

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Jana Jíšová

**RIZIKOVÉ JEDNÁNÍ MLADISTVÝCH ŘIDIČŮ V SILNIČNÍ
DOPRAVĚ A PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ**

Bakalářská práce

2015



K615 Ústav jazyků a společenských věd

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Jana Jíšová

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Rizikové jednání mladistvých řidičů v silniční dopravě a preventivní opatření**

Název tématu (anglicky): Risk Behaviour of Young Drivers in Road Traffic and Preventive Measures

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Bakalářská práce vychází z analýzy dopravních nehod, která potvrzuje, že nejčastější příčinou dopravních nehod je selhání člověka. Jednou z důležