvyšování odbornosti

Bc. Lenka Přikrylová

Diplomová práce
2013



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta humanitních studií


INSTITUT
MEZIOBOROVÝCH STUDIÍ BRNO

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Institut mezioborových studií Brno
akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Lenka PŘIKRYLOVÁ**
Osobní číslo: **H108533**
Studijní program: **N 7507 Specializace v pedagogice**
Studijní obor: **Sociální pedagogika**

Téma práce: **Vzdělávání řidičů jako prostředek zvyšování odbornosti**

Zásady pro vypracování:

Zadané a zvolené téma bude zpracováno podle pokynů obsažených v materiálu IMS "Metodika psaní odborného textu a výzkum v sociálních vědách" (IMS 2009). Případně podle dalších materiálů, z nichž některé jsou obsaženy v literatuře připojené k tomuto studijnímu textu. Zejména bude dbáno na dodržování zásad publikační etiky a pravidel společenskovedního výzkumu. Průběžné výsledky práce budou pravidelně konzultovány s vedoucím diplomové práce.

S vědomím těchto zásad a pravidel a po konzultaci s vedoucím bude práce zaměřena:

- na současný stav vzdělávání řidičů;
- na systém vzdělávání řidičů;
- na možnosti sociální pedagogiky při zvyšování odbornosti řidičů.

Součástí práce bude sociologický průzkum (event. drobný sociologický výzkum) zaměřený na zjištění stavu vzdělávání řidičů, jak získávají další zkušenosti a vdomosti (teoretické i praktické), průzkum bude zaměřen na skupinu řidičů (věk, vzdělanost, praxe v řízení . . .).



Rozsah diplomové práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

Beneš, M. Úvod do andragogiky. Praha: Vydavatelství Karolinum, 1997.

Beneš, M. Andragogika. Praha: Eurolex Bohemia, 2003.

Bertrand, Y. Soudobé teorie vzdělávání. Praha: Portál, 1998.

Havlík, K. Psychologie pro řidiče: Zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál, 2005.

Zákon č. 361/2000 Sb., ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších novel.

Zákon č. 478/2001 Sb., ze dne 5. ledna 2002, kterým se mění zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, a kterým se mění některé další zákony.

Další literatura bude obsažena v Projektu diplomové práce a průběžně doplňována během práce na tomto textu.

Vedoucí diplomové práce: **prof. PhDr. Pavel Mühlpachr, Ph.D.**

Katedra pedagogiky


Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2010**

Termín odevzdání diplomové práce: **31. března 2012**

V Brně dne 30. listopadu 2010



doc. Ing. Antonín Řehoř, CSc.
vedoucí ústavu



PhDr. Miloš Jůzl, Ph.D.
vedoucí katedry

PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby ¹⁾;
- beru na vědomí, že diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí;
- na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 ²⁾;
- podle § 60 ³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 ³⁾ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že

- elektronická a tištěná verze diplomové práce jsou totožné;
- na diplomové práci jsem pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.

Lenka Příkrylová

.....
Jméno, příjmení studenta

V Kroměříži dne 5. srpna 2013


.....
Podpis

1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlázení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu, k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpirá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jim dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídnou k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Diplomová práce „Vzdělávání řidičů jako prostředek zvyšování odbornosti“ se zabývá problematikou dalšího vzdělávání řidičů v podmínkách České republiky.

První dvě kapitoly jsou věnovány základní terminologii v této oblasti a psychologickým a pedagogickým předpokladům vzdělávání dospělých. Na to navazují vzdělávací metody a charakteristika současného systému odborného vzdělávání dospělých v ČR.

Kapitola třetí se zabývá současným stavem vzdělávání řidičů v ČR s naznačením možných východisek a směrů, kterými by se mohlo jejich vzdělávání v blízké budoucnosti dále ubírat.

Výzkumné šetření, sběr dat a jejich interpretace se zaměřením na hodnocení vzdělávání samotnými dotazovanými řidiči je zahrnuto v posledních dvou kapitolách této diplomové práce věnovaných empirické části dané problematiky.

Klíčová slova: řidič, účastník silničního provozu, silniční provoz, bezpečnost a plynulost silničního provozu,

ABSTRACT

This thesis „Education of drivers as a method of increasing of their proficiency“ deals with a problem of further education of drivers on the territory of the Czech Republic.

The first two chapters are engaged in the basic terminology in this field and psychological and pedagogical capabilities of education of adults. This part is followed by educational methods and characteristics of contemporary system of professional training of adults in the Czech Republic.

The third chapter deals with the current situation in the area of training of drivers in the Czech Republic and shows possible solutions and trends. These solutions and trends are expected to be applied in the future education of drivers.

The research project, data gathering and their interpretation focusing on the evaluation of this type of education by the enquired drivers are realized in the fourth and fifth chapters of this thesis which are concerned with the empirical part of the problem.

Keywords: driver, road user, road traffic, safety and flow of traffic

PODĚKOVÁNÍ

Tímto chci poděkovat především prof. PhDr. Pavlovi Mühlpachrovi, Ph.D., jako vedoucímu práce, který mne vedl při vypracování diplomové práce na velmi vysoké vědecké úrovni v mnoha aspektech a to především jak po odborné stránce u vědních oborů, kterých se má práce dotýká, tak i z hlediska metodiky zpracování.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji tímto, že diplomovou práci na téma „Vzdělávání řidičů jako prostředek zvyšování odbornosti“ jsem zpracovala samostatně na základě svých znalostí, které jsem získala studiem na Fakultě humanitních studií, Institutu mezioborových studií Brno a také studiem odborné literatury a dalších pramenů, které v diplomové práci cituji a uvádím v seznamu literatury a pramenů, který je součástí této diplomové práce.

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

V Kroměříži dne 29. srpna 2013



Podpis

OBSAH

ÚVOD.....	9
I TEORETICKÁ ČÁST.....	11
1 SPECIFIKA VZDĚLÁVÁNÍ DOSPĚLÝCH	12
1.1 PSYCHOLOGICKÉ PŘEDPOKLADY VZDĚLÁVÁNÍ.....	14
1.2 PEDAGOGICKÉ PŘEDPOKLADY VZDĚLÁVÁNÍ.....	18
1.3 METODY VZDĚLÁVÁNÍ	23
2 ODBORNÉ VZDĚLÁVÁNÍ DOSPĚLÝCH.....	30
2.1 RESORTNÍ VZDĚLÁVÁNÍ	35
2.2 PROFESNÍ VZDĚLÁVÁNÍ	36
3 VZDĚLÁVÁNÍ V KATEGORII ŘIDIČŮ	39
3.1 ZÁKLADNÍ VZDĚLÁVÁNÍ.....	43
3.2 DALŠÍ VZDĚLÁVÁNÍ.....	45
3.3 ZDOKONALOVÁNÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	49
3.4 ZAHRANIČNÍ ZKUŠENOSTI	53
II PRAKTICKÁ ČÁST	55
4 EMPIRICKÝ VÝZKUM	56
4.1 CÍLE VÝZKUMU A JEHO PŘEDPOKLADY	56
4.2 METODY A ORGANIZACE VÝZKUMU	56
4.3 CHARAKTERISTIKA VÝZKUMNÉHO VZORKU	56
5 ANALÝZA ZÍSKANÝCH DAT.....	57
5.1 INTERPRETACE VÝSLEDKŮ	57
5.2 OVĚŘENÍ NEBO VYVRÁCENÍ HYPOTÉZ	68
5.3 VÝSLEDKY ŠETŘENÍ A NÁVRHY OPATŘENÍ.....	69
ZÁVĚR	71
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	73
SEZNAM OBRÁZKŮ	76
SEZNAM TABULEK.....	77
SEZNAM PŘÍLOH.....	78

ÚVOD

Tato diplomová práce se bude zabývat vzděláváním řidičů jako jedním z možných prostředků zvyšování jejich odbornosti. Toto téma jsem si zvolila proto, že je považuji za značně aktuální. Pro současnou dobu je totiž charakteristický intenzivní nárůst automobilismu, a i když jsou neustále vyvíjeny nové technologie a postupy zvyšující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, dopravní prostředky stále řídí a ovládají lidé. A jak dnes a denně dokazují statistiky dopravní nehod, dopouštějí se přitom řady chyb. Každý rok na českých silnicích umírá přes tisíce lidí, další tisícovky obětí si z dopravní nehody odnáší trvalé doživotní následky. Dopravní nehody však vedle přímých ztrát na životě, zdraví a majetku přináší společnosti řadu dalších často těžko vyčíslitelných nákladů (financování výjezdu jednotek integrovaného záchranného systému, výlohy na léčení a následnou rekonvalescenci, sociální dávky pro zdravotně postižené apod.) Z tohoto pohledu je zřejmé, že otázka bezpečnosti silničního provozu daleko přesahuje hranice provozu na pozemních komunikacích a zlepšení dopravně-bezpečnostní situace záleží především na účastnících silničního provozu.

V České republice (dále jen „ČR“) se odborníci zabývají především vzděláváním řidičů profesionálů. Tato oblast je dle mého názoru upravena dostatečně. Na vzdělávání ostatních řidičů však poukazuje a zabývá se jím pouze několik málo expertů. Do praxe se jim podařilo uvést bodový systém, jeho adekvátnost a efektivita je však častým předmětem sporů. Rozšiřování poznatků a získávání dalších zkušeností v podobě dalšího vzdělávání tzv. ostatních řidičů není vyžadováno – v současnosti stačí k získání řidičského oprávnění projít základním kurzem (výukou v autoškole). Řidiče k dalšímu vzdělávání nikdo nenutí a tento druh vzdělání nepotřebují ani k výkonu své práce. Přitom zaměstnanci celé řady různých profesí (lékaři, svářeči, právníci, prodavačky, učitelé, profesionální řidiči aj.) se ve svém oboru vzdělávat musí, pokud by to nedělali, nemohli by odpovědně a dobře vykonávat svou práci. Nedostatek zkušeností v ovládání vozidla však není jedinou příčinou neutěšeného stavu na českých silnicích – 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.

Cílem diplomové práce bude analyzovat možnosti sociální pedagogiky v oblasti dalšího vzdělávání řidičů. Práce bude rozdělena do dvou částí, teoretické a empirické. Teoretická část práce bude zaměřena na vytvoření teoretického rámce pro část empirickou. První dvě kapitoly budou věnovány základní terminologii v oblasti vzdělávání dospělých, psychologickým a pedagogickým předpokladům vzdělávání dospělých, metodám vzdělávání dospělých a charakteristice současného systému odborného vzdělávání dospělých v ČR. Kapitola třetí se bude zabývat současným stavem vzdělávání řidičů v ČR včetně naznačení možných východisek a směrů, kterými by se mohlo jejich vzdělávání v blízké budoucnosti dále ubírat. Empirická část bude založena na výzkumné šetření, sběru dat a jejich interpretaci se zaměřením na hodnocení vzdělávání samotnými řidiči.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 SPECIFIKA VZDĚLÁVÁNÍ DOSPĚLÝCH

Vzdělávání dospělých neboli tzv. další vzdělávání probíhá po dosažení určitého stupně vzdělání, resp. po prvním vstupu vzdělávajícího se na trh práce. Orientuje se na široké spektrum vědomostí, dovedností, znalostí, zkušeností a kompetencí důležitých pro uplatnění v pracovní, občanském i osobním životě (VETEŠKA, a další, 2008 str. 21). Dle Strategie rozvoje lidských zdrojů pro Českou republiku (2003 str. 24) zahrnuje další vzdělávání širokou škálu vzdělávacích aktivit, které doplňují, rozšiřují a aktualizují školní vzdělání v souladu s praktickými potřebami jednotlivců a organizací, kde jsou zaměstnáni. *„Další vzdělávání hraje a v budoucnu bude stále více hrát roli klíčového nástroje zaměstnatelnosti, flexibility a adaptability jednotlivců na pracovním trhu. Narůstá i jeho význam v oblasti aktivního občanství a sociální soudržnosti. Pro zaměstnavatele pak bude další vzdělávání manažerů i celých pracovních kolektivů podstatným faktorem dlouhodobé prosperity firmy“* (Strategie rozvoje lidských zdrojů pro Českou republiku, 2003 str. 24). Beneš (2008 str. 119) uvádí, že v současnosti je další vzdělávání chápáno jako předpoklad osobní a společenské prosperity.

Vzdělávání dospělých se diametrálně odlišuje od vzdělávání dětí a mládeže. Týká se totiž lidí, kteří již (zpravidla) dokončili počáteční vzdělávání ve škole a převzali odpovědnost za svůj vlastní život – mimo jiné pracují a přijímají závazky ke druhým lidem. Dle Kopeckého (2008 str. 1) se v tomto pojetí smysl slova dospělost překrývá se smyslem slova zralost. Dospělost předpokládá samostatnost a připravenost jednat zodpovědně; s tím souvisí i schopnost řešit problémy. Průběh lidského života (přebírání nových odpovědností, rozličné úspěchy i neúspěchy) i měnící se podoba společnosti (trhu práce, politiky, kultury, rychlý technologický rozvoj atd.) vyvolávají potřebu na pociťované problémy a příležitosti adekvátně reagovat. Jednou z cest, jak lze zvládat úkoly, které před nás život staví, je systematicky se něčemu učit, vzdělávat se. Pojem vzdělávání dospělých nemá daleko k pojmu rozvoj lidského potenciálu. Má-li člověk důvěru sám v sebe, pak žije s pocitem, že dokáže být aktivní, pracovat na sobě a zlepšovat se. Pocit úspěchu a touha po možnosti lépe kontrolovat vlastní život a žít bohatším (pestřejším, plnějším) způsobem je navzdory tomu, že dosažení tohoto cíle nezřídka kdy vyžaduje velké úsilí, silnou motivaci ke vzdělávání se (KOPECKÝ, 2008 str. 1).

Dělení pedagogiky na pedagogiku dětí a na pedagogiku dospělých je poměrně nového data (PRŮCHA, 2010 str. 7). Počátky teorií zabývajících se vzděláváním dospělých se datují do 40. let 20. století a jsou spojovány se jménem nizozemského profesora

Tonko Tjarko ten Have (1906 – 1975), který se zabýval sociální prací a metodologickými aspekty rozmanité sociální a edukační činnosti s dospělými. Za autora myšlenky, že dospělí se učí jiným způsobem než děti a proto je třeba k jejich výuce přistupovat odlišně, je však většinou považován až americký teoretik vzdělávání dospělých Malcolm S. Knowles (1913 – 1997)¹, na něhož pak navázala řada dalších autorů. Knowles je autorem pojmu „andragogika“ (z řeckých slov „aner“ neboli dospělý a „agogus“ neboli průvodce, vůdce), tj. umění a vědy, jejímž posláním je pomáhat dospělým se učit (NAPPER, a další, 2010 str. 20). Skalková (2007 str. 16) uvádí, že přestože andragogika jako samostatná věda a studijní obor existuje poměrně krátce, v současnosti se intenzivně rozvíjí v souvislosti s realizací principu celoživotního vzdělávání. Na ten je dle Vašutové (2011 str. 2) v současnosti kladen značný důraz a to jak v evropských vzdělávacích systémech, tak i v dalších zemích světa (USA, Austrálie atd.). Celoživotní vzdělávání se týká především dospělých a Průcha (2009 str. 29) jej definuje jako plánovanou, cílevědomou a institucionalizovanou aktivitu v rámci celoživotního učení, při které se realizuje to, co společnost považuje za důležité.

Stručné a dostatečně přesné vymezení pojmu andragogika je dle Průchy (2010 str. 9) nesnadné. Beneš (2008 str. 15) uvádí, že tato jednoznačnost je zapříčiněna zejména tím, že andragogika pracuje s pojmy s běžného života (např. výchova), jejichž pojetí je ve srovnání s pojmy stanovenými vědou širší, a mnoho z těchto pojmů (např. socializace) je rovněž převzato z jiných věd. Nejasnosti do vymezení tohoto vědního oboru vnáší i skutečnost, že záležitostí, se kterými pracuje, nejsou neměnné a podléhají společenským zájmům, názorům, hodnotám a historické revizi. Roli hrají rovněž důvody jazykové (ne všechny jazyky rozlišují např. mezi výchovou a vzděláváním, což vyžaduje jasné vymezení jejich vztahu). Většina odborníků nicméně považuje andragogiku za vědu, případně vědeckou disciplínu zabývající se teorií a výzkumem vzdělávání dospělých (PRŮCHA, 2010 str. 8). Jako příklad uvádím definici obsaženou v Andragogickém slovníku: „*Vědecká disciplína zabývající se veškerými procesy a souvislostmi učení a vzdělávání dospělých*“ (PRŮCHA, a další, 2012 str. 33). Jedná se o obor interdisciplinárního charakteru, protože pro pochopení složitých edukačních jevů a procesů je potřeba čerpat poznatky z pedagogiky, psychologie, filosofie, ekonomie a dalších vědních disciplín (KOCIÁNOVÁ, 2012 str. 36). Dle Průchy a Vetešky (2012 str. 34)

¹ Základní principy a zásady andragogiky formuloval Knowles ve své publikaci z roku 1978 *Učící se dospělý (The Adult Learner)*, která byla v roce 1998 aktualizována a znovu vydána.

tvorí významnou část andragogiky rovněž oblast sociální (sociální andragogika, gerontoandragogika, resocializační andragogika), kulturně-zájmová (kulturní andragogika), rozvoj a vzdělávání lidských zdrojů a optimalizace řízení (profesní/personální andragogika). Specifičnost procesů učení a souvisejících výukových a jiných vzdělávacích aktivit u dospělých vedly ke vzniku tzv. androdidaktiky (PRŮCHA, 2010 str. 21). Tato andragogická disciplína zkoumá teorii a praxi výuky/vzdělávání dospělých. Zaměřuje se na specifika didaktického procesu vzdělávání dospělých, tj. sociálně-edukační působení vzdělavatele (andragoga, lektora, tutora) na dospělého účastníka vzdělávání (PRŮCHA, a další, 2012 str. 35). Mezi obecné požadavky, kladené na proces výuky v souladu se stanovenými cíly a obsahem, se řadí:

- dobrovolnost;
- cílené zaměření;
- pozitivní motivace;
- erudice;
- systémovost a postupnost;
- srozumitelnost;
- akceptovatelnost a přiměřenost;
- tvořivost;
- aplikovatelnost;
- aktivní osvojení poznatků;
- názornost (KALNICKÝ, 2007 str. 120).

1.1 Psychologické předpoklady vzdělávání

Předmětem andragogiky je učící se dospělý, tedy především proces organizovaného učení a jeho sociální souvislosti (VETEŠKA, a další, 2008 str. 18). Dospělý člověk je brán jako zralý a nezávislý, čili samostatný a zodpovědný. Beneš (2008 str. 80) uvádí, že „*v dospělosti přechází schopnost být vychováván a vzdělavatelnost ve značné míře v sebevýchovu a v sebevzdělávání*“, což lze odvodit z definic dospělosti v pojetí různých vědních disciplín:

- v biologii je za dospělého považován jedinec, který dosáhl fyzické zralosti;

- z hlediska právního znamená dospělost získání práv a povinností (zletilost, právní zodpovědnost, právo na uzavření manželství, volební právo, řízení automobilu apod.);
- v sociologii je za dospělého považován jedinec, který se ujal nových sociálních rolí (za dominantní se považují zahájení pracovního života a založení rodiny);
- psychologie klade důraz na stabilizaci forem chování, myšlení a prožívání;
- pedagogika spatřuje v dospělém vychovatele následující generace;
- z pohledu antropologie a ontogeneze hraje roli závislost na péči – na rozdíl od dítěte se dospělý neučí pouze podle vývojových fází a nároků na něj kladených, ale i podle svých vlastních potřeb a nároků (BENEŠ, 2008 stránky 79 - 80).

Dospělý člověk se vzdělává se většinou dobrovolně, obvykle proto, aby řešil nějakou svou konkrétní potřebu či problém (KOPECKÝ, 2008 str. 2). Toto potvrzuje i Vašutová (2011 str. 21), dle které je postoj ke vzdělávání je u dospělých převážně utilitární, tzn. dospělý jedinec chce získat konkrétní užitek (rekvalifikaci, lepší finanční ohodnocení apod.). Na utilitaritu vzdělávání dospělých poukazují ve své publikaci i Procházka a Somr (2008 stránky 17 - 22), kteří jako hlavní motivy ovlivňující vzdělávání a učení dospělých uvádějí:

- eliminaci nedostatků ve znalostech;
- snahu o osobní rozvoj;
- potřebu seberealizace;
- touhu po kladném hodnocení;
- snahu vyniknout;
- vliv osobních zájmů;
- existenční problémy (nezaměstnanost, sesazení z funkce);
- potřeba smysluplné náplně volného času.
-

Vašutová (2011 str. 15) uvádí, že učení a vzdělávání dospělých je determinováno různými vlivy. Různá míra působení těchto činitelů ovlivňuje jak vlastní proces

vzdělávání, tak i jeho výsledky. Psychologické rozborů ukazují, že vzdělávání dospělých je závislé zvláště na individuálních vlastnostech a schopnostech, duševním a tělesném zdraví, na úrovni motivace ke studiu, na zájmech a potřebách a na společensky působících činitelích (Specifika vzdělávání mládeže a dospělých, 2007 str. 1). Lze tedy říci, že účastníci vzdělávání dospělých mají stejné nebo velmi podobné předpoklady jako jiné věkové kategorie lidí, ve srovnání s nimi však mají celou řadu výhod.

Ty spočívají především ve:

- vyšší schopnosti soustředit pozornost: je-li dospělý správně motivován, je schopen sledovat i dlouhý výklad nebo studovat i obsáhlý text (v optimální podobě činí soustředěná pozornost dospělého člověka 45 minut);
- dokonalejším procesem vnímání: tohoto je dospělý schopen díky srovnávání se zkušeností a kritickému hodnocení (přemýšlí o použitelnosti v praxi);
- logické myšlení (rozvoj po 26. roce věku): paměť dospělého člověka sice ztrácí mechanickou vlastnost zapamatování si, získává však schopnost pamatovat si prostřednictvím souvislostí, logické paměti a pochopení podstaty věci, což je považováno za trvalejší a rychlejší (Specifika vzdělávání mládeže a dospělých, 2007 s. 1).

Dle Vašutové (2011 str. 16) má ve vzdělávání význam především celková psychická kondice. Lidé s psychickými problémy se při učení hůře soustředí, snadno se unaví a ztrácejí zájem. Kromě zhoršené psychické kondice se lze nicméně setkat i s dalšími překážkami ve vzdělávání dospělých. Antropologové obvykle zmiňují tyto vlastnosti člověka, které mu ztěžují učít se novým poznatkům:

- Receptivita (pasivita, konzumace) – člověk pouze přihlíží a naslouchá, myšlenkový rozbor skutečnosti je potlačován, upřednostňuje se názor a představa;
- Normativita – za směrodatné je považováno to, jak se chovají všichni. Jedná se de facto o nesamostatnost vznikající z touhy po jistotě. Obecná pravda je absolutní, bez ohledu na relativitu skutečnosti.

- Reflektivita – vše je vnímáno a posuzováno jen jako prostředky a účely. Individualita člověka je v tomto případě eliminována rychlejší (Specifika vzdělávání mládeže a dospělých, 2007 str. 2).

Při vzdělávání dospělých je s přihlédnutím k výše uvedenému nutno respektovat tato specifika:

- problematika absence některých dovedností, schopností a návyků starších posluchačů (tzv. vzdělávací deficit): překážky ve vzdělávání lze odstranit prostřednictvím vhodné motivace a individuálního přístupu;
- vyšší míra diferenciovaného a kritického přijímání poznatků u dospělých posluchačů (dospělí mají tendenci vše poměřovat vlastními zkušenostmi a jsou nedůvěřiví k poznatkům, které nejsou v souladu s jejich schématem poznání);
- zvýšená potřeba dospělých posluchačů uplatnit při studiu získané životní a pracovní zkušenosti;
- dobrovolný a aktivní vztah dospělých posluchačů ke vzdělávání;
- zvýšený význam samostatného myšlení a jednání dospělých posluchačů;
- vyšší úroveň pozornosti dospělých posluchačů;
- významné rozdíly v pružnosti myšlení dospělých posluchačů v závislosti na celkové úrovni vzdělanosti a intelektu (statické, rigidní, stereotypní, rutinní, tvořivé, flexibilní, dynamické);
- vyšší důraz na praktické myšlení u dospělých posluchačů (rozvoj od 25 let věku a kulminace kolem 35 – 40 let věku);
- specifičnost průběhu rozvoje logického myšlení dospělých posluchačů a jeho střet s praktickou orientací (dominuje), s čímž je spojen tlak na výběr vzdělávacích metod – logickému myšlení vyhovují spíše metody slovní monologické (výklad, přednáška), myšlení praktickému metody dialogické a skupinové;
- specifičnost v průběhu paměti u dospělých posluchačů (od 26 let věku začíná převládat krátkodobá paměť nad pamětí dlouhodobou);

- pokles rozvoje paměťových schopností dospělých posluchačů (dochází k němu obvykle ve věku 36 – 40 let, toto rozmezí je ovšem značně individuální);
- změny v odolnosti a stabilitě vnímání dospělých posluchačů (nejvyšší stabilita a odolnost vůči rušivým vlivům je mezi 27 – 33 rokem věku, poté klesá);
- nárůst celkové nejistoty dospělých posluchačů při prezentacích či zkouškových situacích (obavy ze selhání);
- nárůst vnějších tlaků u dospělých posluchačů (BARTÁK, 2003 str. 23).

1.2 Pedagogické předpoklady vzdělávání

Pospíšil (2001 str. 29) v procesu vzdělávání dospělých rozlišuje mezi osobami řízenými neboli objekty-subjekty edukace (stýkají se mezi sebou a pracují pod určeným řízením) a řídicími (řídí proces edukace podle daných cílů a obsahu). Řízení a řídicí účastníci působí společně na bázi tzv. edukačního centra, což je obecné označení pro integrovanou ideovou a materiální základnu. Přestože rozdělení na osoby řídicí a řízené vychází z klasického školského modelu, jejich spolupůsobení je charakteristickým rysem andragogického přístupu. Vzdělavatelé dospělých tedy neplní úlohu nadřízených autorit ale především průvodců a pomocníků (KOPECKÝ, 2008 str. 2).

Učitelé dospělých mají různá označení odvíjející se od jejich profesní specializace:

- lektor;
- vzdělavatel/učitel dospělých (obecné označení);
- přednášející (učitel v teoretické výuce, který koná přednášky);
- vyučující (neurčitý název pro kohokoli, kdo uskutečňuje výuku);
- garant kurzu/programu (osoba zodpovědná za realizaci a výsledky vzdělávání);
- tutor (učitel v distančním vzdělávání);
- supervizor (funguje např. jako dohled a kontrola na praxích);
- kouč (působí na rozvoj osobnosti klienta);
- trenér/instruktor (VAŠUTOVÁ, 2011 stránky 30 - 31).

Dle Kalnického (2007 str. 118) se pro označení profesionálů ale i neprofesionálů, zabezpečujících výukovou činnost pro dospělé v tematicky vymezených poznatkových oblastech bez ohledu na používané formy a metody výuky nejčastěji používá pojem „lektor“. „*Andragogika v obecném pojmovém vymezení „lektor“ souhrnně označuje řídicího činitele edukačního procesu, tedy stejně učitele teorie, instruktora, trenéra, konzultanta či patrona*“ (KALNICKÝ, 2007 str. 118). Lektor, který se profesionálně zabývá vzděláváním dospělých, by měl být pro tuto práci kvalifikován a disponovat adekvátními kompetencemi (VAŠUTOVÁ, 2011 str. 2). Účinnost jeho práce je totiž dle Kalnického (2007 str. 118) přímo úměrná jeho didakticko-psychologické připravenosti a odborné způsobilosti. Primárním požadavkem odpovídajícím odbornosti je zvládnutí teorie příslušné vědní disciplíny – obsáhlost teoretických vědomostí a jejich kvalitativní úroveň (aktuálnost, srovnatelnost). Sekundárním požadavkem by pak měla být androdidaktická způsobilost, tj.:

- schopnost utřídit teoretické poznatky do určitého systému;
- rozlišit mezi učivem základním a doplňujícím (vzhledem k cílům výuky předmětné vzdělávací akce i vědomostní úrovni účastníků);
- aplikovat teorii v praxi;
- řídit a organizovat vzdělávací proces tak, aby jim informace předal co nejpřístupnějším způsobem, v rozumném časovém limitu, podnětné atmosféře a v partnerském vztahu vůči nim (KALNICKÝ, 2007 str. 119).

Z funkce řídicího činitele výuky vyplývá rovněž zabezpečování výchovné a vzdělávací složky v edukačním procesu dospělých, z toho důvodu by na něj měly být kladeny požadavky minimálně takové jako na ostatní řídicí pracovníky. Neméně důležité jsou v tomto případě předpoklady osobnostní. Kalnický (2009 str. 118) mezi ně řadí především:

- široký rozhled;
- mravní vybavenost;
- optimismus;
- smysl pro humor;
- didaktickou tvořivost;
- rozhodnost a odvážnost;
- spravedlnost.

Tabulka 1 Činnosti zahrnuté do kategorie č. 72 „Mimoškolní výchova a vzdělávání, pořádání kurzů, školení, včetně lektorské činnosti“

druh činnosti	obsah činnosti
mimoškolní výchova a vzdělávání	Výchova dětí nad tři roky věku v předškolních zařízeních, výuka v soukromých školách a zařízeních sloužících odbornému vzdělávání, pokud tato nejsou zařazena do sítě škol, školských a předškolních zařízení. Jiná mimoškolní výchova a vzdělávání, doučování žáků a studentů, výchovně vzdělávací činnost na dětských táborech a jiných zotavovacích akcích, zejména vedení těchto akcí, zajišťování výchovných, relaxačních a vzdělávacích programů pro účastníky těchto akcí, dohled nad dětmi a podobně. Obsahem živnosti není pořádání kurzů, školení a seminářů, výuka jazyků a předmětů z oblasti umění, výuka řízení motorových vozidel, letadel a ve střelbě ze zbraní a dohled na dětmi v rodinách. Obsahem živnosti dále není zprostředkování ani prodej zájezdů, poskytování hostinské činnosti, ubytovacích služeb, tělovýchovných a sportovních služeb. Obsahem živnosti dále nejsou rekreačně-vzdělávací činnosti realizované v rámci výchovy a vzdělávání ve školách, předškolních a školských zařízeních zařazených do sítě škol.
výuka jazyků	Výuka jazyků, případně znakové řeči. Obsahem živnosti není výuka jazyků realizovaná v rámci výchovy a vzdělávání ve školách, školských a předškolních zařízeních zařazených do sítě škol, předškolních a školských zařízení a školách a zařízeních poskytujících vzdělávání studiem v bakalářských, magisterských a doktorských studijních programech ani výuka jazyků v zařízeních a školách nezařazených do sítě škol, u nichž poskytované vzdělání není výhradně zaměřeno na výuku jazyků.
výuka v oblasti umění a společenského tance	Výuka hry na hudební nástroj, výtvarného umění (malířství, sochařství, umělecké fotografie a podobně), baletu, uměleckého tance, herectví, mimického projevu a podobně. Společenská výchova a s ní spojená výuka společenského tance. Obsahem živnosti není výchova a vzdělávání v oblasti umění a společenského tance provozovaná ve školách, školských a předškolních zařízeních zařazených do sítě škol, ani ve školách a předškolních zařízeních nezařazených do sítě škol, u nichž výuka v oblasti umění není hlavním cílem vzdělávání zaměřeného převážně na jiné obory, ani příprava soutěžních tanečních párů a skupin.
pořádání odborných kurzů, školení a jiných vzdělávacích akcí včetně lektorské činnosti	Pořádání odborných kurzů blíže specifikovaných (například výpočetní techniky, šití, vaření, pěstování rostlin) a pořádání seminářů a školení v různých oblastech, zejména organizační zajištění kurzů a školení, zajištění prostor pro konání akce, příprava materiálů a podkladů pro školení, zajištění lektorů a vlastní lektorská činnost. Kondiční a zdokonalovací výcvik držitelů řidičského oprávnění, zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. Obsahem živnosti není pořádání kurzů a školení subjekty zřízenými za tím účelem dle zvláštních právních předpisů, výcvik střelby ze zbraní, výuka řízení motorových vozidel, letadel, poskytování tělovýchovných služeb, výuka jazyků a výuka v oblasti umění a společenského tance. Dále obsahem živnosti není pořádání kurzů a školení podle zvláštních předpisů školami a školskými zařízeními zařazenými do sítě škol.
- Výuka obsluhy (řízení) technických zařízení	Výuka obsluhy a řízení technických zařízení sloužících pro různé účely (výtahů, zdvižných vozíků, lyžařských vleků a dalších technických zařízení). Výuka řízení sportovních létajících zařízení. Obsahem živnosti není zaškolení obsluhy technického zařízení jeho výrobcem v souvislosti s uvedením zařízení do provozu, výuka obsluhy technických zařízení provozovaná ve školách a školských zařízeních zařazených do sítě škol, výcvik střelby ze zbraní, výuka řízení motorových vozidel, letadel.

Zdroj: Nařízení vlády č. 278/2008 Sb., o obsahových náplních jednotlivých živností, ve znění pozdějších předpisů

V české legislativě nejsou kvalifikační požadavky na lektory jednoznačně stanoveny. V některých dokumentech se nicméně pojem „lektor“ navzdory absenci jeho přesného definování vyskytuje (jedná se především o kvalifikační požadavky na lektory). Tuto skutečnost si lze demonstrovat na příkladu zákona č. 247/2000 Sb., o získávání

ní a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odborné způsobilosti“), který upravuje problematiku oprávnění k provádění výuky a výcviku žadatelů o řídičské oprávnění v části třetí hlavě druhé ust. § 21 – 24. Dle předmětného zákona mohou vyučovat jednotlivé předměty, s výjimkou předmětu zdravotnické přípravy pouze držitelé profesního osvědčení, o jehož vydání rozhoduje krajský úřad (ust. § 21 odst. 1 zákona o odborné způsobilosti). Držitelem profesního osvědčení přitom může být osoba, která:

- má ukončené střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou, nebo jde-li o učitele výcviku v řízení vozidla nebo výuky praktické údržby vozidla, ukončené střední vzdělání strojního nebo dopravního oboru;
- dosáhla věku 24 let;
- se s kladným výsledkem podrobila dopravně psychologickému vyšetření (toto vyšetření zajišťují fyzické osoby poskytující služby v oblasti psychologického poradenství nebo právnické osoby, u kterých je dopravně psychologické poradenství předmětem činnosti);
- absolvovala základní školení a zkouškou prokázala znalosti předpisů o provozu na pozemních komunikacích, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a znalosti ovládání a údržby vozidla aj.;
- která nemá soudem nebo správním orgánem uložen trest zákazu řízení motorových vozidel a které v posledních třech letech nebyl takový trest uložen (ust. § 21 odst. 2 písm. a) – e) zákona o odborné způsobilosti).

Mužík (2005 str. 12) uvádí, že pro lektory by mohly platit stejné předpoklady a požadavky jako pro pedagogické pracovníky, kteří vykonávají přímou pedagogickou činnost. Zákon č. 563/2004 Sb., o pedagogických pracovnících a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pedagogických pracovnících“) nicméně kategorii pedagogického pracovníka, která je zaměřena na vzdělávání dospělých, nespécifikuje, což znamená, že v tomto případě není formálně určena požadovaná úroveň vzdělání pro tuto pedagogickou profesi (VAŠUTOVÁ, 2011 str. 2). Výkon lektorského povolání je tak upraven pouze v ust. § 25 zákona č. 455/1999 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „živnostenský zákon“) a pří-

loze Nařízení vlády č. 278/2008 Sb., o obsahových náplních jednotlivých živností, ve znění pozdějších předpisů (MUŽÍK, 2005 str. 4). Lektorská činnost je podle těchto legislativních předpisů živností „volnou“, V rámci volných živností je lektorská činnost zahrnuta do kategorie č. 72 „Mimoškolní výchova a vzdělávání, pořádání kurzů, školení, včetně lektorské činnosti“ (viz tabulka 1).

Protože k provozování volné živnosti není živnostenským zákonem vyžadováno prokazování odborné ani jiné způsobilosti, k získání živnostenského oprávnění tak musí být splněny pouze všeobecné podmínky upravené v úvodních ustanoveních živnostenského zákona (ust. § 25 odst. živnostenského zákona). Vzhledem k uvedeným skutečnostem je poměrně obtížné obsáhnout všechna relevantní povolání, kde je možné realizovat lektorskou činnost (MUŽÍK, 2005 str. 4). Dle Vašutové (2011 str. 2) hlavní problém stávající úpravy spočívá v tom, že organizace realizující vzdělávací programy pro dospělé lektory stanovují vlastní kvalifikační požadavky a mnohdy opomíjejí klást požadavek na jejich profesní připravenost pro pedagogickou práci s cílovou skupinou dospělých.

Vašutová (2011 str. 27) klade v souvislosti se vzděláváním dospělých důraz na znalost pedagogických zásad. „*Dospělý musí být pro vzdělávání motivován, v učení angažován, ve výsledcích uspokojen*“ (VAŠUTOVÁ, 2011 str. 27).

Z těchto důvodů by se lektor měl:

- orientovat se ve vzdělávacích potřebách účastníků, zjistit je pomocí vhodného nástroje před nebo na začátku vzdělávací akce a korigovat vzhledem k těmto zjištěním svůj vzdělávací plán;
- stanovit jasné cíle vzdělávání a sdělit je účastníkům;
- poskytovat účastníkům jasnou strukturu vzdělávacího obsahu a postupovat podle ní;
- dávkovat studijní látku postupně a poskytovat účastníkům dostatek času pro učení;
- strukturovat výklad;
- průběžně shrnovat hlavní myšlenky a poznatky;
- reflektovat praktické zkušenosti účastníků;

- v maximální míře uplatňovat kooperativní a aktivizující metody výuky;
- vytvářet dostatek prostoru pro diskusi a praktické činnosti;
- minimalizovat příkazy;
- poskytovat účastníkům jasné studijní požadavky včetně konkrétní dostupné studijní literatury (nejlépe tištěné);
- vést s účastníky dialog, poskytovat jim prostor pro dotazy;
- poskytovat účastníkům zpětnou vazbu;
- dostatečně využívat vizualizace a praktických příkladů;
- disponovat vhodnou mírou tolerance, pomoci při neúspěchu;
- nevytvářet stresové situace;
- zařazovat do výuky hodně přestávek;
- vytvářet příjemné prostředí a pohodlí pro výuku;
- respektovat psychologické zvláštnosti dospělých a reflektovat fáze jejich životního cyklu (VAŠUTOVÁ, 2011 stránky 26 - 27).

V souvislosti s důsledným uplatňováním pedagogických zásad, vytvářením příznivého vzdělávacího prostředí, stanovováním a dodržováním jasných pravidel ve vztazích a chování, v učení a jeho hodnocení, stanovováním učebních požadavků a zajišťováním organizačních podmínek podporujících efektivní učení dospělých se hovoří o tzv. kultuře vzdělávání dospělých (VAŠUTOVÁ, 2011 str. 27).

1.3 Metody vzdělávání

Soubor přístupů, které lektor uplatňuje při vzdělávání dospělých, se označuje jako androdidaktické metody. Jejich prostřednictvím dochází k transferu znalostí, dovedností, postojů a žádoucích vzorců chování. Klasifikace metod vzdělávání dospělých se v odborné literatuře různí. V andragogickém slovníku z roku 2012 lze nalézt dvě různá pojetí členění vzdělávacích metod. V prvním pojetí záleží na tom, na který z objektů/subjektů vzdělávacího procesu jsou metody vzdělávání orientovány – pak rozlišujeme mezi metodami orientovanými na lektora (přednáška, cvičení, seminář)

a metodami orientovanými na účastníka vzdělávání (hraní rolí, koučink, mentoring, projektové učení, samostatné plnění úkolů, outdoor training, Assessment Centre). Druhé pojetí klasifikuje metody vzdělávání podle toho, zda jsou realizovány na pracovišti (instruktáž, asistování, rotace práce, koučink) či mimo ně (přednáška, seminář, workshop, brainstorming, simulace, demonstrování). Použití konkrétní metody se odvíjí od cílů, obsahu a formy vzdělávání, osobnosti a přístupu lektora a cílové skupiny účastníků (PRŮCHA, a další, 2012 str. 34).

Kalnický (2007 str. 63) vychází z asi nejrozšířenější typologie vzdělávacích metod – člení je podle:

- a) logických postupů
 - induktivní;
 - deduktivní;
 - analytické;
 - syntetické;
 - genetické;
 - dogmatické;
 - srovnávací;
- b) složek osobnosti, na které působí
 - formativní;
 - informativní;
 - kombinované;
- c) z hlediska edukační interakce
 - jednostranné;
 - oboustranné;
 - mnohostranné;
- d) z hlediska využívání hmotných prostředků výuky
 - s uplatněním didaktické techniky (pomůcek);
 - bez uplatnění didaktické techniky (pomůcek);
- e) vzhledem ke zdroji poznání
 - slovní;
 - demonstrační;
 - praktické.

Kalnický (2007 stránky 72 - 75) rozděluje metody odborného vzdělávání dospělých rovněž podle toho, do kterého ze tří subsystémů andragogiky patří.

- 1) Metody školského subsystému – vzdělávání je realizováno v rámci školského systému (gymnázia, střední odborné školy, vysoké školy). Uplatňují se zde především tyto metody: výklad, (resp. vysvětlování nebo vyprávění), demonstrace, dialog, textová analýza, praktické řešení příkladů, postupně dochází k rozvoji metod s vysokou participací účastníků (projektové vyučování, problémové vyučování, didaktické hry apod.).
- 2) Metody profesního (podnikového) subsystému – jedná se o vzdělávání pracovníků ve výchovně-vzdělávacích organizacích nebo přímo na pracovištích. Uplatňují se zde přednášky, semináře, kurzy, diskuze, instruktáže a praktické řešení problémů, během let existence tohoto subsystému se však vyprofilovaly metody, o kterých se hovoří jako o charakteristických metodách profesního vzdělávání – případová metoda, inscenační metoda, panelová diskuze, brainstorming, brainwriting, hobo-metoda, metoda delfí, metoda došlé pošty (basket metod), metoda řídicí hry, metoda ekonomické hry, metody na sociologicko-psychologické bázi (metoda aktivního sociálního učení, metoda asertivity, metoda persuaze, metoda empatie) a další metody uplatňované především při přípravě manažerů (left brain techniques, right brain techniques, guided fantasy techniques, non linear models, multiply causality diagrams aj.).
- 3) Metody kulturního (neprofesního, zájmového) subsystému – vzdělávání je realizováno zájmovými sdruženími (kluby, spolky, občanská sdružení apod.) ale i školskými i profesními institucemi s cílem zajistit pro své účastníky výchovně-vzdělávací aktivity. Kromě metod typických pro školský subsystém se zde uplatňují metody jako např. veřejná diskuze, televizní-rozhlasové-filmové lekce, metody studia mikrofilmů (diapozitivů, videozáznamů), frontální práce v terénu aj.

Pospíšil (2001 stránky 84 – 86) se při své klasifikaci opírá o názor, že metody a formy jsou dva odlišné přístupy k téže realitě (tj. procesu působení). Neodděluje je tedy a hovoří o tzv. metodicko-formální bázi edukace dospělých. Systém vzdělávání dospělých v andragogice je v autorově pojetí tříúrovňový (formální edukace, neformální osvojování klubového typu – popularizace a funkční vrstva informálního působení kon-

ferenčního či propagandistického typu), přičemž každá úroveň má své charakteristické proporce. Těmto vrstvám odpovídají i metody edukace. Metody formální edukace jsou odvozeny ze středního a vysokého školství. Usilují o maximum osvojení látky u maxima účastníků. Zahrnují metody přípravy nového učiva, jeho expozice, upevňování i ověřování získaných vědomostí a dovedností. Obsahem vyučování je analyticko-synteticky strukturované učivo, exponované v menších komplexech. V rámci jedné vyučovací formy se mohou jednotlivé metody střídat podle záměrů řídící osoby a jejích cílů, což zvyšuje pestrost vyučování. Typickou organizační formou je v tomto případě kurz s jednotlivými lekcemi. Metody klubové jsou odvozeny z kulturně výchovných činností. Užívají se k působení dlouhodobému i krátkodobému, které není řízeno platnými učebními plány. Předpokládá se, že obsah si osvojí jen část účastníků v různé míře. Typickou organizační formou vyučování je v tomto případě přednáška a referát. Propagandistické metody usilují o objasnění aktuálních problémů ve vztahu k přítomným účastníkům a jejich orientaci k zaujetí stanoviska k těmto problémům. V rámci edukace dospělých je toto působení zaměřeno do volně sdružených skupin účastníků na půdě občanských organizací i jako doplněk dlouhodobých forem. Dominantní organizační formou vyučování je v tomto případě přesvědčování.

Na základě výše uvedeného je zřejmé, že metody vzdělávání dospělých lze dělit na základě celé škály hledisek. Níže uvádím charakteristiku nejrozšířenějších z nich:

- Výklad: Jedná se o monologickou vzdělávací metodu, jejímž prostřednictvím lektor prezentuje informace v logicky utříděné formě. Tato metoda má mezi edukačními metodami svou nezastupitelnou funkci, přestože vzhledem k jednostrannému působení lektora na účastníky v tomto případě nelze hovořit o aktivní interakci. Jako jediná totiž působí na de facto neomezený počet účastníků, z obsahového hlediska umožňuje zařadit libovolné téma, ve stejném časovém limitu umožňuje probrat větší množství látky (KALNICKÝ, 2007 str. 76).
- Brainstorming: tuto metodu lze charakterizovat jako burzu nápadů (hovoří se o ní rovněž jako o bouři mozků). Kalnický, (2007 str. 80) o ní hovoří jako o participační diskusní výukové metodě s více směrnou interakcí. Brainstorming je do výuky zařazován v situaci, kdy lektor usiluje o vyburcování fantazie a tvořivosti účastníků, kteří formulují své nápady a náměty. Ty se shromáždí, zhodnotí a dále se s nimi

pracuje. Z principů této metody lze jmenovat: duch společné porady, tvořivá atmosféra, hodnocení nápadů, podpora a uznání nápadů ostatních, přátelská atmosféra bez zábrán jakkoli se vyjádřit. Po shromáždění všech nápadů se provede jejich hodnocení formou diskuse a vybere se nejvhodnější pro další užití, např. vytvoření vývojového projektu (VAŠUTOVÁ, 2011 str. 50).

- Brainwriting: jedná se o obdobu brainstormingu s tím rozdílem, že účastníci sedí vedle sebe a jsou nuceni rozvíjet nápad, který k nim přišel od předcházejícího návštěvníka (liniově či větveně, vždy však pouze o jeden krok). Metodu lze realizovat buďto v plénu nebo kombinovaným způsobem – zahájení v plénu (seznámení s metodou a řešeným problémem), pokračování v podobě skupinové práce a následné vyhodnocení opět v plénu (KALNICKÝ, 2007 stránky 82 - 83).
- Diskusní metody: jedná se o verbální metody, jejichž podstatou je sdělování a obhajování stanovisek a názorů, rozvíjení nápadů, argumentace, debata o problému. Je to de facto způsob dialogu založený na otázkách a odpovědích. Jádrem diskuse je nesoulad, rozpor, problém, názorová variantnost, složitost, mnohoznačnost. Pro diskusi je charakteristická gradace v řízeném procesu komunikace (na rozdíl od běžné konverzace). Mělo by se jednat o tvořivý proces, v němž účastníci naslouchají, mluví a myslí, jehož vyvrcholením by mělo být dopracování se konstruktivních závěrů, rozuzlení problému, názorové shody nebo neshody, formulování doporučení (VAŠUTOVÁ, 2011 str. 49). Kalnický (2007 s. 78) považuje za neefektivnější tzv. panelovou diskusi, jejíž princip spočívá v diskusi účastníků s tzv. panelem odborníků (specialisté z různých vědních disciplín), kteří přispívají k řešení dané problematiky, obohacují vědomosti účastníků, vhodně je motivují a napomáhají vytváření asociací v jejich myšlenkových pochodech.
- Problémové metody: tyto metody jsou založeny na překonávání znalostních a dovednostních překážek, tj. kladou se takové otázky, na které účastníci neznají úplnou a správnou odpověď. Dle Vašutové (2011 str. 50 – 51) patří tento typ výuky k těm nejnáročnějším. Je zde kladen velký důraz na roli lektora, který musí provést důkladnou přípravu,

tzn. vybrat vhodný obsah, vytvořit vhodnou problémovou situaci nebo vhodné problémové úlohy a připravit scénář průběhu a možných řešení. Mezi problémové metody se řadí např. individuální nebo skupinové řešení problému, problémový výklad.

- Případové (situační) metody: Tyto metody spočívají v řešení problémových situací a případů z praxe, učí rozhodování v konkrétních situacích (VAŠUTOVÁ, 2011 str. 52). Napomáhají změně ve způsobu myšlení, vystupování, postojů účastníků navzájem a k týmu, jakož i k vlastní činnosti, učí shromažďovat informace a rozlišovat mezi podstatnými a nepodstatnými, selektovat, charakterizovat, klasifikovat a analyzovat problém z hlediska podmínek a příčin vzniku, hledat varianty řešení a uvažovat o nich z hlediska jejich výhod a nevýhod (KALNICKÝ, 2007 str. 86).
- Metoda delfi (delfská metoda expertního posuzování): jedná se o jednu z učebních metod nácviku skupinového řešení a rozhodování. V praxi se uplatňuje rovněž jako metoda skupinového expertního odhadu. Podstata této metody spočívá v postupném zjišťování a následné komparaci názorů expertů. Realizována je prostřednictvím volného systému otázek ze zkoumané oblasti, které se skupině expertů kladou formou ankety (KALNICKÝ, 2007 stránky 83 -84).
- Metody heuristické: prostřednictvím těchto metod jsou odhalovány existující poznatky v procesu učení a konstruovány a samostatně objeveny poznatky nové. Jsou spojeny s tvořivým myšlením, s řešením problémů a praktickým ověřováním získaných poznatků v nové situaci (VAŠUTOVÁ, 2011 str. 52).
- Metody kritického myšlení: tyto metody jsou založeny na evokaci znalostí, konfrontaci vlastních postupů myšlení a reflexi získaného poznání. Výsledkem je tvorba vlastních poznatkových struktur a jejich další rozvíjení (VAŠUTOVÁ, 2011 str. 52).
- Inscenační metody: tyto metody navozují podmínky pro výcvik změn v chování a jednání a napomáhají rozvoji sociálních kompetencí (VAŠUTOVÁ, 2011 str. 52).

- Simulace a hry: jedná se o metody hraní rolí v modelových a simulovaných situacích se stanovenými pravidly, vedou k získání zobecnitelných poznatků a dovedností (VAŠUTOVÁ, 2011 str. 52).

Za vysoce efektivní ve vzdělávání dospělých jsou považovány především tzv. metody aktivizační, které zohledňují vzdělávací potřeby, motivaci a podmínky efektivního učení cílové skupiny dospělých. Mezi tyto metody se řadí metody diskusní, metody řešení problému, kooperativní metody, heuristické metody, metody kritického myšlení, situační metody, inscenační metody a simulace a hry (VAŠUTOVÁ, 2011 str. 49).

2 ODBORNÉ VZDĚLÁVÁNÍ DOSPĚLÝCH

Celoživotní učení zahrnuje formální, neformální a informální vzdělávání a předpokládá prolínání a doplňování vzdělávání počátečního (základní, střední, terciární) a vzdělávání dalšího (VETEŠKA, a další, 2008 str. 20). Podle publikace Výkonné agentury pro vzdělávání, kulturu a audiovizuální oblast (dále jen „EACEA“)² Formální vzdělávání dospělých: Koncepce a praxe v Evropě (2011 str. 17) v současnosti existují dvě hlavní terminologické studie vymezující vzdělávání formální, neformální a informální: glosář Terminologie evropské politiky vzdělávání a odborné přípravy vytvořený Evropským střediskem pro rozvoj odborné přípravy (dále jen „Cedefop“)³ a manuál Klasifikace učebních aktivit připravený Evropským statistickým úřadem (dále jen „Eurostat“). Protože glosář Cedefop byl vytvořen s cílem identifikovat a definovat klíčové termíny, jež jsou důležité pro pochopení současné politiky vzdělávání a odborné přípravy v Evropě, což je náplní této kapitoly, budu vycházet právě z něj. Manuál Eurostatu byl vytvořen za účelem sestavení a představení srovnatelných statistických údajů a indikátorů učebních aktivit (jak v rámci jednotlivých zemí, tak jejich porovnáním v rámci Evropy), což ozřejmuje rozdíly v jejich definicích (viz tabulka 2, 3).

V glosáři Cedefop je formální vzdělávání definováno jako: *„Učení, jež probíhá v organizovaném a strukturovaném prostředí (tzn. ve vzdělávací nebo školící instituci nebo v zaměstnání) a je výslovně vymezeno jako učení (pokud jde o cíle, dobu trvání a zdroje). Formální vzdělávání je z hlediska studujícího záměrnou činností. Obvykle vede k validaci a udělení certifikátu“* (Formální vzdělávání dospělých: Koncepce a praxe v Evropě, 2011 str. 17). Na základě uvedené definice lze konstatovat, že vymezení formálního vzdělávání v glosáři Cedefop je relativně široké a zahrnuje nejen školní a akademické programy, které vedou k národně uznávané kvalifikaci (např. osvědčení o ukončení středního vzdělávání, bakalářskému titulu atd.), ale také nejrozličnější činnosti krátkodobého vzdělávání a odborné přípravy vedoucí k různorodým typům osvědčení (Formální vzdělávání dospělých: Koncepce a praxe v Evropě, 2011 s. 18). Neformální vzdělávání je definováno jako: *„Učení, které je obsaženo v plánovaných činnostech, jež nejsou výslovně vymezené jako učení (pokud jde o cíle a dobu učení nebo podporu v učení). Neformální učení je z hlediska studujícího záměrnou činností“* (Formální vzdělávání dospělých: Koncepce a praxe v Evropě, 2011 str. 17).

² Z angl. Education, Audiovisual and Culture Executive Agency

³ Z angl. European Centre for the Development of Vocational Training

Informální vzdělávání je: „Učení, které vyplývá z denní činnosti vztahující se k práci, rodině nebo volnému času. Není organizováno nebo strukturováno, pokud jde o cíle, dobu trvání nebo podporu v učení. Informální učení je ve většině případů z hlediska učícího se neúmyslné“ (Formální vzdělávání dospělých: Koncepce a praxe v Evropě, 2011 str. 17). Manuál Eurostatu hovoří ještě o jednom typu vzdělávání, tzv. vzdělávání náhodném. Toto vzdělávání je definované jako nezáměrně učení a je vyjmutu ze statistického pozorování (Formální vzdělávání dospělých: Koncepce a praxe v Evropě, 2011 str. 18).

Tabulka 2 Klíčové termíny vzdělávání dle glosáře Cedefop

Formální vzdělávání	Neformální vzdělávání	Informální vzdělávání
Poskytuje se v organizovaném a strukturovaném prostředí	Je obsaženo v plánovaných činnostech, které nejsou výslovně vymezené jako učení	Neorganizované a nestrukturované vyplývající z každodenních činností
Výslovně vymezené jako učení		
Běžně vede k validaci a certifikaci		
Záměrné	Záměrné	Ve většině případů nezáměrné

Zdroj: Formální vzdělávání dospělých: Koncepce a praxe v Evropě (2011 s. 18)

Tabulka 3 Klíčové termíny vzdělávání dle manuálu Eurostatu

Formální vzdělávání	Neformální vzdělávání	Informální učení	Náhodné učení
Poskytuje se v systému formálních vzdělávacích institucí (včetně „duálního systému“)	V rámci vzdělávacích institucí a mimo ně	Méně organizované a méně strukturované než neformální vzdělávání	
Tvoří průběžný „žebříček“ vzdělávání	Organizované a dlouhodobější činnosti		
	Nemusí nutně odpovídat systému „žebříčku“		
	Délka trvání se může lišit		
Záměrné	Záměrné	Záměrné	Nezáměrné
			Vyjmutu ze statistického pozorování

Zdroj: Formální vzdělávání dospělých: Koncepce a praxe v Evropě (2011 s. 18)

Na základě výše uvedeného lze říct, že další vzdělávání může mít podobu formální, neformální i informální, event. náhodnou. Podrobnější, českým poměrům lépe odpovídající členění forem odborného vzdělávání dospělých, nabízí např. Národní ústav odborného vzdělávání (dále jen „NÚOV“):

- Studium dospělých ve školách vedoucí k dosažení stupně vzdělání: tento typ odborného vzdělávání dospělých se v ČR rozvinul během posledních padesáti let. Na středních a vysokých školách dosáhl tento druh vzdělávání dospělých největšího rozmachu v 60. letech 20. století, nyní tento podíl činí cca 6 %.
- Vzdělávání zaměstnanců podniků a dalších organizací: tento typ odborného vzdělávání dospělých se vyvinul do současné podoby během posledních 15 let. Delší vývoj a tradici má pouze povinné vzdělávání pracovníků stanovených povolání, jehož absolvování ukládají příslušné právní normy.
- Specifické vzdělávání pracovníků určitých resortů a odvětví (včetně normativního vzdělávání): tento typ odborného vzdělávání dospělých je zpravidla upraven zákonem (např. ve školství nebo zdravotnictví), vyhláškou nebo jiným resortním či oborovým předpisem.
- Rekvalifikace uchazečů o zaměstnání (popř. dalších skupin osob): tento typ odborného vzdělávání dospělých se začal rozvíjet po roce 1990 v souvislosti s budováním služeb zaměstnanosti a narůstající nezaměstnaností. Jedná se o jedno z opatření aktivní politiky zaměstnanosti.
- Zájmové vzdělávání (Další odborné vzdělávání a příprava dospělých, 2008).

Dle Beneše (2008 s. 121) je třeba rozlišovat rovněž mezi:

- Vzděláváním vrcholového managementu: rozvoj kreativity, strategického myšlení, zvládání konfliktů a stresu apod. Metodami charakteristickými pro tento typ vzdělávání jsou případové studie, simulace a hry, diskuse, přednášky, cvičení, rozšiřují se i netradiční metody jako např. meditace;
- Vzděláváním nižšího a středního managementu a personálu (technici, pracovníci prodeje, marketingu, distribuce, plánování apod.): v tomto případě se jedná především o zprostředkování odborných kompetencí

nebo určité praxe (např. strategie prodeje, technické kurzy). Vzdělávání má obvykle formu krátkodobých a střednědobých školení.

- Vzděláváním řadových zaměstnanců: v tomto případě se zprostředkovává kvalifikace za účelem adaptace na změny v obsahu práce nebo zvýšení kvalifikace. Může se jednat rovněž o kvalifikace bez konkrétních vztahů k pracovní činnosti (např. rozvoj týmové práce, techniky na odbourávání stresu). Z forem vzdělávání převládají školení, zaškolení a trénink v procesu pracovní činnosti.
- Vzděláváním perspektivních zaměstnanců (tzv. talent management): jedná se o vzdělávání absolventů vysokých škol, kteří mají v budoucnosti převzít vedoucí pozice.
- Nabídkou pro všechny zaměstnance (např. jazykové kurzy).

Současný stav odborného vzdělávání dospělých lze dle Beneše (2008 str. 120) popsat co se počtu účastníků a výše vynaložených prostředků týče jako nejrychleji rostoucí vzdělávací sektor.

Mezi hlavní trendy patří:

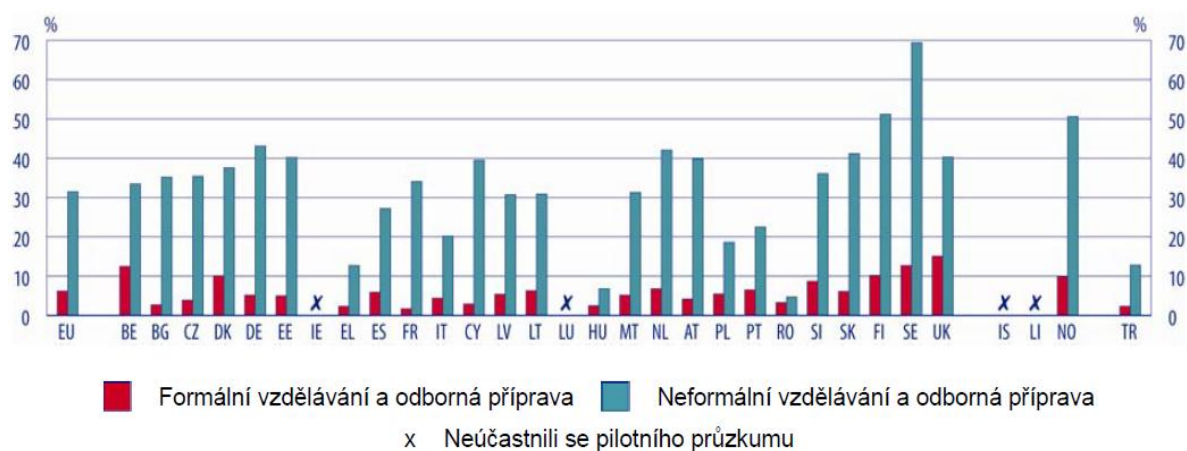
1. systematizace a institucionalizace
 - orientace na rozvoj kompetencí;
 - důraz je kladen na přípravu, vyhodnocení a transfer získaných kompetencí do pracovní činnosti;
 - zohlednění eficientnosti vynaložených prostředků;
 - explicitní úlohou vedení se stává rozvoj lidských zdrojů;
 - zodpovědnost nadřízených;
2. nové pojetí učení se a vyučování
 - nutnost neustálého učení se;
 - růst významu sebeorganizovaného učení a týmové výuky;
 - hledání potenciálů a rozvojových možností (ne deficitů);

- orientace na odborný, osobnostní a metodický rozvoj;
 - reflexivní učení zaměřené na nalezení vlastního stylu a metod.
3. orientace na problémy a reálné situace
- řešení konkrétních problémů místo učení se do zásoby;
 - programy šité na míru;
 - propojení schopnosti výkonu s cíli rozvoje organizace;
4. decentralizace, nové styly řízení, propojení strategického a operativního managementu (BENEŠ, 2008 str. 123).

Dle Strategie pro rozvoj lidských zdrojů (2003 s. 24) musí rozvoj dalšího vzdělávání vycházet z typických rysů této oblasti, pro niž je charakteristická velká programová rozmanitost, široká paleta používaných metod a technologií, rychlá proměnlivost v souvislosti s měnícími se potřebami a příležitostmi, organizační rozptýlenost ve veřejném i soukromém sektoru, kombinování různých zdrojů a způsobů financování a poměrně malá možnost regulace a kontroly. *„Pro značný počet poskytovatelů (většinou drobných firem a institucí) je další vzdělávání podnikatelskou aktivitou, proto rozhodují autonomně o tom, jaké programy a za jakých podmínek budou na trhu dalšího vzdělávání nabízet“* (Strategie pro rozvoj lidských zdrojů, 2003 str. 24).

Co se počtu dospělých účastníků se dalšího vzdělávání týče, na evropské úrovni dosahují nejvyšší účasti Švédsko (73 %), Finsko (55 %), Norsko (55 %) a Spojené království (49 %). ČR se s hodnotou 37,6 % pohybuje kolem průměru EU. Jak je patrné z obrázku 1, poměr dospělých, kteří se účastní vzdělávání formálního a odborné přípravy, je přitom výrazně nižší než poměr těch, kteří se účastní neformálních vzdělávacích aktivit⁴ (Formální vzdělávání dospělých: Koncepce a praxe v Evropě, 2011 s. 12 – 13).

⁴ Údaje, které umožňují hodnotit účast dospělých na vzdělávání a odborné přípravě, poskytují na evropské úrovni tři průzkumy: Průzkum pracovních sil v EU (dále jen „EU LFS“), Šetření o vzdělávání dospělých (Adult Education Survey, AES) a Pokračující průzkum odborného vzdělávání (Continuing Vocational Training Survey, CVTS).

Obrázek 1 Účast dospělých na formálním a neformálním vzdělávání a odborné přípravě 12 měsíců před datem dotazování (AES), věk 25-64 let (%), 2007


	EU	BE	BG	CZ	DK	DE	EE	EL	ES	FR	IT	CY	LV	LT
■	6.2	12.5	2.7	3.9	10.1	5.2	5.0	2.3	5.9	1.7	4.4	2.9	5.4	6.3
■	31.5	33.5	35.2	35.4	37.6	43.1	40.2	12.7	27.2	34.1	20.2	39.5	30.7	30.9
	HU	MT	NL	AT	PL	PT	RO	SI	SK	FI	SE	UK	NO	TR
■	2.5	5.2	6.8	4.2	5.5	6.5	3.3	8.7	6.1	10.2	12.7	15.1	9.9	2.3
■	6.8	31.3	42.1	39.8	18.6	22.5	4.7	36.1	41.2	51.2	69.4	40.3	50.6	12.8

Zdroj: Formální vzdělávání dospělých: Koncepce a praxe v Evropě (2011, s. 12 – 13)

2.1 Resortní vzdělávání

V řadě zaměstnání je další vzdělávání podmínkou existence profese a příslušnosti k profesi a nezbytné k samotnému výkonu profese (např. profese lékaře, vědce, učitele aj.). Tento typ vzdělávání zajišťovaný specializovanými organizacemi se označuje rovněž jako tzv. resortní vzdělávání. „Resortní systém dalšího vzdělávání stanovuje kvalifikační požadavky na výkon vybraných resortních činností a vytváří podmínky pro zvyšování kvalifikace pracovníků v resortu“ (čl. 1 odst. 1 Směrnice Ministerstva zemědělství č. j. 11169/2009-10000 o dalším vzdělávání v resortu). Jak již bylo nastíněno výše, resortní vzdělávání je zpravidla upraveno legislativně – např. další vzdělávání sociálních pracovníků upravuje ve svém ust. § 111 zákon č. 108/2006 Sb., o sociálních službách, ve znění pozdějších předpisů, vzdělávání soudců, státních zástupců a dalších osob, působících v justici zákonem č. 6/2000 Sb., o soudech, soudcích, přísedících a státní správě soudů a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, vzdělávání řidičů zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení

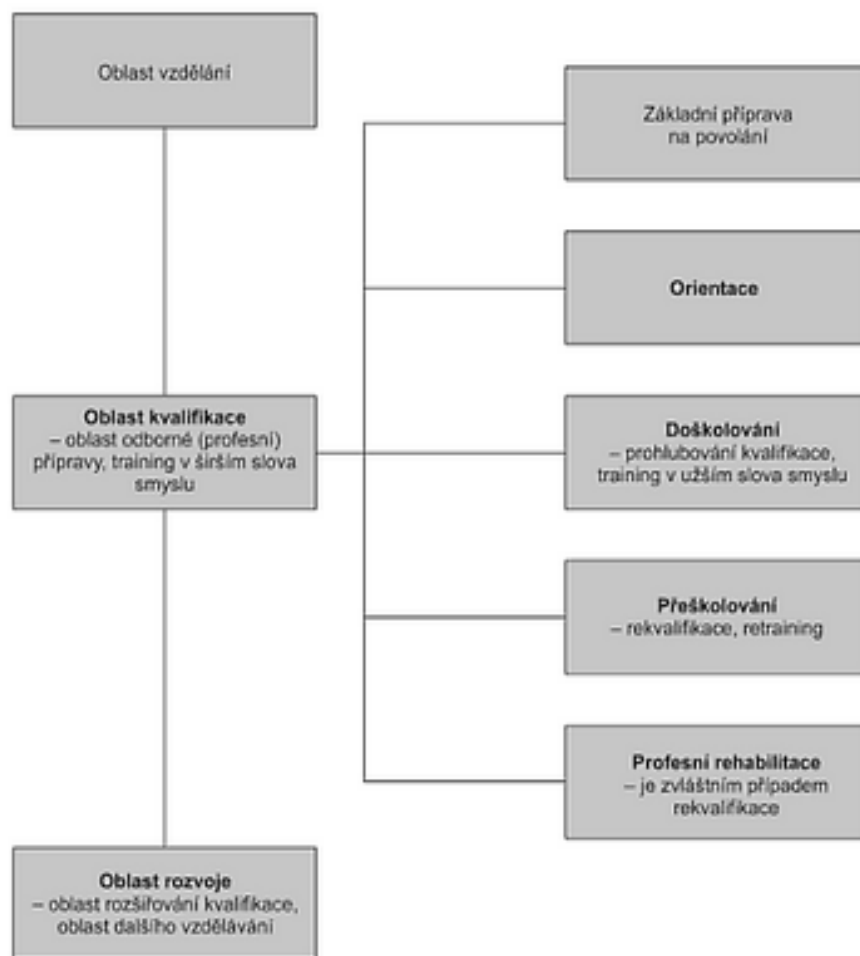
motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů atd. Resortní vzdělávací instituty jsou zřizovány a podřízeny přímo jednotlivým ministerstvům (Další odborné vzdělávání a příprava dospělých, 2008).

Fungování odborného vzdělávání dospělých si lze dobře demonstrovat na příkladu významné profesní skupiny ve vzdělávání dospělých – pedagogických pracovních, spadajících pod resort Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy (dále jen „MŠMT“). Pedagogickým pracovníkům zákon o pedagogických pracovních přímo ukládá za povinnost dále se vzdělávat. *„Pedagogičtí pracovníci mají po dobu výkonu své pedagogické činnosti povinnost dalšího vzdělávání, kterým si obnovují, upevňují a doplňují kvalifikaci“* (ust. § 24 odst. 1 zákona o pedagogických pracovních). Podrobněji je plnění této zákonné povinnosti pedagogických pracovníků rozpracováno ve vyhlášce č. 317/2005 Sb., o dalším vzdělávání pedagogických pracovníků, akreditační komisi a kariérním systému pedagogických pracovníků, ve znění pozdějších předpisů. DVPP je realizováno sítí center pro další vzdělávání pedagogických pracovníků, na celostátní úrovni funguje Národní institut dalšího vzdělávání (dále jen „NIDV“) v Praze s pobočkami v krajích. V provozu jsou rovněž krajská zařízení pro DVPP, která poskytují jak vzdělávání, tak i servis školám. DVPP zajišťují rovněž vysoké školy (VAŠUTOVÁ, 2011 str. 36).

2.2 Profesní vzdělávání

Palán (2002 str. 86) definuje firemní (podnikové, profesní) vzdělávání jako systematický proces změny pracovního chování, úrovně znalostí a dovedností (včetně motivace zaměstnanců), jehož prostřednictvím se snižuje rozdíl mezi kvalifikací subjektivní a objektivní. Kvalifikací subjektivní je přitom myšlen soubor zkušeností, znalostí, dovedností, postojů a návyků získaných během života potenciálně využitelných k výkonu určité činnosti, klasifikací objektivní požadavky na kvalifikaci pracovníka vyplývající z charakteru, náročnosti a tempa práce (tzn. kvalifikovanost práce).

Obrázek 2 Systém formování pracovních schopností člověka



Zdroj: Bartoňková (s. 18)

Profesní vzdělávání je tedy vzdělávacím procesem organizovaným podnikem, který zahrnuje:

- vzdělávání v podniku (interní, vnitropodnikové), které organizuje podnik ve svém vlastním vzdělávacím zařízení nebo přímo na pracovišti;
- vzdělávání mimo podnik (externí), které je na objednávku podniku realizováno ve specializovaném vzdělávacím zařízení nebo ve škole (BARTOŇKOVÁ, 2010 str. 16).

Dle Koubka (1995 s. 208) se v systému formování pracovních schopností člověka nejčastěji rozlišuje oblast vzdělání (základní znalosti a dovednosti obvykle zajišťované školským systémem), oblast kvalifikace (odborná profesní příprava) a oblast rozvoje

(další vzdělávání, rozšiřování kvalifikace apod.) Bartoňková (2010 str. 16) však s poukázáním na obtížnost rozlišení mezi jednotlivými oblastmi formování pracovních oblastí člověka prezentuje jinou, podrobnější klasifikaci. V jejím pojetí profesní vzdělávání zahrnuje:

- orientaci (vzdělávání pracovníků v rámci adaptačního procesu a jejich přípravu na výkon pracovní činnosti);
- doškolení (prohlubování kvalifikace);
- rekvalifikaci neboli přeškolení (formování pracovních schopností směřujících k osvojení nového povolání);
- profesní rehabilitaci (opětovné zařazení osob, kterým jejich zdravotní stav brání trvale nebo dlouhodobě vykonávat dosavadní pracovní činnost);
- rozvoj (zvyšování kvalifikace).

Schéma zobrazující systém formování pracovních schopností člověka je zachyceno na obrázku 2.

3 VZDĚLÁVÁNÍ V KATEGORII ŘIDIČŮ

Na rozdíl od motoristicky vyspělých států není v ČR bezpečnost provozu na pozemních komunikacích vnímána jako priorita, s čímž je spojena vysoká nehodovost, ztráty na životech a mnohamilionové hmotné škody. Dle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 (2011 str. 4) ekonomické ztráty způsobené nehodami a jejich následky znamenají pro stát náklady odpovídající 2 % HDP. Vývoj základních ukazatelů nehodovosti v období 2002 – 2010 je zachycen v tabulce 4.

Tabulka 4 Celkové počty dopravních nehod a následků v ČR v letech 2002 – 2010

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dopravních nehod celkem	190 718	195 851	196 484	199 262	187 965	182 736	160 376	74 815	75 522
Usmrceno do 30 dnů	1 431	1 447	1 382	1 186	1 063	1 222	1 076	901	802
Usmrceno do 24 h	1 314	1 319	1 215	1 127	956	1 123	992	832	753
Těžce zraněno	5 375	5 125	4 711	4 237	3 883	3 861	3 725	3 467	2 823
Lehce zraněno	29 013	30 312	29 543	27 974	24 231	25 382	24 776	23 777	21 610
Hmotná škoda (miliard Kč)	8,891	9,334	9,687	9,771	*9,116	8,467	7,741	*4,981	4,9

* minimální výše škody, při které je povinnost hlásit dopravní nehodu Policii ČR byla v polovině let 2006 a 2009 z původních 1 000 Kč změněna – od 1.7. 2006 na 50 000 Kč a od 1.1. 2009 na 100 000 Kč

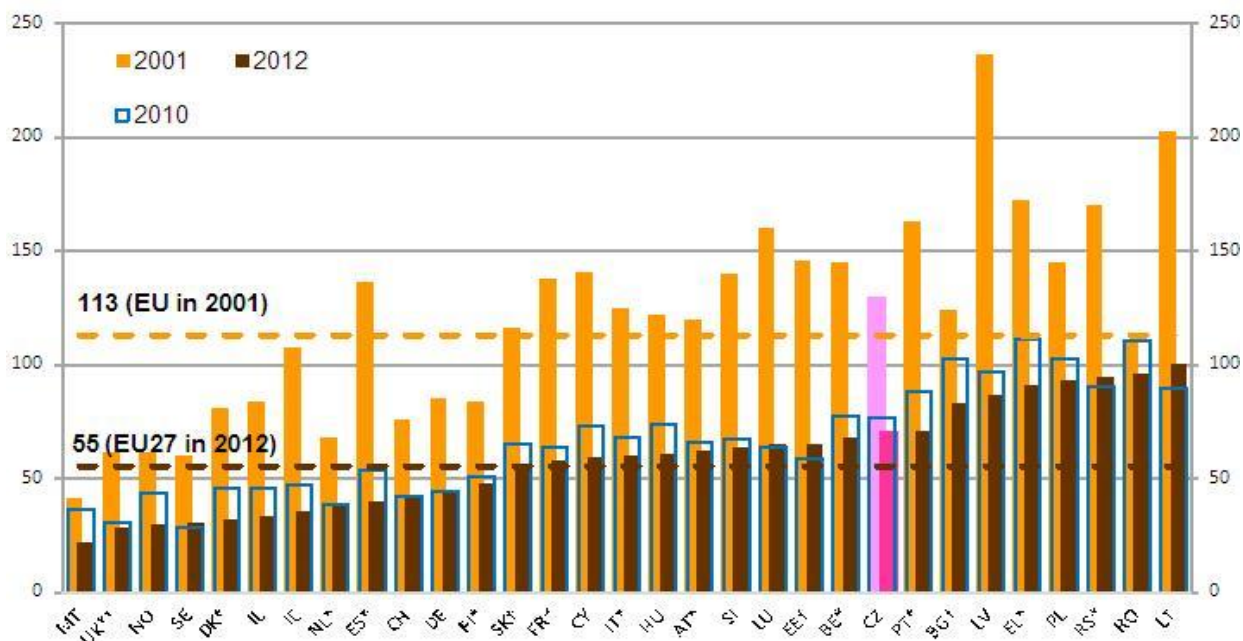
Zdroj: *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 (2011, s. 4)*

V současnosti se ČR dle statistik Evropské rady bezpečnosti silničního provozu (dále jen „ETSC“)⁵ v rámci EU-27 řadí mezi země s nejvyšším počtem dopravních nehod se ztrátami na životech, a to i přesto, že v uplynulé dekádě došlo k jeho výraznému poklesu (viz obrázek 3). V roce 2002 bylo v ČR registrováno celkem 1 314 úmrtí v silničním provozu (do 24 hod.), respektive 1 431 (do 30 dnů). V následujících letech byl zaznamenán průměrný roční pokles ve výši 7,5 %, v roce 2006 dosáhl tento pokles v důsledku aplikace novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“) hodnoty 15 %. Nosnou změnou bylo zavedení bodového systému hodnocení řidičů, pozitivní trend vývoje ve snižování dopravní nehodovosti se však nepodařilo udržet. Následkem celé řady faktorů bezprostředně

⁵ z angl. European Transport Safety Council.

po zavedení bodového systému (zpochybňování jeho smyslu některými politiky, medializace dílčích nedostatků jeho aplikace, postupné snížení prvotního intenzivního policejního dohledu, nízká vymahatelnost uložených sankcí, politické ovzduší a celková atmosféra ve společnosti) došlo koncem roku 2006 a především pak v roce 2007 k obrátu v jeho působnosti a nárůstu nehodovosti. V důsledku tohoto zvratu došlo k zintenzivnění aktivit jak na straně Ministerstva dopravy, tak i dopravní policie a současně i revizi některých opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. V následujících letech 2008 až 2010 tak opět došlo k oživení pozitivního vývoje, ale negativní zvrát, ke kterému došlo v roce 2007, se již nepodařilo napravit (Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, 2011 str. 9 – 10).

Obrázek 3 Počet usmrcených na milion obyvatel: porovnání mezi roky 2001 a 2012



Zdroj: *Map of Europe (Czech Republic), 2013*

Za příčiny současné neuspokojivé situace v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích jsou považovány nedostatečně transparentní právní úprava, nepřehlednost křižovatek a železničních přejezdů, řízení pod vlivem návykových látek, nedodržování nejvyšší povolené rychlosti aj. Opomenout nelze ani nedostatečné zkušenosti ostatních řidičů, jejich nízké právní povědomí a nedostatečnou informovanost o změnách legislativního i nelegislativního charakteru týkajících se provozu na pozemních komunikacích.

„Snižit nepříznivé hodnoty dopravní nehodovosti lze příznivým působením na stav silniční sítě, kvalitu vozového parku, především pak na lidský faktor, tedy na účastníka silničního provozu“ (BUDSKÝ, a další, 2011c str. 10).

Tabulka 5 Vybraná opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu vztahující se ke vzdělávání řidičů

č.	nástroje	zodpovídá	termín
A 1.1	Každoroční kampaň zaměřená na dodržování rychlostních limitů, s důrazem na jízdu v obci a dodržování bezpečné vzdálenosti.	MD	Každoročně
A 1.3	Vytvoření podmínek pro zdokonalování řidičských dovedností a návyků.	MD	Průběžně
A 1.4	Zvýšení důrazu na praktický výcvik řidičů v autoškolách.	MD	Průběžně
B 4.1	Výchovné působení na všechny účastníky silničního provozu s cílem podporovat ohleduplné chování.	MD, MŠMT, zřizovatelé škol	Průběžně
C 1.1	Každoroční kampaň zaměřená na nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek s důrazem na odpovědnost konzumenta.	MD, MV, MZd, MPSV	Každoročně
C 1.2	Uplatňování poznatků o vlivu alkoholu aj. návykových látek na způsobilost řídit motorová a nemotorová vozidla a na bezpečnost silničního provozu ve vzdělávacích programech škol a autoškol.	MD ve spolupráci s MŠMT, MZd a MV	Průběžně
C 1.3	Zvýšení informovanosti pacientů o vlivu některých léků na způsobilost k řízení motorového vozidla a o jejich vlivech na chování ostatních účastníků silničního provozu.	MZd ve spolupráci s MD, orgány lékařské, stomatologické a lékárnické komory	Průběžně
D 1.1	Každoroční kampaň zaměřenou na zádržné systémy s důrazem na: <ul style="list-style-type: none"> - používání bezpečnostních pásů při jízdě v obci - používání bezpečnostních pásů na zadních sedadlech - používání dětských zádržných systémů. 	MD, MV	Každoročně
E 1.1	Rozvoj a podpora dopravní výchovy na všech stupních škol v rámci školních vzdělávacích programů.	MŠMT ve spolupráci s MD, zřizovatelé škol	Průběžně
E 1.2	Realizace programu Bezpečná cesta do školy v celostátním měřítku.	MD, MŠMT, MV, obce, kraje, zřizovatelé městské a obecní policie	Průběžně
E 1.3	Zajištění mediální kampaně zaměřené na zvýšení ochrany dětí spojené s vydáním příruček určených pro rodiče dětí, zajištění jejich distribuce do mateřských škol, škola zdravotnických zařízení.	MD ve spolupráci s MŠMT, MZd, MV	Průběžně
G 1.1	Informování veřejnosti prostřednictvím sdělovacích prostředků o poskytování první pomoci.	MD, MZd	Průběžně
G 1.2	Zdůraznění výuky první pomoci na základních školách v rámci pokynu MŠMT k začlenění tematiky ochrany člověka za mimořádných okolností do vzdělávacích programů.	MŠMT ve spolupráci s MZd	2004
G 1.4	Zkvalitnění praktické výuky chování po nehodě a poskytování první pomoci pro uchazeče o řidičské oprávnění.	MD, MZd, autoškoly, organizátoři doškolovacích kurzů	2004

Pozn.: MD – Ministerstvo dopravy, MŠMT – Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, MV – Ministerstvo vnitra, MZd – Ministerstvo zdravotnictví

Zdroj: Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (2004, s. 9)

Z tohoto důvodu si již Národní strategie bezpečnosti silničního provozu z roku 2005 stanovila za cíl vytváření podmínek pro zdokonalování řidičských dovedností a návyků (viz tabulka 5). Současná právní úprava obsažená v zákoně o odborné způsobilosti a vyhlášce č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „prováděcí vyhláška“) však stále umožňuje získat řidičské oprávnění každému, kdo absolvuje základní výcvik v autoškole, bez jakékoliv povinnosti dalšího vzdělávání v této oblasti. Povinnost dále se vzdělávat se týká pouze řidičů profesionálů – legislativně je zakotvena v zákoně o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel (viz níže) a zákoně č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákoník práce“)⁶. Dopravní výchova ostatních řidičů zůstává i nadále především úlohou rodiny a primárního a sekundárního vzdělávání v rámci školského systému, v oblasti vzdělávání dospělých řidičů nedošlo k žádnému významnějšímu posunu. Budský a kol. (2011a str. 152) uvádějí, že po ukončení středoškolské docházky přestávají být jedinci systematicky a cíleně předávány znalosti a dovednosti související s přirozeným vývojem dopravní techniky a dopravně-bezpečnostní legislativou. „*Uvedená situace v sobě skrývá značný potenciál vzniku dopravních nehod*“ (BUDSKÝ, a další, 2011a str. 152). Také dle Centra pro dopravní výzkum, v.v.i. v současnosti málokdo vystačí s informacemi, které získal v autoškole. Je tedy třeba vzdělávat řidiče po celý jeho život.⁷

⁶ Povinnost účastnit se školení řidičů vyplývající ze zákoníku práce se týká všech zaměstnanců, kteří fyzicky řídí vozidlo (tzv. řidiči – referenti). Zákoník práce ukládá v ust. § 103 odst. 2 zaměstnavateli povinnost „*zajistit zaměstnancům školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které doplňují jejich odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce, které se týkají jimi vykonávané práce a vztahují se k rizikům, s nimiž může přijít zaměstnanec do styku na pracovišti, na kterém je práce vykonávána, a soustavně vyžadovat a kontrolovat jejich dodržování*“. Výše uvedené právní a ostatní předpisy jsou bližší specifikovány v ust. § 349 odst. zákoníku. Jedná se mimo jiné o dopravní předpisy. Mezi předpisy vztahující se k provozu na pozemních komunikacích patří zejména zákon o provozu na pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhlášky, nařízení vlády č.168/2002 Sb. kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, vyhláška č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), nařízení vlády č. 589/2006, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě. V souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích by školení mělo probíhat 1x za rok. Provedení školení a ověření znalostí musí být prokazatelně zadokumentováno.

⁷ Centrum pro dopravní výzkum, v.v.i. se problematikou vzdělávání řidičů zabývá v rámci projektu REPADO financovaného z Programu bezpečnostního výzkumu MV ČR (číslo projektu "VG20102015047"). Plný název projektu zní „Snížování recidivy u pachatelů trestných činů a přestupků v dopravě“.

„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 lékárníček, 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“ (Celoživotní vzdělávání řidičů, 2013).

Vzhledem k výše uvedenému považuji stávající systém vzdělávání ostatních řidičů za nedostatečný. Domnívám se, že je třeba více podporovat celoživotní vzdělávání řidičů – jak v oblasti prevence nevhodného chování, tak i v oblasti jeho korekce. S ohledem na preference dospělých prokázané průzkumy na úrovni EU doporučuji spíše vzdělávání neformálního charakteru – velký potenciál spatřuji v myšlence vytvoření evropské strategie pro vzdělávání a výcvik v oblasti bezpečnosti silničního provozu, která by přiměla účastníky silničního provozu řídit bezpečněji, prezentované ve Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: Směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011 – 2020“. Je otázkou do diskuze, zda by mělo být další vzdělávání ostatních řidičů nepovinné či povinné, jako např. v resortech školství, zdravotnictví a zemědělství. Osobně se přikláním spíše k vzdělávání povinnému, protože, jak již bylo nastíněno v úvodu, ostatní řidiči nejsou dostatečně motivováni k dalšímu vzdělávání v této oblasti (řidičské oprávnění není podmínkou pro výkon jejich profese). Co se problematiky nedostatečné informovanosti řidičů o změnách týče, Ministerstvo dopravy ČR by mělo být v pravidelném kontaktu s veřejností (prostřednictvím médií) a jím poskytované informace by měly v dostatečné míře postihující podstatu komunikovaného problému. Vzhledem k množícím se případům agresivity řidičů uvádím jako možný bod k diskusi rovněž zavedení psychotestů pro ostatní řidiče v průběhu základního výcviku v autoškolě.

3.1 Základní vzdělávání

Provozování autoškoly, tj. výuku a výcvik vedoucí k získání řidičského oprávnění, může realizovat právnická nebo fyzická osoba (dále jen „provozovatel autoškoly“) na základě živnostenského oprávnění a registrace k provozování autoškoly, kterou při splnění podmínek uvedených v ust. § 2 odst. 2 zákona o odborné způsobilosti vydává obecní úřad obce s rozšířenou působností. Provozovatelem autoškoly může být rovněž organizační složka státu zajišťující obranu a bezpečnost státu, ta však může provádět

výuku a výcvik pouze u svých zaměstnanců a osob ve služebním poměru nebo u zaměstnanců a osob ve služebním poměru jiných organizačních složek státu zajišťujících obranu a bezpečnost státu (ust. § 2 odst. 1 zákona o odborné způsobilosti).

K výuce a výcviku k získání řídičského oprávnění je provozovatelem autoškoly přijata osoba, která:

- a) podá písemnou žádost; je-li žadatel mladší 15 let musí být žádost doložena písemným souhlasem jeho zákonného zástupce, jehož podpis byl ověřen příslušným orgánem;
- b) ke dni ukončení výuky a výcviku dosáhne věku předepsaného pro udělení řídičského oprávnění příslušné skupiny, přičemž od zahájení výuky a výcviku k jejich ukončení nesmí uplynout doba delší než 18 měsíců;
- c) není nezpůsobilá k právním úkonům;
- d) je zdravotně způsobilá k řízení motorového vozidla;
- e) má na území ČR trvalý pobyt nebo přechodný pobyt;
- f) splní další podmínky, pokud je pro získání řídičského oprávnění vyžaduje zvláštní zákon;
- g) není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel (ust. § 13 odst. 1 písm. a) – g) zákona o odborné způsobilosti).

Tabulka 6 Minimální počet hodin výuky a výcviku (základní výuka a výcvik 1)

Skupina řídičského oprávnění	Předmět výuky				OP	Celkem
	PPV	OÚV	TZBJ	ZP		
AM	14	1	6	2	3	26
B1	14	1	6	2	3	26
B	14	1	6	2	3	26
T	16	2	8	2	4	32
A1	18	2	10	2	4	36
A	18	10	10	2	4	44

Pozn.: PPV – výuka předpisů o provozu vozidel, OÚV – výuka ovládní a údržbě vozidla, TZBJ – výuka teorie zásad bezpečné jízdy, ZP – výuka zdravotnické přípravy, OP – opakování a přezkoušení

Zdroj: Příloha č. 3 k zákonu o odborné způsobilosti

Žádost o přijetí k výuce a výcviku musí obsahovat jméno a příjmení žadatele, datum narození, adresu bydliště, skupinu vozidel, pro kterou je již žadatel držitelem řidičského oprávnění, a skupinu vozidel, pro kterou žádá o přijetí k výuce a výcviku (ust. § 13 odst. 3 písm. a) – e) zákona o odborné způsobilosti). K žádosti musí být přiložen doklad o zdravotní způsobilosti žadatele, který nesmí být ke dni podání žádosti starší více než 3 měsíce (ust. § 13 odst. 4 zákona o odborné způsobilosti).

Tabulka 7 Minimální počet hodin výuky a výcviku (základní výuka a výcvik 2)

Skupina řidičského oprávnění	PV – ŘV				PV - ÚV	PV - ZP	Celkem
	I. etapa		II. etapa	III. etapa			
	AC	MP	SP	SP			
AM	1	2	5	5	1	4	18
B1	1	2	5	5	1	4	18
B	1	2	5	5	1	4	18
T	2	5	10	6	2	4	29
A1	2	5	12	9	2	4	34
A	2	4	8	7	8	4	33

Pozn.: PV – ŘV – praktický výcvik v řízení vozidla, PV – ÚV – praktický výcvik údržby vozidla, PV – ZP – praktický výcvik zdravotnické přípravy, AC – autocvičiště, MP – minimální provoz, SP – střední provoz

Zdroj: Příloha č. 3 k zákonu o odborné způsobilosti

Provozovatel autoškoly je v rozsahu stanoveném v registraci k provozování autoškoly oprávněn poskytovat následující druhy výuky a výcviku: základní, sdruženou, rozšiřující, podle individuálního studijního plánu a doplňující (ust. § 14 odst. 1 písm. a) – e) zákona o odborné způsobilosti). Základní výuku a výcvik představuje příprava žadatele na získání řidičského oprávnění pro skupinu AM, A1, A2, A, B1, B nebo T (ust. § 15 odst. 1 zákona o odborné způsobilosti). Vymezení skupin řidičských oprávnění je uvedeno v příloze 1. Minimální počet hodin výuky a výcviku pro tuto kategorii vzdělávání řidičů je uveden v tabulkách 6 a 7.

3.2 Další vzdělávání

Dalšími druhy výuky upravenými zákonem o odborné způsobilosti jsou sdružená, rozšiřující, individuální a doplňovací. Dle ust. § 16 odst. 1 zákona o odborné způso-

bilosti je sdruženou výukou a výcvikem myšlena příprava žadatele na získání řídičského oprávnění pro kombinaci dvou a více skupin vozidel. Sdruženou výuku a výcvik lze provádět za předpokladu, že žadatel splní podmínky stanovené zvláštním zákonem pro jednotlivé skupiny vozidel v rámci dané kombinace sdružené výuky a výcviku. Žadatel o řídičské oprávnění musí získat sdruženou výukou a výcvikem takové teoretické a praktické znalosti, jako kdyby absolvoval výuku a výcvik pro každou skupinu vozidel samostatně (ust. § 16 odst. 2 zákona o odborné způsobilosti). Sdružená výuka a výcvik, kromě výcviku v řízení vozidla, se provádí v rozsahu stanoveném učební osnovou pro nejvyšší počet vyučovacích hodin u skupiny vozidel v dané kombinaci sdružené výuky a výcviku. Tento rozsah vyučovacích hodin se úměrně rozšiřuje o nezbytný počet vyučovacích hodin nutných pro výuku a výcvik tematiky specifické pro každou další skupinu vozidel v dané kombinaci sdruženého výcviku (ust. § 16 odst. 3 zákona o odborné způsobilosti). Výcvik v řízení vozidla se provádí v rozsahu stanoveném pro každou skupinu vozidel (ust. § 16 odst. 4 zákona o odborné způsobilosti).

Prostřednictvím rozšiřující výuky a výcviku je žadatel připravován na rozšíření již získaného řídičského oprávnění o další skupinu vozidel. Rozšiřující výuku a výcvik nelze poskytnout žadateli, který získal řídičské oprávnění výlučně pro skupinu AM nebo skupinu T a žádá o získání řídičského oprávnění pro další skupinu vozidel (ust. § 17 odst. 1 zákona o odborné způsobilosti). V rámci rozšiřující výuky a výcviku lze postupovat analogicky jako v případě sdružené výuky a výcviku (ust. § 16 odst. 2 zákona o odborné způsobilosti). Minimální počet hodin výuky a výcviku pro tuto kategorii vzdělávání řídičů je uveden v tabulkách 8 a 9.

Tabulka 8 Minimální počet hodin výuky a výcviku (rozšiřující výuka a výcvik 1)

Skupina řídičského oprávnění	Předmět výuky				OP	Celkem
	PPV	OÚV	TZBJ	ZP		
RB1/AM, RB/AM, RC1/AM, RC/AM, RD1/AM, RD/AM	6	1	3	2	4	16
RB1/A1, RB/A1, RC1/A1, RC/A1, RD1/A1, RD/A1	6	1	3	2	4	16
RA1/A, RB1/A, RB/A, RC1/A, RC/A, RD1/A, RD/A	6	1	3	2	4	16
RA1/B1, RA/B1	10	2	5	2	3	22
RA1/B1, RA/B, RB1/B	10	2	5	2	3	22
RA1/T, RA/T, RB1/T, RB/T, RC1/T, RC/T, RD1/T, RD/T	10	6	8	2	4	30

RB/C1, RD1/C1, RD/C1	10	12	10	2	4	38
RB/C, RC1/C, RD1/C1, RD/C1	10	12	10	2	4	38
RB/D1, RC1/D1, RC/D1	10	12	10	2	4	38
RB/D1, RC1/D1, RC/D1, RD1/D	10	12	10	2	4	38
RB/B+E, RC1/C1+E, RC/C+E, RD1/D1+E, RD/D+E	2	1	6	2	3	14

Pozn.: PPV – výuka předpisů o provozu vozidel, OÚV – výuka ovládání a údržbě vozidla, TZBJ – výuka teorie zásad bezpečné jízdy, ZP – výuka zdravotnické přípravy, OP – opakování a přezkoušení

Zdroj: Příloha č. 3 k zákonu o odborné způsobilosti

Tabulka 9 Minimální počet hodin výuky a výcviku (rozšiřující výuka a výcvik 2)

Skupina řídičského oprávnění	PV – ŘV					PV - ÚV	PV - ZP	Celkem
	I. etapa			II. etapa	III. etapa			
	celk. jízdy	AC	MP	SP	SP			
RB1/AM, RB/AM, RC1/AM, RC/AM, RD1/AM, RD/AM	7	1	2	2	2	1	2	10
RB1/A1, RB/A1, RC1/A1, RC/A1, RD1/A1, RD/A1	13	1	2	5	5	1	2	16
RA1/A	7	0	2	2	3	1	2	10
RB1/A, RB/A, RC1/A, RC/A, RD1/A, RD/A	13	1	2	5	5	1	2	16
RA1/B1, RA/B1	23	2	5	10	6	2	2	27
RA1/B, RA/B	28	2	5	12	9	2	2	32
RB1/B	16	0	4	6	6	2	2	20
RB1/T	19	2	2	8	7	5	2	26
RA1/T, RA/T	12	0	2	5	5	5	2	19
RB/T	10	0	2	4	4	5	2	17
RC1/T, RC/T, RD1/T, RD/T	10	0	2	4	4	2	2	14
RB/C1	17	0	2	9	6	4	4	25
RD1/C1	16	0	2	8	6	4	4	24
RD/C1	10	0	1	5	4	4	4	18
RB/C	18	0	2	8	8	4	4	26
RC1/C	12	0	2	6	4	2	4	18
RD1/C1	18	0	2	10	6	2	4	24
RD/C1	14	0	2	8	4	2	4	20
RB/D1	14	0	2	8	4	4	4	22
RC1/D1	10	0	1	5	4	2	4	16
RC/D1	8	0	1	4	3	2	4	14
RB/D1	30	0	4	16	10	8	4	42
RC1/D1	16	0	2	8	6	2	4	22
RC/D1	14	0	2	8	4	2	4	20

RD1/D	18	0	2	10	6	2	4	24
RB/B+E, RC1/C1+E, RC/C+E, RD1/D1+E, RD/D+E	8	0	2	2	4	2	4	12

Pozn.: PV – ŘV – praktický výcvik v řízení vozidla, PV – ÚV – praktický výcvik údržby vozidla, PV – ZP – praktický výcvik zdravotnické přípravy, AC – autocvičiště, MP – minimální provoz, SP – střední provoz

Zdroj: Příloha č. 3 k zákonu o odborné způsobilosti

V rámci výuky a výcviku podle individuálního studijního plánu je žadatel připravován na získání řidičského oprávnění pro všechny skupiny a podskupiny řidičských oprávnění s výjimkou skupin D, D+E a podskupin D1, D1+E (ust. § 18 odst. 1 zákona o odborné způsobilosti). Teoretickou přípravu si žadatel o řidičské oprávnění osvojuje samostatným studiem a povinnými konzultacemi v rozsahu stanoveném učební osnovou (ust. § 18 odst. 2 zákona o odborné způsobilosti). Při výuce podle individuálního studijního plánu musí být provedena minimálně jedna vyučovací hodina konzultací na každé čtyři hodiny výuky stanovené učební osnovou pro danou skupinu vozidel. Ve skupině může být maximálně 5 žáků (ust. § 18 odst. 3 zákona o odborné způsobilosti). Rozsah výcviku nesmí být nižší, než je počet vyučovacích hodin stanovený učební osnovou pro danou skupinu vozidel (ust. § 18 odst. 4 zákona o odborné způsobilosti).

Doplňovací výuka a výcvik mohou být poskytnuty pouze žadateli o řidičské oprávnění, který:

- a) ukončil výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění, ale toto mu dosud nebylo podle zvláštního zákona uděleno;
- b) žádá o:
 - rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny A1 na skupinu A2;
 - rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny A2 na skupinu A;
 - rozšíření rozsahu řidičského oprávnění pro skupinu B na jízdní soupravu složené z vozidla skupiny B a přípojného vozidla o nejvyšší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, jejichž nejvyšší povolená hmotnost převyšuje 3500 kg;
- c) rozšíření řidičského oprávnění s omezením na vozidla vybavená automatickou převodovkou na řidičské oprávnění bez tohoto omezení (ust. § 19 zákona o odborné způsobilosti).

3.3 Zdokonalování odborné způsobilosti

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů upravuje zákon o odborné způsobilosti v části páté. Ta je rozdělena do dvou hlav:

- hlava první v ust. §§ 46 až 52c upravuje zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti;
- hlava druhá v ust. §§ 52d až 52i upravuje zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, kteří mají zaznamenány v registru řidičů body za jednání zařazené do bodového hodnocení (část pátá ust. zákona o odborné způsobilosti).

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů zahrnuje vstupní školení a následná pravidelná školení (ust. § 46 odst. 1 zákona o odborné způsobilosti). Provozovatel školicího střediska může přijmout k výuce a výcviku v rámci vstupního školení pouze osobu, která podá písemnou přihlášku a je současně držitelem řidičského oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny nebo se účastní výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny (ust. § 52a odst. 1 písm. a) – b) zákona o odborné způsobilosti).

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů je povinen se účastnit řidič, který:

- je občanem členského státu EU a má na území ČR trvalý pobyt (event. přechodný pobyt, který však musí trvat alespoň 185 dnů v kalendářním roce);
- je občanem jiného než členského státu EU a vykonává závislou práci pro zaměstnavatele usazeného na území ČR nebo podniká na území ČR;
- řídí motorové vozidlo, k jehož řízení opravňuje řidičské oprávnění skupiny C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D a D+E (ust. § 46 odst. 1 zákona o odborné způsobilosti).

Povinnost povinného školení se netýká řidičů:

- vozidel, jejichž nejvyšší povolená rychlost nepřesahuje 45 km/h;
- vozidel používaných ozbrojenými silami ČR, Policií ČR, Celní správou ČR, Generální inspekcí bezpečnostních sborů a zpravodajskými službami ČR;

- vozidel Hasičského záchranného sboru ČR a jednotek požární ochrany, poskytovatele zdravotnické záchranné služby a Správy státních hmotných rezerv;
- vozidel používaných při zabezpečování civilní ochrany a báňské záchranné služby;
- vozidel ve zkušebním provozu a při zkušební jízdě v souvislosti s jejich opravou a údržbou;
- vozidel používaných při výcviku;
- vozidel používaných při přepravě věcí, které řidič využije při výkonu své závislé práce, pokud řízení není hlavním předmětem výkonu závislé práce nebo podnikání řidiče;
- vozidel používaných pro vlastní potřeby a zemědělských a lesnických traktorů (ust. § 46 odst. 3 písm. a) – i) zákona o odborné způsobilosti).

Zákona o odborné způsobilosti rozlišuje mezi školením vstupním a pravidelným. Vstupní školení se provádí formou výuky a výcviku a je zakončeno zkouškou z profesní způsobilosti řidičů (ust. § 47 odst. 1 zákona o odborné způsobilosti).

Předmětem výuky a výcviku je získání a prohloubení znalostí:

- a) teorie pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy;
- b) uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě;
- c) bezpečnosti provozu a ekologického provozu vozidla;
- d) poskytování služeb a logistiky;
- e) hospodářského prostředí a organizace dopravního trhu;
- f) sociálně-právního prostředí v silniční dopravě;
- g) zdravotních rizik a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích;
- h) prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích (ust. § 47 odst. 1 písm. a) – k) zákona o odborné způsobilosti).

Výcvik pro příslušnou skupinu vozidel je realizován prostřednictvím řízení výcvikového vozidla pod dohledem lektora. Výcviku se může podrobit pouze řidič, který

již je držitelem řídičského oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny (ust. § 47 odst. 2 zákona o odborné způsobilosti). Výuka a výcvik v rámci vstupního školení se provádí v základním rozsahu 140 hodin pro všechny řidiče (ust. § 47 odst. 3 zákona o odborné způsobilosti). Řidiči, kteří jsou držiteli řídičského oprávnění skupiny C, C+E, D a D+E, se mohou podrobit výuce a výcviku v rámci vstupního školení v rozšířeném rozsahu 280 hodin (ust. § 47 odst. 4 zákona o odborné způsobilosti). Řidič, který absolvoval vstupní školení pro skupiny a podskupiny řídičských oprávnění C1, C1+E, C a C+E a který hodlá řídit vozidlo, k jehož řízení opravňuje řídičské oprávnění skupiny a podskupiny D1, D1+E, D a D+E, a naopak, se podrobí pouze zvláštní části výuky pro novou skupinu a podskupinu řídičských oprávnění (ust. § 47 odst. 5 zákona o odborné způsobilosti). Prováděcí vyhláška stanoví učební osnovu vstupního školení, poměr mezi výukou a výcvikem, obsah výuky a výcviku, rozsah společné části a zvláštních částí výuky (ust. § 47 odst. 6 zákona o odborné způsobilosti).

Předmětem školení pravidelného je prohloubení znalostí kvalifikace získané při vstupním školení. Pravidelné školení se provádí formou výuky (ust. § 48 odst. 1 zákona o odborné způsobilosti). Řidič se zúčastní pravidelného školení v celkovém rozsahu 35 hodin do konce pátého roku od data vydání průkazu. Pravidelné školení je rozděleno do ročních kurzů v rozsahu 7 hodin (ust. § 48 odst. 2 zákona o odborné způsobilosti). Řidič, který přestal vykonávat své povolání, a po navrácení se k němu neabsolvoval pravidelné školení předepsaným způsobem, je povinen zúčastnit se kurzu pravidelného školení v rozsahu 35 hodin, pokud hodlá opět řídit vozidlo, na jehož řídiče se povinnost zdokonalování odborné způsobilosti řidičů vztahuje (ust. § 48 odst. 3 zákona o odborné způsobilosti).

Zdokonalováním odborné způsobilosti řidičů, kteří mají zaznamenány v registru řidičů body za jednání zařazené do bodového hodnocení porušení povinností, se rozumí dobrovolná účast řidiče, který nemá v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů ohodnocená méně než 6 body, na školení bezpečné jízdy (ust. § 52d odst. 3 zákona o odborné způsobilosti). Prostřednictvím bodového hodnocení je kontrolováno opakované páchání přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští (ust. § 123a zákona o provozu na pozemních komunikacích). Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených

předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je uveden v příloze 2. Trestné body zaznamenává do registru řidičů obecní úřad obce s rozšířenou působností do 5 pracovních dnů ode dne, kdy je mu doručeno patřičné rozhodnutí či oznámení o pravomocném udělení příslušné sankce (ust. § 123b odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích). Pokud se řidič dopustí jedním činem více přestupků nebo trestných činů, zaznamenají se body pouze za nejzávažnější z nich (ust. § 123c odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích). Body se zaznamenávají jen do celkového počtu dvanácti, po dosažení tohoto počtu příslušný obecní úřad neprodleně oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení.⁸ Po uplynutí této lhůty zaniká oprávnění řidiče řídit motorová vozidla (ust. § 123c odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích). Obecně pak řidič může požádat o navrácení řidičského oprávnění oprávněn po jednom roce ode dne, kdy nabylo právní moci uložení sankce, pokud netrvá trest zákazu činnosti řízení uložený v trestním nebo přestupkovém řízení (BUDSKÝ, a další, 2011b stránky 25 - 26). Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je přezkoušení z odborné způsobilosti upravené v části páté hlavě druhé zákona o odborné způsobilosti a dále předložení posudku o zdravotní způsobilosti včetně dopravně psychologického vyšetření (ust. § 123d odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích).

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, kteří mají v registru řidičů zaznamenány body, realizuje provozovatel školicího střediska, kterému udělil krajský úřad vyšší akreditaci k provozování školení bezpečné jízdy (ust. § 52e odst. 1 zákona o odborné způsobilosti).

Předmětem výuky v rámci školení bezpečné jízdy je získání a prohloubení znalostí:

- a) teorie řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy;
- b) nejčastějších příčin dopravních nehod a jejich předcházení;
- c) důsledků protiprávního jednání řidičů motorových vozidel;

⁸ Dosáhne-li dle ust. § 123 odst. 7 zákona o provozu na pozemních komunikacích 12 bodů řidič, který je držitelem řidičského průkazu členského státu EU, řidičského průkazu vydaného cizím státem či mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, pozbývá právo k řízení motorového vozidla na území ČR po dobu jednoho roku.

- d) prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích (ust. § 52i odst. 1 písm. a) – d) zákona o odborné způsobilosti).

Předmětem výcviku v rámci školení bezpečné jízdy je praktická jízda s motorovým vozidlem pod dohledem lektora bezpečné jízdy na výcvikové ploše zaměřená na předcházení a řešení situací, při kterých je značně ztížena možnost ovládat vozidlo, formou bezpečné a defenzivní jízdy (ust. § 52i odst. 2 zákona o odborné způsobilosti). Učební osnovu školení bezpečné jízdy, obsah a rozsah výuky a výcviku a nejvyšší počet účastníků školení bezpečné jízdy stanoví prováděcí vyhláška (ust. § 52i odst. 3 zákona o odborné způsobilosti).

Po navrácení řidičského průkazu podléhá řidič novému bodovému hodnocení, tj. původních 12 bodů se odečte a trestné body se počítají znovu od nuly (ust. § 123d odst. 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích). Existuje rovněž možnost odečtu bodů – není-li řidiči 12 kalendářních měsíců po vzniku naposled zaznamenaných bodů uložena další pravomocná sankce, odečtou se 4 body z celkového počtu dosažených bodů. Po dalších 24 kalendářních měsících se odečtou další 4 body, po 36 měsících se odečtou body zbývající (ust. § 123e odst. 1 písm. a) – c) zákona o provozu na pozemních komunikacích). Jedenkrát za kalendářní rok se řidiči odečtou 3 zaznamenané body v případě, pokud příslušnému obecnímu úřadu doloží, že se podrobil tzv. školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy. Uvedeného školení se však nemohou zúčastnit řidiči, kteří mají zaznamenanáno více než 10 bodů nebo se dopustili jednání hodnoceného 6 a více body (ust. § 123e odst. 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích).

3.4 Zahraniční zkušenosti

Současný systém vzdělávání ostatních řidičů v ČR byl na základě statistik dopravních nehod, komparace situace s ostatními členskými státy EU a pramenů odborné literatury vyhodnocen jako nedostatečný, navzdory zlepšení, ke kterému došlo v uplynulé dekádě. Proto lze jako vzor čerpat inspiraci u jiných členských států EU, jejichž systém vzdělávání řidičů je propracovanější. Účinným nástrojem proti nedostatku zkušeností u mladých řidičů se ukazuje být např. tzv. řidičského oprávnění na zkoušku, jehož smyslem je dočasně či trvale eliminovat jedince s poškozeným intelektem či osobnostními defekty, které jsou neslučitelné se samostatným řízením motorového vozidla (BUDSKÝ, a další, 2011a str. 45). Zkušební období je pro začínajícího řidiče

zpravidla dvouleté. V této době je mladý řidič přísněji trestán za porušení dopravních předpisů, musí dodržovat určitá zvláštní opatření, jako je např. stanovení nižší maximální povolené rychlosti, označení svého automobilu symbolem začátečníka apod. Pozitivní dopady řidičských oprávnění se zkušební dobou jsou hlášeny ze všech zemí, kde bylo toto opatření zavedeno. Došlo tím ke snížení počtu dopravních nehod, na kterých se podíleli nezkušení řidiči (Celoživotní vzdělávání řidičů, 2013). K 30. listopadu 2008 byl institut řidičského průkazu na zkoušku zaveden v Estonsku, Finsku, Francii, Izraeli, Lotyšsku, Lucembursku, Maďarsku, Norsku, Portugalsku, Rakousku, Severním Irsku, Slovinsku, Německu, Španělsku, Švédsku a Spojeném království (BUDSKÝ, a další, 2011a str. 46). Budský a kol. (2011a str. 47) uvádějí, že evropské země se s problematikou řidičského oprávnění na zkoušku vypořádávají rozdílně – od velice podrobného sledování řidiče v reálném provozu (a případných následných korektivních opatření) po naprostou indiferenci mezi řidiči novými a mnohaletými praktiky.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. upozorňuje rovněž na skutečnost, že ve srovnání s ostatními evropskými zeměmi není výuka v českých autoškolách dostatečně kvalitní. „*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, 2013). Povinných 28 hodin praktických jízd je poměrně málo na to, aby mladý člověk získal dostatečnou praxi v řízení vozidla. Navíc ačkoli se má začínající řidič seznámit s jízdou za ztížených podmínek, většinou má možnost vyzkoušet si pouze jízdu po setmění. Teoretická část v některých případech zcela chybí a žáci si pouze nastudují literaturu potřebnou ke zkouškám, jinde se dozvědí jen nezbytné minimum. Výuku lze často vyhodnotit jako nudnou, nezajímavou a nedostatečně názornou (Celoživotní vzdělávání řidičů, 2013).

Zásadní roli však hraje další vzdělávání řidičů a jejich motivace k němu. V současnosti je k dispozici řada kurzů – kurzy bezpečné jízdy, kurzy defenzivní jízdy, kurzy pomoci při autonehodách, rehabilitační programy pro řidiče aj. „*Nabídka kurzů ke zlepšení dovedností řidiče je široká a lze očekávat, že se v souladu se zahraničními zkušenostmi ještě zvýší. Každý tak bude mít možnost vybrat si kurz, který mu bude vyhovovat a jehož absolvování přispěje ke zvýšení pocitu jeho bezpečnosti za volantem*“ (Celoživotní vzdělávání řidičů, 2013).

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 EMPIRICKÝ VÝZKUM

4.1 Cíle výzkumu a jeho předpoklady

Cílem empirické části je šetření vedoucí ke zjištění současného stavu získávání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Výzkumné předpoklady:

1. Ženy pozitivněji hodnotí další možnosti zdokonalování řídičských schopností než muži.
2. Věkově mladší řidiči mají více negativní pohled na další zdokonalování svých řídičských schopností než starší řidiči.
3. Řidiči z městského prostředí získají více řídičských zkušeností během kratší doby než řidiči z prostředí venkovského.
4. Čím mají řidiči delší praxi v řízení motorových vozidel, tím menší je jejich požadavek na zdokonalování odborné způsobilosti.
5. Čím vyšší bodové opatření je udělováno za porušení zákona, tím negativnější postoj zauímají řidiči k dalšímu vzdělávání.

4.2 Metody a organizace výzkumu

K dosažení stanoveného cíle jsem si zvolila užít formu kvantitativního šetření, protože díky němu dojde k vyvrácení nebo potvrzení hypotéz. Jako techniku výzkumu jsme si zvolila formu dotazníku. Respondenti výzkumu budou řidiči od 18 let věku, jejich výběr bude náhodný. Ke zpracování dat bude užito ručního třídění a zjištěné výsledky (metody logické – indukce a dedukce, analýza kvantitativní) budou zobrazeny pomocí tabulek na základě statistické procedury.

4.3 Charakteristika výzkumného vzorku

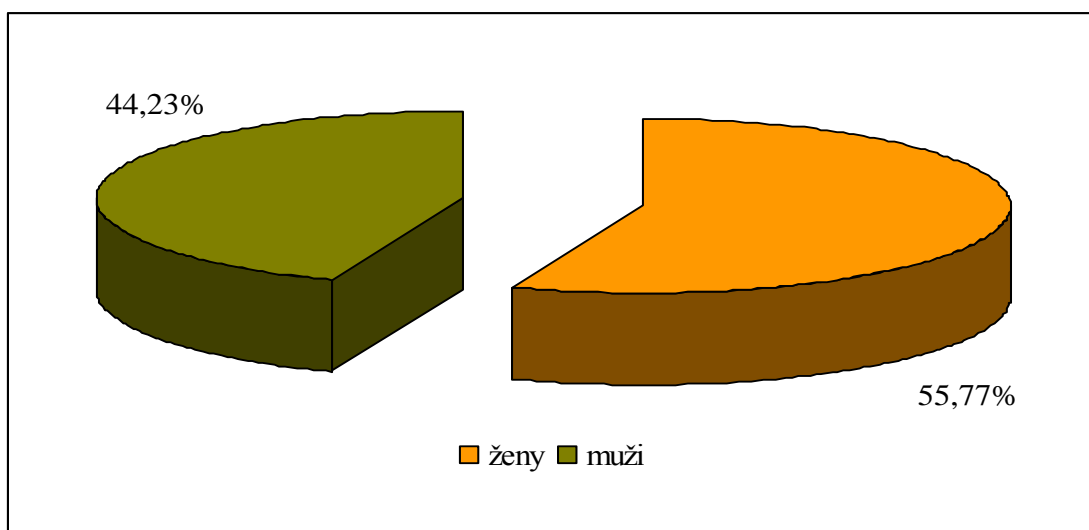
Cílovou populaci diplomové práce tvoří obyvatelé ČR – řidiči všech věkových kategorií i obou skupin (řidiči i řidiči profesionálové). V rámci šetření bylo osloveno celkem 111 respondentů, z toho 64 žen (57,66 %) a 47 mužů (42,32 %). Z důvodu nevhodnosti (nevlastní řídičské oprávnění, vlastní řídičské oprávnění, ale aktivně neřídí) bylo následně vyřazeno 7 respondentů (6 žen a 1 muž), nadále bude proto pracováno s počtem 104 respondentů.

5 ANALÝZA ZÍSKANÝCH DAT

5.1 Interpretace výsledků

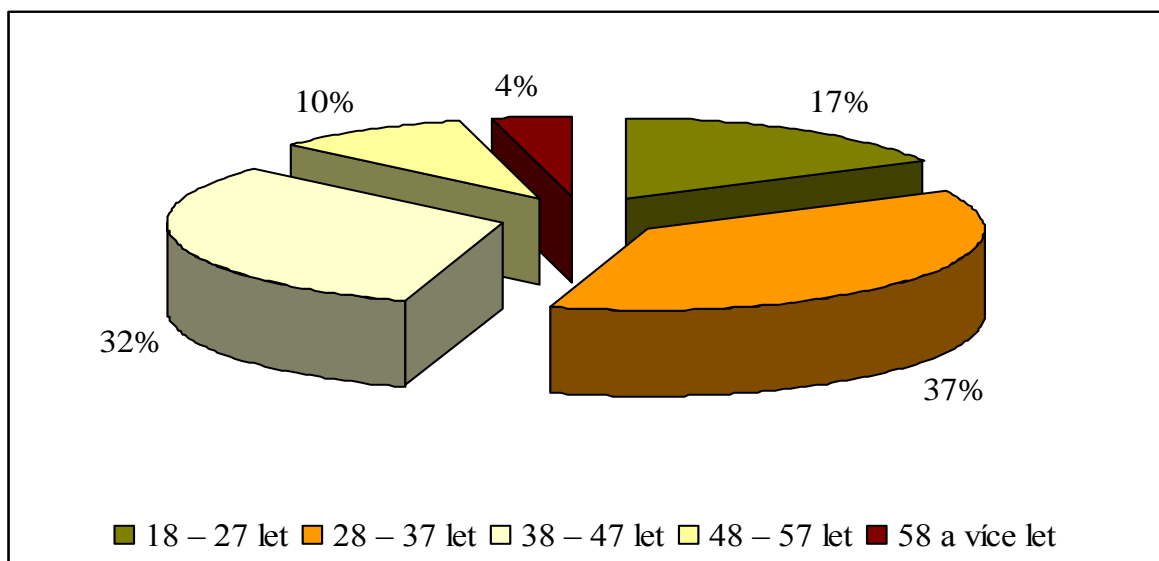
První okruh otázek výzkumného šetření (otázky č. 1 – 4) se zaměřoval na získání základních sociodemografických údajů o respondentech. Z oslovených 104 respondentů bylo 58 žen (55,77 %) a 46 mužů (44,23 %). Grafické rozdělení respondentů podle pohlaví je zachyceno na obrázku 4.

Obrázek 4 Respondenti podle pohlaví

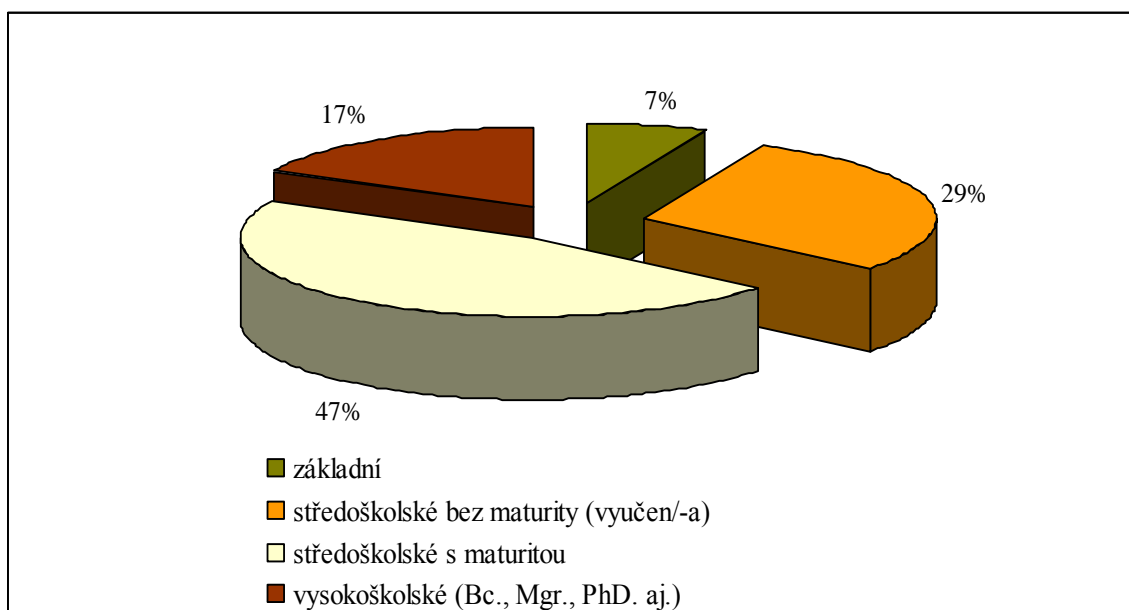


Zdroj: vlastní konstrukce na základě výsledků výzkumného šetření

Obrázek 5 Respondenti podle věku



Zdroj: vlastní konstrukce na základě výsledků výzkumného šetření

Obrázek 6 Respondenti podle nejvyššího dosaženého vzdělání


Zdroj: vlastní konstrukce na základě výsledků výzkumného šetření

Co se týče rozdělení respondentů podle věku, nejvíce zastoupena byla věková kategorie 28 – 37 let (39 respondentů, 37,50 %), těsně následována kategorií 38 – 47 let (33 respondentů, 31,73 %). Třetí nejpočetnější byla věková kategorie 18 – 27 let (18 respondentů, 17,31 %), na čtvrtém místě se umístila věková kategorie 48 – 57 let (10 respondentů, 9,62 %). Nejméně zastoupena byla kategorie 58 a více let (4 respondenti, 3,85 %). V oblasti nejvyššího dosaženého vzdělání byla nejpočetněji zastoupena kategorie středoškolské s maturitou (48 respondentů, 46,15 %), následovala kategorie středoškolské bez maturity (30 respondentů, 28,85 %) a vzdělání vysokoškolské (18 respondentů, 17,31 %). Nejméně bylo respondentů, kteří jako nejvyšší dosažené uvedli základní vzdělání (7 respondentů, 6,73 %).

Tabulka 10 Respondenti podle místa bydliště

	počet respondentů (n)	počet respondentů (%)
vesnice/město ($\leq 5\ 000$ obyv.)	9	8,65
město (5 001 až 50 000 obyv.)	16	15,38
město (50 001 až 100 000 obyv.)	27	25,96
velkoměsto (nad 100 000 obyv.)	52	50,00

Zdroj: vlastní konstrukce na základě výsledků výzkumného šetření

Co se rozdělení respondentů podle velikosti místa bydliště týče, většina pocházela z velkoměsta (nad 100 000 obyv.) – tuto možnost zvolilo 52 respondentů (50,00 %), možnost město (50 001 až 100 000 obyv.) zvolilo 27 respondentů (25,96 %), možnost město 5 001 až 50 000 obyv.) 16 respondentů (15,38 %) a možnost vesnice/město (\leq 5 000 obyv.) 9 respondentů (8,65 %)

Druhý okruh otázek (otázky č. 5 – 9) se týkal řídičských dovedností respondentů. V otázce č. 5 jsem zjišťovala, jakou mají respondenti délku praxe v řízení motorových vozidel. Z odpovědí vyplynulo, že většina respondentů má délku praxe v řízení motorových vozidel 11 – 15 let (35 respondentů, 33,65 %). Druhou nejpočetněji zastoupenou byla délka praxe v trvání 16 – 20 let (26 respondentů, 25,00 %). Jako třetí nejčastější uváděli respondenti délku praxe 6 – 10 let (20 respondentů, 19,23 %). 13 respondentů (12,50 %) uvedlo, že délka jejich praxe v řízení motorových vozidel je 21 a více let, pouze u 10 respondentů (9,62 %) nepřesáhla délka praxe 5 let.

Tabulka 11 Respondenti podle délky praxe v řízení motorových vozidel

	počet respondentů (n)	počet respondentů (%)
do 5 let (včetně)	10	9,62
6 – 10 let	20	19,23
11 – 15 let	35	33,65
16 – 20 let	26	25,00
21 a více let	13	12,50

Zdroj: vlastní konstrukce na základě výsledků výzkumného šetření

87 respondentů (83,65 %) uvedlo, že se řadí mezi řidiče ostatní (řídičské oprávnění není nezbytné pro výkon jejich profese), pouze 17 respondentů (16,35 %) se označilo za řidiče profesionální (řídičské oprávnění je nezbytné pro výkon jejich profese). Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti absolvovalo 17 respondentů (16,35 %), zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, kteří mají zaznamenány v registru řidičů body za jednání zařazené do bodového hodnocení 9 respondentů (8,65 %). Žádné zdokonalování odborné způsobilosti řidičů neabsolvovalo 78 respondentů (75,00 %). Otázka č. 8 byla zaměřena na aktuální stav bodového hodnocení respondentů jako

řidičů – možnost 0 bodů uvedlo 37 respondentů (35,58 %), 1 – 5 bodů 22 respondentů (21,15 %), 6 – 11 bodů 12 respondentů (11,54 %), 12 bodů 1 respondent (0,96 %). 32 respondentů (30,77 %) uvedlo, že jim jejich aktuální bodový záznam není znám.

Tabulka 12 Aktuální stav bodového hodnocení respondentů jako řidičů

	počet respondentů (n)	počet respondentů (%)
12 bodů	1	0,96
6 – 11 bodů	12	11,54
1 – 5 bodů	22	21,15
0 bodů	37	35,58
nevím	32	30,77

Zdroj: vlastní konstrukce na základě výsledků výzkumného šetření

V otázce deváté jsem zjišťovala, jak často řídí respondenti motorové vozidlo. Nejvíce respondentů (68, tj. 65,38 %) uvedlo možnost několikrát týdně. Na druhém místě se umístila možnost denně (22 respondentů, 21,15 %). Možnost několikrát měsíčně uvedlo 11 respondentů (10,58 %), možnost méně často 3 respondenti (2,88 %).

Tabulka 13 Respondenti podle frekvence řízení motorových vozidel

	počet respondentů (n)	počet respondentů (%)
denně	68	65,38
několikrát týdně	22	21,15
několikrát měsíčně	11	10,58
méně často	3	2,88

Zdroj: vlastní konstrukce na základě výsledků výzkumného šetření

Na názory řidičů na další vzdělávání a jejich hodnocení stávajícího sankčně-motivačního systému se zaměřovaly otázky č. 10 – 20. V otázce č. 10 jsem zjišťovala, zda se respondenti účastní tzv. dalšího vzdělávání dospělých. Většina respondentů (82, 78,85 %) uvedla, že se dalšího vzdělávání dospělých účastní. Kladný postoj ke vzdělávání dospělých vyjadřovali především respondenti vysokoškolsky vzdělaní (16 respondentů, 15,38 %) a respondenti středoškolského vzdělání zakončeného maturitou (42 respondentů, 40,32 %), poměr mezi muži a ženami byl víceméně vyrovnaný s mírnou převahou žen (46 respondentů, 44,23 %). Kladný postoj k dalšímu vzdělávání měly spíše mladší věkové ročníky respondentů, 45 respondentů (43,27 %), kteří se účastní dalšího vzdělávání dospělých, bylo z věkových kategorií 18 – 27 a 28 – 37 let. Pozitivní přístup k dalšímu vzdělávání dávali najevo rovněž obyvatelé větších měst. Na otázku č. 10 navazovala podotázka č. 10a, zaměřená na to, jakých forem vzdělávání dospělých se respondenti účastní. Možnost resortní vzdělávání (povinné vzdělávání vybraných profesí – zdravotnictví, školství apod.) jako převážnou formu svého dalšího vzdělávání uvedlo z 82 respondentů účastnících se dalšího vzdělávání 15 respondentů (18,29 %) možnost podnikové vzdělávání (vzdělávání v rámci firmy, ve které jsem zaměstnán/-a) 22 respondentů (26,83 %), možnost zájmové vzdělávání (vzdělávání poskytující účastníkům naplnění volného času zájmovou činností se zaměřením na různé oblasti) 45 respondentů (54,88 %). Hlavní přínos dalšího vzdělávání spatřují podle odpovědí na otázku č. 11 respondenti zejména v osobním rozvoji a seberealizaci (43 respondentů, 41,34 %), kariérním růstu a zlepšení vlastního postavení na trhu práce (29 respondentů, 27,88 %) a zlepšení finančního ohodnocení v zaměstnání (16 respondentů, 15,38 %). 4 respondenti (3,84 %) zvolili možnost jiné – za přínos považují smysluplné vyplnění volného času a rozšíření svých obzorů. 12 respondentů (11,54 %) dalšímu vzdělávání žádný přínos nepřikládá.

Tabulka 14 Přínos dalšího vzdělávání dle názoru respondentů

	počet respondentů (n)	počet respondentů (%)
osobní rozvoj, seberealizace	43	41,34
kariérní růst, zlepšení vlastního postavení na trhu práce	29	27,88
zlepšení finančního ohodnocení	16	15,38

v zaměstnání		
jiné	4	3,84
dalšímu vzdělávání žádný přínos nepřikládám	12	11,54

Zdroj: vlastní konstrukce na základě výsledků výzkumného šetření

V otázce č. 12 jsem zjišťovala názor respondentů na možnost dalšího vzdělávání ostatních řidičů. Kladné a záporné odpovědi byly v tomto případě poměrně vyrovnané, k možnosti souhlasím se přiklonilo 55 respondentů – z toho 44 (42,31 %) uvedlo možnost spíše souhlasím a 11 (10,58 %) souhlasím, možnost nesouhlasím 49 respondentů – z toho 28 (26,92 %) spíše nesouhlasím a 21 (20,19 %) nesouhlasím. Kladné stanovisko k dalšímu vzdělávání řidičů vyjadřovaly především ženy (39 respondentů, 37,50 %) a respondenti vysokoškolsky vzdělání a středoškolského vzdělání zakončeného maturitou. Negativně se k možnosti dalšího vzdělávání ostatních řidičů stavěly starší ročníky – téměř všichni respondenti z věkových kategorií 48 – 57 a 58 a více let (13 respondentů, 12,50 %), významný podíl však měli i řidiči z nejnižší věkové kategorie (16, 15,38 %). Negativní postoj zaujímali rovněž řidiči s delší praxí v řízení motorových vozidel – 33 respondentů (31,73 %) se řadilo do kategorie délky praxe 16 – 20 a 21 a více let. Významné rozdíly v odpovědích na tuto otázku u řidičů bez záznamu v systému trestných bodů a se záznamem nebyly zaznamenány, což však může souviset se skutečností, že celkem 32 respondentů (30,77 %) uvedlo, že jim jejich aktuální bodový záznam není znám. Podobně jako v předchozí otázce se k dalšímu vzdělávání řidičů stavěli kladně spíše obyvatelé větších sídel.

Tabulka 15 Respondenti podle názoru na možnost dalšího vzdělávání řidičů

	počet respondentů (n)	počet respondentů (%)
souhlasím	11	10,58
spíše souhlasím	44	42,31
spíše nesouhlasím	28	26,92
nesouhlasím	21	20,19

Zdroj: vlastní konstrukce na základě výsledků výzkumného šetření

Tabulka 16 Argumenty respondentů na podporu souhlasu/nesouhlasu s dalším vzděláváním řidičů

(spíše) souhlasím	(spíše) nesouhlasím
<ul style="list-style-type: none"> - zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích - pokles nehodovosti - méně ztrát na životech, méně hmotných škod - větší erudovanost řidičů (větší zkušenosti, adekvátní reakce v případě krizových situací apod.) - schopnost lépe poskytnout první pomoc v případě potřeby - zvýšení opatrnosti především u mladých nezkušených řidičů 	<ul style="list-style-type: none"> - nárůst administrativy - finanční zátěž - další vzdělávání řidičů nemá žádný přínos pro společnost - informace, které potřebuji, si vyhledám sám - mám dostatek informací z médií

Zdroj: vlastní konstrukce na základě výsledků výzkumného šetření

Na otázku 12 navazovala otázka 12a, jejímž cílem bylo zjistit, jakými argumenty respondenti podpírají svůj souhlas/nesouhlas s dalším vzděláváním řidičů. Jako hlavní argumenty pro další vzdělávání řidičů uváděli respondenti zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a pokles nehodovosti (včetně souvisejících ztrát na životech a hmotných škod), respondenti, kteří s dalším vzděláváním řidičů nesouhlasí, se obávají především nárůstu administrativy a finanční zátěže spojené s dalším vzděláváním.

Tabulka 17 Charakter dalšího vzdělávání ostatních řidičů

	počet respondentů (n)	počet respondentů (%)
povinný	13	12,50
spíše povinný	24	23,08
spíše nepovinný	35	33,65
nepovinný	32	30,77

Zdroj: vlastní konstrukce na základě výsledků výzkumného šetření

Prostřednictvím otázky č. 13 jsem se snažila zjistit, jaký charakter by dle názoru respondentů mělo mít další vzdělávání ostatních řidičů. Většina respondentů v tomto případě zastává názor, že další vzdělávání by mělo být nepovinné. K této možnosti se přiklonilo celkem 67 respondentů – z toho 35 (33,65 %) uvedlo možnost spíše nepovinné a 32 (30,77 %) nepovinné, možnost povinné 37 respondentů – z toho 24 (23,08 %) spíše povinné a 13 (12,50 %) povinné. K nepovinné variantě dalšího vzdělávání řidičů se přikláněli spíš řidiči s delší praxí v řízení motorových vozidel a starší ročníky, řadu zastánců měla i mezi řidiči z nejmladší věkové kategorie. Středoškolsky a vysokoškolsky vzdělaní lidé preferovali spíše variantu povinnou. Rozdíl mezi muži a ženami v odpovědích na tuto otázku nebyl podstatný.

Otázka č. 14 se zaměřovala na zdroje, odkud respondenti čerpají informace o změnách týkajících se provozu na pozemních komunikacích. Jako hlavní zdroj uvedla většina respondentů (79, 75,96 %) média (televize, rozhlas, tisk, internet). 17 respondentů (16,35 %) uvedlo jako zdroj informací účast na kurzech (školeních, přednáškách) vztahujících se k dané problematice. 5 respondentů (4,81 %) považuje za hlavní zdroj informací přátele, známé či rodinné příslušníky, 3 respondenti (2,88 %) uvedli jiné zdroje – zmiňovány byly především webové stránky Ministerstva dopravy.

Prostřednictvím otázky č. 15 jsem zjišťovala, zda se respondenti za stávající právní úpravy a sankčně-motivačního systému v podobě trestných bodů cítí při řízení motorového vozidla bezpečně. Převážná většina respondentů (83, 79,81 %) uvedla, že se v současnosti při řízení motorového vozidla bezpečně necítí. Většinou se jednalo o ženy (49 respondentů, 47,12 %). Bezpečně se cítí spíše muži, mladší ročníky, obyvatelé menších měst/vesnic a řidiči s delší praxí. Na otázku 15 navazovala otázka 15a, jejímž cílem bylo zjistit příčiny,

proč se řidiči při řízení motorových vozidel necítí bezpečně. Jako hlavní důvody uváděli respondenti nedodržování pravidel silničního provozu, vysokou nehodovost a agresivitu některých řidičů.

Co se názoru na současnou podobu bodového systému sloužícího ke sledování opakovaného páchaní přestupků nebo trestných činů v silničním provozu zjišťovaného prostřednictvím otázky č. 16, respondenti jej většinou považují za málo přísný (49 respondentů, 47,11 %). Možnost adekvátní uvedlo 26 respondentů (25,00 %) a možnost příliš přísný 29 respondentů (27,88 %). Skutečnost, že respondenti považují bodový systém za nedostatečně přísný, potvrdily i odpovědi na otázku 17 „Do jaké míry Vás při řízení motorového vozidla ovlivňuje strach z případného získání trestných bodů?“ Většina respondentů (61, 58,65 %) na tuto otázku odpověděla ne – 52 (50,00 %) spíše ne, 9 (8,65 %) rozhodně ne, 43 respondentů (41,35 %) odpovědělo, že je strach z případného získání trestných bodů při řízení vozidla ovlivňuje – 31 spíše (29,81 %) ano, 12 (11,54 %) rozhodně ano.

Tabulka 18 Strach z případného získání trestných bodů při řízení vozidla

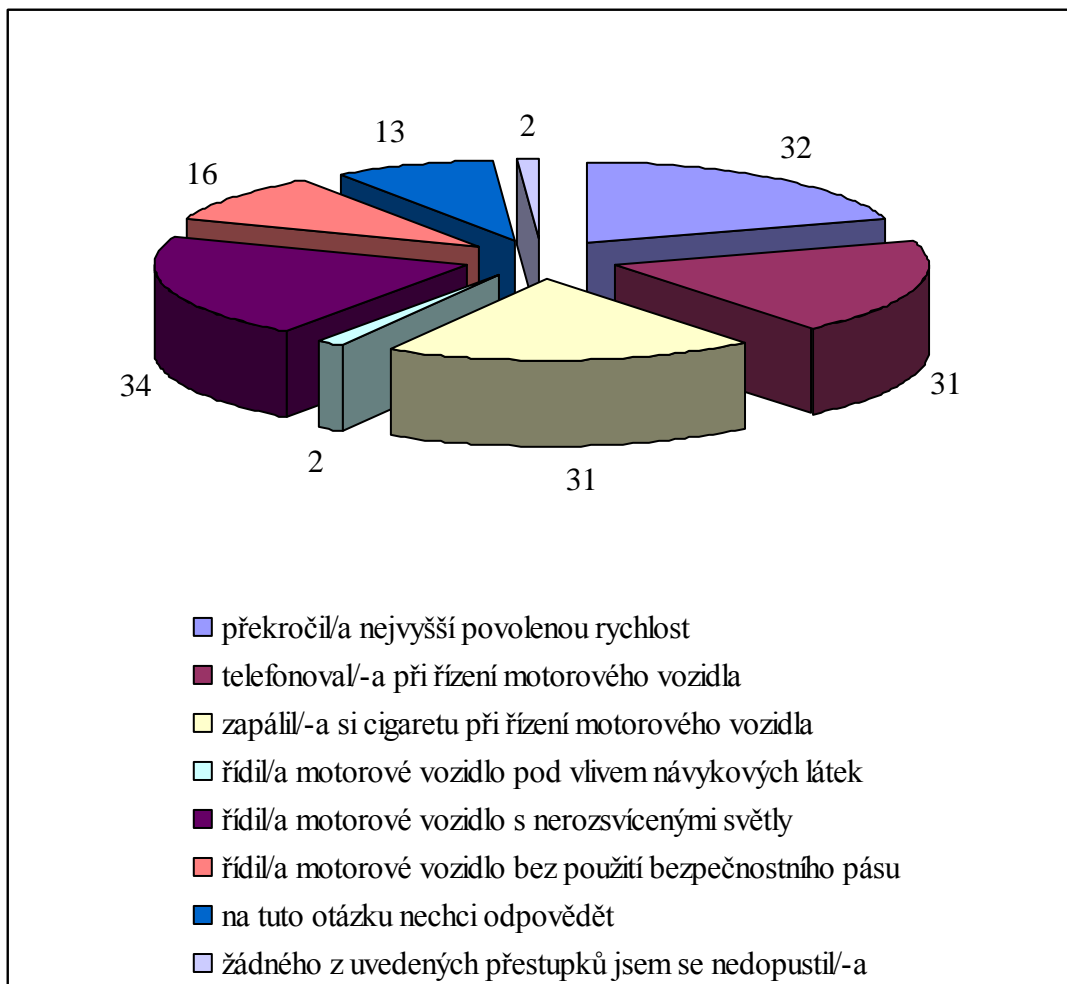
	počet respondentů (n)	počet respondentů (%)
rozhodně ne	9	8,65
spíše ne	52	50,00
spíše ano	31	29,81
rozhodně ano	12	11,54

Zdroj: vlastní konstrukce na základě výsledků výzkumného šetření

V otázce č. 18 jsem zjišťovala, zda se respondenti během posledních 12 měsíců dopustili některého z uvedených přestupků. Mohli uvést více možností. Na tuto otázku jsem dostala celkem 179 odpovědí. Nejčastějším uváděným přestupkem bylo překročení nejvyšší povolené rychlosti (62 respondentů). Jako další nejčastější přestupky uváděli respondenti řízení motorového vozidla s nerozsvícenými světly (34 respondentů), telefonování při řízení motorového vozidla (31 respondentů), kouření při řízení motorového vozidla (21 respondentů) a řízení motorového vozidla bez použití bezpečnostního pásu (16 respondentů). Řízení motorového vozidla pod vlivem návykových látek přiznali 2 respondenti. 2 respon-

denti uvedli, že se žádného z uvedených přestupků nedopustili. 13 respondentů se rozhodlo na tuto otázku neodpovědět. Největší podíl na přestupcích měli muži, především mladší ročníky (věkové kategorie 18 – 27 a 28 – 37 let) s délkou praxe 0 – 5 a 6 – 10 let. V případě žen a respondentů starších s delší praxí v řízení motorových vozidel bylo množství přestupků nižší. Muži se nejčastěji dopouštěli překročení nejvyšší povolené rychlosti, zatímco ženy nejčastěji uváděly řízení bez použití bezpečnostního pásu, s nerozsvícenými světly a telefonování během řízení.

Obrázek 7 Přestupky, kterých se respondenti dopustili během posledních 12 měsíců



Zdroj: vlastní konstrukce na základě výsledků výzkumného šetření

V otázce č. 19 jsem zjišťovala, jak respondenti hodnotí sami sebe z hlediska vlastních zkušeností s řízením motorových vozidel. Většina respondentů se považuje spíše za zkušené (46, 44,23 %). Na druhém místě se umístila možnost spíše zkušené/spíše nezkušené (23, 22,12 %). Možnost za zkušené uvedlo 21 respondentů (20,19 %). Za spíše nezkušené se označilo 11 respondentů (10,58 %), za nezkušené 2 respondenti (1,92 %). Za zkušené se považují starší ročníky a řidiči s delší praxí, vyšší podíl zkušeností uváděli ve svých odpovědích obyvatelé měst o počtu 50.001 a více obyvatel – pocházelo z nich 16 respondentů (15,38 %), kteří se označili za zkušené, a 35 respondentů (33,65 %), kteří se označili za spíše zkušené.

Tabulka 19 Hodnocení respondentů z hlediska vlastních zkušeností s řízením motorových vozidel

	počet respondentů (n)	počet respondentů (%)
zkušený	21	20,19
spíše zkušený	46	44,23
ani zkušený/ani nezkušený	23	22,12
spíše nezkušený	11	10,58
nezkušený (začátečník)	2	1,92

Zdroj: vlastní konstrukce na základě výsledků výzkumného šetření

V otázce č. 20 měli respondenti uvést, které z uvedených tvrzení se dle jejich názoru nevíce blíží pravdě. Většina respondentů (69, 66,35 %) se domnívá, že řidiči z městského prostředí získají více řidičských zkušeností během kratší doby než řidiči z prostředí venkovského. Tvrzení, že množství zkušeností i doba, během které tyto zkušenosti získávají, jsou u řidičů z venkovského i městského prostředí víceméně stejné, považuje za nejpravděpodobnější 28 respondentů (26,92 %). O pravdivosti tvrzení, že řidiči z venkovského prostředí získají více řidičských zkušeností během kratší doby než řidiči z prostředí městského, je přesvědčeno 7 respondentů (6,73 %).

5.2 Ověření nebo vyvrácení hypotéz

Pro účely empirické části této diplomové práce jsem si stanovila celkem 5 výzkumných předpokladů.

Předpoklad „Ženy pozitivněji hodnotí další možnosti zdokonalování řídičských schopností než muži“ byl ověřován v otázkách č. 12, 12a, 13 a 15. Z odpovědí na tyto otázky vyplynulo, že ženy zaujímají kladné stanovisko spíše než muži (39 z 55 respondentů). Dále se domnívají, že by toto vzdělávání mělo být spíše povinného charakteru a jako argumenty na podporu svého tvrzení uvádějí zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a pokles nehodovosti (včetně souvisejících ztrát na životech a hmotných škod). Tento jejich přístup lze odvodit od odpovědí na otázku č. 15, ze kterých vyplynulo, že převážně ženy (49 z 83 respondentů) se v současnosti při řízení motorového vozidla necítí bezpečně. Tuto hypotézu lze tedy pokládat za ověřenou.

Předpoklad „Věkově mladší řidiči mají více negativní pohled na další zdokonalování svých řídičských schopností než starší řidiči“ byl ověřován v otázkách č. 12, 13 a 15. Z odpovědí na tuto otázku vyplynulo, že většina řidičů mladších ročníků zaujímá k možnosti dalšího vzdělávání ostatních řidičů spíše negativní postoj, přestože v případě dalšího vzdělávání dospělých je tomu právě naopak (viz otázky 10, 11) – z nejnižší věkové kategorie 18 – 27 let vyjádřilo svůj nesouhlas s dalším vzděláváním řidičů z celkového počtu 18 respondentů v této kategorii 16. Mladší ročníky se při řízení motorového vozidla cítí bezpečně a v případě zavedení dalšího vzdělávání řidičů preferují jeho nepovinný charakter. Také tuto hypotézu lze tedy pokládat za ověřenou.

Předpoklad „Řidiči z městského prostředí získají více řídičských zkušeností během kratší doby než řidiči z prostředí venkovského“ byl ověřován v otázkách č. 12, 19 a 20. Jak vyplynulo z odpovědí na otázky č. 12 a 19, obyvatelé větších měst mají kladnější přístup k dalšímu vzdělávání řidičů než obyvatelé menších měst a vesnic a považují se za zkušenější řidiče. Z celkem 67 respondentů, kteří se označili za (spíše) zkušené, pocházelo 51 z měst o počtu 50.001 a více obyvatel. Z odpovědí na otázku 20 vyplynulo, že naprostá většina respondentů (69, 66,35 %) se domnívá, že řidiči z městského prostředí získají více řídičských zkušeností během kratší doby než řidiči z prostředí venkovského. Také tuto hypotézu lze tedy pokládat za ověřenou.

Předpoklad „Čím mají řidiči delší praxi v řízení motorových vozidel, tím menší je jejich požadavek na zdokonalování odborné způsobilosti“, byl ověřován v otázkách

č. 12, 12a, 13 a 15. Z odpovědí respondentů vyplynulo, že starší ročníky – téměř všichni respondenti z věkových kategorií 48 – 57 a 58 a více let (13 respondentů, 12,50 %) a řidiči s delší praxí v řízení motorových vozidel se k možnosti dalšího vzdělávání ostatních řidičů staví převážně negativně. Nespátřují v něm žádný zvláštní přínos a v případě jeho zavedení by rozhodně preferovaly jeho nepovinnou formu. Také tuto hypotézu lze pokládat za ověřenou.

Předpoklad „Čím vyšší bodové opatření je udělováno za porušení zákona, tím negativnější postoj zaujmají řidiči k dalšímu vzdělávání“ byl ověřován v otázce 12. Významné ozdily v odpovědích na tuto otázku u řidičů bez záznamu v systému trestných bodů a se záznamem nebyly zaznamenány, což však může souviset se skutečností, že celkem 32 respondentů (30,77 %) uvedlo, že jim jejich aktuální bodový záznam není znám. Tato hypotéza nicméně nemůže být považována za ověřenou.

5.3 Výsledky šetření a návrhy opatření

V empirické části diplomové práce jsem se zabývala problematikou současného systému vzdělávání řidičů. Výzkumné šetření odhalilo řadu nedostatků, na které bych se chtěla v této kapitole zaměřit. První otázky průzkumu se týkaly dalšího vzdělávání dospělých obecně. Z odpovědí vyplynul vysoký zájem respondentů o ně a uvědomění si jeho významu ať již v podobě osobnostního rozvoje, seberealizace, zlepšení vlastního postavení na trhu práce a dalších pozitivních efektů s ním spojených. Aktivně se k němu hlásili muži a ženy všech věkových kategorií. Podstatně jiná ve srovnání se vzděláváním dospělých celkově je situace v oblasti vzdělávání řidičů. Zájem o ně jeví pouze část veřejnosti – v případě realizovaného výzkumného šetření se jednalo o cca 50 % respondentů. Jedná se přitom převážně o ženy, respondenty s vyšším vzděláním (středoškolské s maturitou, vysokoškolské) a obyvatele větších měst. Jako hlavní argumenty pro další vzdělávání řidičů uvádějí zastánci dalšího vzdělávání řidičů zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a pokles nehodovosti (včetně souvisejících ztrát na životech a hmotných škod. Muži, starší věkové kategorie a respondenti s delší praxí v řízení o tento typ vzdělávání navzdory neustále se měnícím podmínkám provozu na pozemních komunikacích příliš velký zájem nejeví a spojují si s ním spíše finanční a administrativní zátěž, což pravděpodobně souvisí se skutečností, že velká část těchto respondentů se považuje za dostatečně zkušené.

Nejzávažnější je nezáměr o další vzdělávání v případě mladých řidičů, jejichž nezkušenost je jednou z hlavních příčin vysoké nehodovosti. Problém lze v tomto případě spatřovat v neexistenci uceleného konceptu dalšího vzdělávání řidičů začleněného do celoživotního vzdělávání a nedostatečnosti stávajícího sankčně motivačního systému, který respondenti hodnotí jako málo přísný a jak je patrné z množství přestupků, kterého se při řízení motorového vozidla dopouštějí, nerespektují jej. V rámci realizovaného šetření se respondenti přiznali k celkem 165 přestupků, kterých se dopustili během posledních 12 měsíců – nejčastěji se jednalo o překročení nejvyšší povolené rychlosti, řízení motorového vozidla s nerozsvícenými světly, telefonování při řízení motorového vozidla, kouření při řízení motorového vozidla a řízení motorového vozidla bez použití bezpečnostního pásu (16 respondentů). S tím souvisí i nízký pocit bezpečí při řízení vozidla vyplývající z odpovědí na v rámci výzkumného šetření položenou otázku, zda se respondenti za stávající právní úpravy a sankčně-motivačního systému v podobě trestných bodů cítí při řízení motorového vozidla bezpečně. Cca 80 % respondentů uvedlo, že se v současnosti při řízení motorového vozidla bezpečně necítí, a to z důvodů nedodržování pravidel silničního provozu, vysoké nehodovosti a agresivity některých řidičů.

Z teoretické části práce vyplynulo rovněž nedostatečně rychlé a pružné informování řidičů o změnách v provozu na pozemních komunikacích. Z výzkumného šetření je zřejmé, že respondenti čerpají informace o změnách týkajících se provozu na pozemních komunikacích především z médií (televize, rozhlas, tisk, internet). Proto je úkolem Ministerstva dopravy jako pověřené instituce realizovat dopravně-bezpečnostní kampaně – ať již informativních zaměřených na seznamování obyvatelstva s připravovanými legislativními změnami, případně poukazování na důležité novinky v dopravní technice, přesvědčovacích kampaních poskytujících informace zaměřené na snížení konkrétních forem nesprávného chování majícího za následek dlouhodobější nepřiměřeně vysokou dopravní nehodovost či kampaní připomínajících.

ZÁVĚR

V diplomové práci „Vzdělávání řidičů jako prostředek zvyšování odbornosti“ jsem se zabývala problematikou dalšího vzdělávání řidičů. Jak vyplynulo z teoretické části práce, další vzdělávání dospělých jako celek je v současnosti již poměrně propracované. Bere v potaz všechny aspekty osobnosti dospělého člověka – vyšší míru diferenciovaného a kritického přijímání poznatků, dobrovolný a aktivní vztah ke vzdělávání, zvýšený význam samostatného myšlení, vyšší úroveň pozornosti, vyšší důraz na praktické myšlení, rozvoj logického myšlení apod., a rozlišuje mezi vzděláváním dětí a dospělých. Došlo dokonce k vyčlenění samostatné vědy, andragogiky, která se zabývá veškerými procesy a souvislostmi učení a vzdělávání dospělých. Metody vzdělávání dospělých se různí a lze je klasifikovat na základě různých hledisek – např. podle toho, na který z objektů/subjektů vzdělávacího procesu se zaměřují – pak se rozlišuje mezi metodami orientovanými na lektora (přednáška, cvičení, seminář) a metodami orientovanými na účastníka vzdělávání (hraní rolí, koučink, mentoring, projektové učení, samostatné plnění úkolů, outdoor training, Assessment Centre), nebo podle toho, zda jsou realizovány na pracovišti (instruktáž, asistování, rotace práce, koučink) či mimo ně (přednáška, seminář, workshop, brainstorming, simulace, demonstrování). Použití konkrétní metody se přitom odvíjí od cílů, obsahu a formy vzdělávání, osobnosti a přístupu lektora a cílové skupiny účastníků. Hlavním nedostatkem systému dalšího vzdělání je tak nedostatečné legislativní zakotvení kvalifikace a kompetence učitele dospělých neboli lektora, z čehož vyplývá nejednotnost na něj kladených požadavků v různých vzdělávacích organizacích.

Vzdělávání řidičů však na rozdíl od vzdělávání dospělých stojí stranou – to se ovšem netýká řidičů profesionálních, jejichž profese vyžaduje neustálé zdokonalování odborné způsobilosti, ale tzv. řidičů ostatních, tedy de facto každého druhého obyvatele ČR. Přitom neznalost pravidel silničního provozu a nezkušenost představuje jednu z hlavních příčin nehodovosti, která, přestože v uplynulé dekádě zaznamenává klesající tendenci, je ve srovnání s vyspělými členskými zeměmi EU stále poměrně vysoká co se hmotných škod i počtu úmrtí týče. Na základě práce s odbornými prameny realizované v teoretické části byl stávající systém dalšího vzdělávání řidičů vyhodnocen jako nedostatečný. Nedostatky ve stávajícím systému dalšího vzdělávání řidičů odhalilo i výzkumné šetření realizované v empirické části práce. Za ty nejzásadnější lze označit neexistenci uceleného konceptu dalšího vzdělávání řidičů začleněného do celoživotního vzdělávání, nedostatečné přísnosti stávajícího sankčně-motivačního systému (po úspěšném zavedení došlo k rozmělnění jeho

účinnosti v důsledku zpochybňování jeho smyslu některými politiky, medializaci dílčích nedostatků jeho aplikace apod.) a nedostatečně rychlé a pružné informování řidičů o změnách v provozu na pozemních komunikacích. K zlepšení současné situace tak lze navrhnout zpřísnění stávajícího sankčně-motivačního systému, legislativní úpravu dalšího vzdělávání řidičů a jeho pevné zakotvení v koncepci celoživotního vzdělávání a pravidelné informování řidičů o změnách v provozu na pozemních komunikacích prostřednictvím pravidelných dopravně-bezpečnostních kampaní v médiích.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- BARTÁK, Jan. 2003.** *Základní kniha lektora/trenéra.* Praha : Votobia, 2003. ISBN 82-7220-158-1.
- BARTOŇKOVÁ, Hana. 2010.** *Firemní vzdělávání.* Praha : Grada, 2010. str. 208. ISBN 978-80-247-294-5.
- BENEŠ, Milan. 2008.** *Andragogika.* Praha : Grada, 2008. str. 135. Vydání 1.. ISBN 978-802-4725-802.
- BUDSKÝ, Roman a kol. 2011a.** *Projekt SWING (díl - 1) - Lidský faktor a bezpečnost silničního provozu.* Liberec : Roman Budský, 2011a. str. 160. ISBN 978-80-254-9945-0.
- BUDSKÝ, Roman a kol. 2011b.** *Projekt Swing (díl. 2) - Sankčně motivační systém a bezpečnost silničního provozu.* Liberec : Roman Budský, 2011b. str. 216. ISBN 978-80-254-9946-7.
- BUDSKÝ, Roman a kol. 2011c.** *Projekt Swing (díl. 3) - Dopravně bezpečnostní kampaně.* Liberec : Roman Budský, 2011c. str. 120. ISBN 978-80-254-9947-4.
- KALNICKÝ, Juraj. 2007.** *Systémová andragogika.* Ostrava : Ostravská univerzita v Ostravě, Pedagogická fakulta, 2007. str. 149. Sv. 2. vydání, doplněné. ISBN 978-80-7368-489-1.
- KOCIÁNOVÁ, Renata. 2012.** *Persovální řízení - východiska a vývoj.* Praha : Grada, 2012. str. 152. Sv. 2. rozšířené a aktualizované vydání. ISBN 978-80-247-3269-5.
- KOPECKÝ, Martin. 2008.** *Vzdělávání dospělých - možnosti a specifika.* [editor] Kateřina KADLECOVÁ a Ivan LAMPER. Praha : Respekt institut, o.p.s., 2008. stránky 1 - 3.
- KOUBEK, Josef, HÜTTLOVÁ, Eva a HRABĚTOVÁ, Eva. 1995.** *Personální řízení (vybrané kapitoly).* Praha: 1995. str. 194. ISBN 80-7079-629-4.
- MUŽÍK, Jaroslav. 2005.** *Situace v přípravě lektorů vzdělávání dospělých v České republice: Podkladová studie pro European Centre for the Development of Vocational Training.* Praha : Národní ústav odborného vzdělávání, 2005. str. 49.
- NAPPER, Rosemary a NEWTON, Trudi. 2010.** *Taktika transakční analýzy.* Praha : Grada, 2010. str. 264. ISBN 978-802-4729-152.
- PALÁN, Zdeněk. 2002.** *Lidské zdroje - výkladový slovník.* Praha : Academia, 2002. str. 282. ISBN 80-200-0950-7.

POSPÍŠIL, Oldřich. 2001. *Pedagogika dospělých - andragogika (studijní text)*. Praha : Univerzita Karlova, Pedagogická fakulta, 2001. str. 218. Vydání 1.. ISBN 80-7290-064-1.

PROCHÁZKA, Miroslav a SOMR, Miroslav. 2008. *Kapitoly z didaktiky vzdělávání dospělých*. České Budějovice : V-Studio, 2008. str. 100. ISBN neuvedeno.

PRŮCHA, Jan a VETEŠKA, Jaroslav. 2012. *Andragogický slovník*. Praha: 2012. str. 294. Sv. Vydání 1. . ISBN 978-802-4739-601.

PRŮCHA, Jan. 2010. Česká andragogika na vzestupu. *Pedagogická orientace*. 2010. roč. 20, č. 4, s 7 - 26.

PRŮCHA, Jan. 2009. *Pedagogická encyklopedie*. Praha : Portál, 2009. str. 936. ISBN 978-80-7367-546-2.

SKALKOVÁ, Jarmila. 2007. *Obecná didaktika*. Praha : Grada, 2007. str. 328. Sv. 2. rozšířené a aktualizované vydání, dostupné z

http://is.akcentcollege.cz/el/AK10/leto2012/VZDO/um/Vzdelavani_dospelych_opora.pdf.

ISBN 978-80-247-1821-7.

VAŠUTOVÁ, Jaroslava. 2011. *Vzdělávání dospělých*. Praha: Soukromá vysoká škola AKCENT College, 2011. str. 52.

VETEŠKA, Jaroslav a Michaela, TURECKIOVÁ. 2008. *Kompetence ve vzdělávání*. Praha: Grada, 2008. str. 159. Sv. Vydání 1. ISBN 978-802-4717-708.

VETEŠKA, Jaroslav a VACÍNOVÁ, Tereza a kol. 2011. *Aktuální otázky vzdělávání dospělých: andragogika na prahu 21. století*. Praha : Univerzita Jana Amose Komenského Praha, 2011. str. 4. ISBN 987-80-7452-012-9.

VETEŠKA, Jaroslav. 2011. *Aktuální otázky vzdělávání dospělých*. Praha: 2011. ISBN 978-80-7452-012-9.

Zákon č. 247/2000Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 563/2004Sb., o pedagogických pracovnících, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 262/2006Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č.156/2008Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, ve znění pozdějších předpisů.

Nařízení vlády č. 278/2008Sb., o obsahových náplních jednotlivých živností, ve znění pozdějších předpisů.

Celoživotní vzdělávání řidičů. [Online] 2013. [Citace: 25. srpen 2013.] [http://repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/..](http://repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/)

Další odborné vzdělávání a příprava dospělých. [on-line] Praha : NÚOV, 2008. změneno 13.8.2013, citováno 15.8.2013, Dostupné z <http://www.nuov.cz/dalsi-odborne-vzdelavani-a-priprava-dospelych..>

Formální vzdělávání dospělých: Koncepce a praxe v Evropě. Brussels : Education, Audiovisual and Culture Executive Agency, 2011. str. 88. ISBN 978-92-9201-170-3.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. Praha : Ministerstvo Dopravy, 2011. Dostupné z <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf..>

Specifika vzdělávání mládeže a dospělých. České Budějovice : Jihočeská univerzita, 2007. s. 12. Dostupné z: http://www.eamos.cz/amos/kat_ped/externi/kat_ped_40129/02.pdf..

Strategie rozvoje lidských zdrojů. [Online] 2003. [http://www.esfcr.cz/file/3772_1_1/download/.](http://www.esfcr.cz/file/3772_1_1/download/)

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Účast dospělých na formálním a neformálním vzdělávání a odborné přípravě 12 měsíců před datem dotazování (AES), věk 25-64 let (%), 2007

Obrázek 2: Systém formování pracovních schopností člověka

Obrázek 3: Počet usmrcených na milion obyvatel: porovnání mezi roky 2001 a 2012

Obrázek 4: Respondenti podle pohlaví

Obrázek 5: Respondenti podle věku

Obrázek 6: Respondenti podle nejvyššího dosaženého vzdělání

Obrázek 7: Přestupky, kterých se respondenti dopustili během posledních 12 měsíců

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Činnosti zahrnuté do kategorie č. 72 „Mimoškolní výchova a vzdělávání, pořádání kurzů, školení, včetně lektorské činnosti“

Tabulka 2: Klíčové termíny vzdělávání dle glosáře Cedefop

Tabulka 3: Klíčové termíny vzdělávání dle manuálu Eurostatu

Tabulka 4: Celkové počty dopravních nehod a následků v ČR v letech 2002 – 2010

Tabulka 5: Vybraná opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu vztahující se ke vzdělávání řidičů

Tabulka 6: Minimální počet hodin výuky a výcviku (základní výuka a výcvik 1)

Tabulka 7: Minimální počet hodin výuky a výcviku (základní výuka a výcvik 2)

Tabulka 8: Minimální počet hodin výuky a výcviku (rozšiřující výuka a výcvik 1)

Tabulka 9: Minimální počet hodin výuky a výcviku (rozšiřující výuka a výcvik 2)

Tabulka 10: Respondenti podle místa bydliště

Tabulka 11: Respondenti podle délky praxe v řízení motorových vozidel

Tabulka 12: Aktuální stav bodového hodnocení respondentů jako řidičů

Tabulka 13: Respondenti podle frekvence řízení motorových vozidel

Tabulka 14: Přínos dalšího vzdělávání dle názoru respondentů

Tabulka 15: Respondenti podle názoru na možnost dalšího vzdělávání řidičů

Tabulka 16: Argumenty respondentů na podporu souhlasu/nesouhlasu s dalším vzděláváním řidičů

Tabulka 17: Charakter dalšího vzdělávání ostatních řidičů

Tabulka 18: Strach z případného získání trestných bodů při řízení vozidla

Tabulka 19: Hodnocení respondentů z hlediska vlastních zkušeností s řízením motorových vozidel

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Vymezení skupin řidičských oprávnění

Příloha P II: Bodový systém

Příloha P III: Dotazník pro řidiče

PŘÍLOHA P I: VYMEZENÍ SKUPIN ŘIDIČSKÝCH OPRÁVNĚNÍ

Skup.	Vozidla spadající do dané skupiny	Minimální věk	Rovnocennost s jinými skupinami (tj. vozidla jiných)
AM	motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km/h: 1. dvoukolová se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 cm ³ nebo s výkonem elektrického motoru do 4 kW, 2. tříkolová se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm ³ nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW, 3. čtyřkolová o hmotnosti v nenaloženém stavu nejvýše 350 kg se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm ³ nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW	15 let	---
A1	1. lehké motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj o výkonu nejvýše 11 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm ³ , 2. tříkolová motorová vozidla o výkonu nejvýše 15 kW	16 let	AM, B1 (do 125 cm ³ a hmotnosti v nenaloženém stavu do 400 kg)
A2	motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj s výkonem motoru nejvýše 35 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,2 kW/kg, které nebyly upraveny z motocyklu s více než dvojnásobným výkonem	18 let	AM, A1
A	1. motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj, 2. tříkolová motorová vozidla s výkonem převyšujícím 15 kW	24 let, 21 let (pro tříkolová), 20 let (je-li min. 2 roky držitelem A2)	AM, A1, A2, B1 (o hmotnosti v nenaloženém stavu do 400 kg)
B1	čtyřkolová motorová vozidla (s výjimkou vozidel skupiny AM), jejichž výkon nepřevyšuje 15 kW a hmotnost v nenaloženém stavu nepřevyšuje 400 kg nebo 550 kg u vozidel určených k přepravě zboží	17 let	AM, A1 (tříkolová)

B	motorová vozidla (s výjimkou vozidel skupin AM, A1, A2 a A), jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg nebo v případě rozšíření rozsahu nepřevyšuje 4 250 kg	18 let	AM, A1 s automatickou převodovkou, A tříkolová (od 21 let), B1
C1	motorová vozidla (s výjimkou traktorů), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 7 500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg	18 let	AM
C	motorová vozidla (s výjimkou traktorů a vozidel skupiny C1), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg	21 let, 18 let (jen pro stanovená vozidla)*, 18 let (jen pro stanovené případy)**	AM, C1
D1	motorová vozidla, jejichž délka nepřesahuje 8 metrů, s více než 8, ale nejvýše 16 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg	21 let	AM
D	motorová vozidla (s výjimkou vozidel skupiny D1) s více než 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg	24 let, 21 let (jen pro stanovená vozidla)*, 21 let (jen pro stanovené případy)**, 23 let (jen pro stanovené případy)***	AM, D1
B+E	jízdní soupravy složené z vozidla skupiny B a přípojně vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg, avšak nepřevyšující 3 500 kg	18 let	AM
C1+E	jízdní soupravy, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 12 000 kg, složené: 1. z vozidla skupiny C a přípojně vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg, nebo 2. z vozidla skupiny B a přípojně vozidla o	18 let	AM, B+E

	největší povolené hmotnosti vyšší než 3 500 kg		
C+E	jízdní soupravy složené z skupiny C a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg	21 let, 18 let (jen pro stanovené případy)**)	AM, B+E, C1+E, D+E (jen pro držitele D)
D1+E	jízdní soupravy složené z vozidla skupiny D1 a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg	21 let	AM, B+E
D+E	jízdní soupravy složené z vozidla skupiny D a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg	24 let, 21 let (jen pro stanovené případy)**), 23 let (jen pro stanovené případy)***	AM, B+E, D1+E
T	zařazeny traktory a pracovní stroje samojízdné, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo	17 let	---

Pozn.: Řidičská oprávnění jednotlivých skupin a podskupin udělená před 19. lednem 2013 zůstávají zachována v rozsahu, jaký měla podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném do 19. ledna 2013; tato řidičská oprávnění opravňují od 19. ledna 2013 rovněž k řízení motorových vozidel, která jsou do skupin vozidel se shodným označením nově zařazena, pokud tomu nebrání omezení nebo podmínění řidičského oprávnění.

Vysvětlivky:

*) Pouze k řízení vozidel Ministerstva vnitra používaných Policií České republiky, Vězeňské služby České republiky, ozbrojených sil České republiky, obecní policie, Hasičského záchranného sboru České republiky a jednotek požární ochrany, celních orgánů nebo při zkušební jízdě v souvislosti s opravou nebo údržbou vozidel.

***) Pouze k řízení vozidel v rámci vstupního školení profesní způsobilosti řidičů a pro absolventy vstupního školení v rozšířeném rozsahu.

****) Pouze k řízení vozidel v rámci vstupního školení profesní způsobilosti řidičů a pro absolventy vstupního školení v základním rozsahu.

Zdroj: Řidičská oprávnění a řidičské průkazy, 2012

PŘÍLOHA P II: BODOVÝ SYSTÉM

Přestupek (zkráceně)	Přestupek	Body	Bloková pokuta	Pokuta ve správním řízení / trest v trestním řízení	Zákaz činnosti (*)
Řízení pod vlivem alkoholu (nad 0,3 promile)	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	7	---	2.500 – 20.000	6 měs. - 1 rok
Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost (alkohol, návykové látky)	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky	7	---	25.000 – 50.000	1-2 roky
Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost (alkohol a návykové látky)	řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil vlivem návykové látky (podle §130 TZ alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobily nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování)	7	---	Odnětí svobody až do 3 let, peněžitý trest	1-10 let
Odmítnutí testu na alkohol / návykové látky	přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) a g) se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	---	25.000 – 50.000	1-2 roky
Řízení po zadržení řídicího průkazu na místě	řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řídicí průkaz podle § 118b odst. 1	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok
Nedovolené předjíždění	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok
Nedovolená jízda přes železniční přejezd	při řízení vozidla v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno	7	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Couvání, otáčení nebo jízda v protisměru na dálnici	při řízení vozidla v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle § 36 odst. 1 písm. b)	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok
Nehoda s usmrcením nebo těžkou újmou na zdraví	porušením povinnosti řidiče způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví (jiné osoby)	7	---	Odnětí svobody až 10 let	1-10 let
Nezastavení po nehodě	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo	7	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Ujetí od dopravní nehody	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Neposkytnutí první pomoci / nepřivolání záchranky	Text přílohy zákona c. 361/22000 Sb.: "neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života" Text § 150 Trestního zákoníku: "Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta."	7	---	Odnětí svobody až 2	---
Technicky nezpůsobilé vozidlo	řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok

Vysoké překročení rychlosti - v obci o 40 km a více nebo mimo obec o 50 km a více	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více	5	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok
Nezastavení na červenou (nebo pokyn "Stůj")	při řízení vozidla v rozporu s § 4 písm. b) a c) nezastaví vozidlo na signál, který jí příkazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Ohrožení při přejíždění z pruhu do pruhu	ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---
Ohrožení chodce mimo silnici nebo při otáčení nebo couvání	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. g) ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Řízení bez řidičského oprávnění	řízení motorového vozidla v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) bez držení příslušného řidičského oprávnění podle § 81	4	---	25.000 – 50.000	1-2 roky
Nedání přednosti v jízdě	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Nepoužití autosedačky pro dítě	porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---
Maření výkonu úředního rozhodnutí	Maření nebo podstatné ztížení výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že a) vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl	4	---	Odnětí svobody až do 2 let, peněžitý trest	1-10 let
Řízení bez profesního průkazu	řídí motorové vozidlo a není držitelem platného průkazu profesní způsobilosti řidiče	3	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok
Vyšší překročení rychlosti - v obci o 20 km a více nebo mimo obec o 30 km a více	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více	3	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Nezastavení před přechodem	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Jízda bez bezpečnostních pásů	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---
Přetížený kamion nebo autobus	překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3	do 15000,- Kč	do 500.000,- Kč	---
Řízení s telefonem v ruce	při řízení vozidla v rozporu s § 7 odst. 1 písm. c) drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	2	do 1000,- Kč	1.500 – 2.500	---
Střední překročení rychlosti - v obci do 20 km nebo mimo obec do 30 km	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 6 - 19 km/h nebo mimo obec o 11 – 29 km/h	2	do 1000,- Kč	1.500 – 2.500	---
Neoznačení překážky způsobené řidičem	neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---
Vozidlo bez (nebo s cizí) SPZ	řízení vozidla, na němž v rozporu s jiným právním předpisem není umístěna registrační značka nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok
Vozidlo se zakrytou, upravenou nebo nečitelnou SPZ	řízení vozidla, jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok
Řízení bez posudku o zdravotní způsobilosti	řídí motorové vozidlo a není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok
Řízení s řidičským průkazem EU a pozby-	řídí motorové vozidlo a pozbyla jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, řidič-	0	---	25.000 – 50.000	1-2 roky

tím práva k řízení na území ČR	ského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky podle § 123c odst. 7				
Stání na místě vyhrazeném pro invalidy	při řízení vozidla neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo v rozporu s § 67 odst. 4 neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě	0	do 1000,- Kč	5.000 – 10.000	---
Nedovolená jízda nákladního automobilu	v rozporu s § 43 poruší omezení jízdy některých vozidel	0	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Zavinění nehody s ublížením na zdraví	způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví	0	---	25.000 – 50.000	1-2 roky
Neohlášení dopravní nehody	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policistovi	0	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Neposkytnutí údajů ostatním účastníkům dopravní nehody	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě	0	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Použití antiradaru	v rozporu s § 3 odst. 4 použije antiradar	0	do 1000,- Kč	5.000 – 10.000	---
Jiné porušení povinností	jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona	0	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---
Nepředložení záznamu o době řízení a bezpečnostních přestávkách	nepředložil záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo záznam o provozu vozidla požadovaných zvláštním právním předpisem	0	do 5000,- Kč	do 10.000,- Kč	lze uložit 6 - 12 měs.
Malé překročení rychlosti - v obci do 5 km nebo mimo obec do 10 km	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci do 5 km/h nebo mimo obec do 10 km/h	0	do 1000,- Kč	1.500 – 2.500	---
Ohrožení chodce při odbočování	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	0	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Řízení pod vlivem alkoholu (do 0,3 promile)	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	0	---	2.500 – 20.000	6 měs. - 1 rok

*) Poznámky k zákazu činnosti:

- pokud je uveden zákaz činnosti, správní orgán ho musí uložit ve stanoveném rozpětí
- pokud je uveden zákaz činnosti s dovětkem „spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích“, znamená to, že správní orgán zákaz činnosti musí uložit v případě, že přestupce již spáchal stejný přestupek v období předchozích 12 měsíců a o tomto bylo již pravomocně rozhodnuto
- pokud zákaz činnosti není v tabulce uveden, potom ho správní orgán nemůže uložit

Zdroj: Bodový systém - tabulka pokut, 2013

PŘÍLOHA P III: DOTAZNÍK PRO ŘIDIČE

Vážený pane/paní,

jsem studentkou Institutu mezioborových studií, oboru Sociální pedagogika a ráda bych se na Vás obrátila s žádostí o spolupráci při realizaci empirické části diplomové práce „Vzdělávání řidičů jako prostředek zvyšování odbornosti“. Cílem je zjistit názor profesionálních i ostatních řidičů na současný systém vzdělávání řidičů, odhalit jeho případné nedostatky a naznačit možná východiska a směry, kterými by se mělo vzdělávání řidičů dále ubírat. Dotazník je anonymní, získané informace budou použity pouze pro účely této diplomové práce.

Nebude-li u otázky uvedeno jinak, vyberte prosím jednu z nabízených odpovědí.

1) Pohlaví:

- a) žena
- b) muž

2) Věk:

- a) 18 – 27 let
- b) 28 – 37 let
- c) 38 – 47 let
- d) 48 – 57 let
- e) 58 a více let

3) Nejvyšší dosažené vzdělání:

- a) základní
- b) středoškolské bez maturity (vyučen/-a)
- c) středoškolské s maturitou
- d) vysokoškolské (Bc., Mgr., PhD. aj.)

4) Bydliště:

- a) vesnice/město ($\leq 5\ 000$ obyv.)
- b) město (5 001 až 50 000 obyv.)
- c) město (50 001 až 100 000 obyv.)
- d) velkoměsto (nad 100 000 obyv.)

5) Délka praxe v řízení motorových vozidel:

- a) do 5 let (včetně)
- b) 6 – 10 let
- c) 11 – 15 let
- d) 16 – 20 let
- e) 21 a více let

6) Kategorie řidiče:

- a) profesionální (řidičské oprávnění je nezbytné pro výkon mé profese)
- b) ostatní (řidičské oprávnění není nezbytné pro výkon mé profese)

7) Jaký je aktuální stav Vašeho bodového hodnocení jako řidiče

- a) 12 bodů
- b) 6 – 11 bodů
- c) 1 – 5 bodů
- d) 0 bodů
- e) nevím

8) Absolvoval/-a jste:

- a) zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti
- b) zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, kteří mají zaznamenány v registru řidičů body
- c) žádné z výše uvedeného

9) Jak často řídíte motorové vozidlo:

- a) denně
- b) několikrát týdně
- c) několikrát měsíčně
- d) méně často

10) V současnosti je kladen důraz na další vzdělávání dospělých v rámci tzv. celoživotního učení (kurzy, školení, přednášky apod.). Účastníte se vy osobně některé z těchto aktivit?

- a) ano
- b) ne

10a) Pokud jste u předchozí otázky zvolil/-a možnost ano, uveďte, jakých forem dalšího vzdělávání dospělých se převážně zúčastňujete.

- a) resortní vzdělávání (povinné vzdělávání vybraných profesí – zdravotnictví, školství apod.)
- b) podnikové vzdělávání (vzdělávání v rámci firmy, ve které jsem zaměstnán/-a)
- c) zájmové vzdělávání (vzdělávání poskytující účastníkům naplnění volného času zájmovou činností se zaměřením na různé oblasti)

11) V čem spatřujete přínos dalšího vzdělávání?

- a) osobní rozvoj, seberealizace
- b) kariérní růst, zlepšení vlastního postavení na trhu práce
- c) zlepšení finančního ohodnocení v zaměstnání
- d) dalšímu vzdělávání žádný přínos nepřikládám
- e) jiné – jaké:

.....

12) V současnosti je často diskutována otázka dalšího vzdělávání ostatních řidičů. Jaký máte na tuto problematiku názor?

- a) souhlasím
- b) spíše souhlasím
- c) spíše nesouhlasím
- d) nesouhlasím

12a) V předchozí otázce jste uvedl/-a, že s dalším vzděláváním ostatních řidičů (spíše) souhlasíte/(spíše) nesouhlasíte? Pokuste se uvést hlavní argumenty na podporu tohoto Vašeho tvrzení.

(spíše) souhlasím	(spíše) nesouhlasím

13) Jaký by dle Vašeho názoru mělo mít další vzdělávání řidičů charakter?

- a) povinný
- b) spíše povinný
- c) spíše nepovinný
- d) nepovinný

14) Odkud v současnosti převážně čerpáte informace o změnách týkajících se provozu na pozemních komunikacích?

- a) z médií (televize, rozhlas, tisk, internet)
- c) od přátel, známých
- c) z účasti na kurzech (školeních, přednáškách) vztahujících se k dané problematice
- d) odjinud – odkud

.....

15) Cítíte se za stávající právní úpravy a sankčně-motivačního systému v podobě trestných bodů při řízení motorového vozidla bezpečně?

- a) ano
- b) ne

15a) Pokud jste u předchozí otázky zvolil/-a možnost b) ne, uveďte, proč tomu tak je.

.....
.....
.....

16) Jaký máte názor na současnou podobu bodového systému sloužícího ke sledování opakovaného páchaní přestupků nebo trestných činů v silničním provozu?

- a) příliš přísný
- b) adekvátní
- c) málo přísný

17) Do jaké míry Vás při řízení motorového vozidla ovlivňuje strach z případného získání trestných bodů?

- a) rozhodně ne
- b) spíše ne
- c) spíše ano
- d) rozhodně ano

18) Dopustil/-a jste se během posledních 12 měsíců některého z následujících přestupků? Můžete uvést více možností.

- a) překročil/a nejvyšší povolenou rychlost
- b) telefonoval/-a při řízení motorového vozidla
- c) zapálil/-a si cigaretu při řízení motorového vozidla
- d) řídil/a motorové vozidlo pod vlivem návykových látek

- e) řídil/a motorové vozidlo s nerozsvícenými světly
- g) řídil/a motorové vozidlo bez použití bezpečnostního pásu
- h) na tuto otázku nechci odpovědět
- i) žádného z uvedených přestupků jsem se nedopustil/-a

19) Kdybyste se měl/-a ohodnotit z hlediska vlastních zkušeností s řízením motorových vozidel, označil/-a byste se za:

- a) zkušeného řidiče
- b) spíše zkušeného
- c) ani zkušeného/ani nezkušeného
- d) spíše nezkušeného
- e) nezkušeného (začátečníka)

20) Rozhodněte, které z uvedených tvrzení se dle Vašeho názoru nevíce blíží pravdě.

- a) Řidiči z městského prostředí získají více řidičských zkušeností během kratší doby než řidiči z prostředí venkovského.
- b) Množství zkušeností i doba, během které tyto zkušenosti získávají, jsou u řidičů z venkovského i městského prostředí víceméně stejné.
- c) Řidiči z venkovského prostředí získají více řidičských zkušeností během kratší doby než řidiči z prostředí městského.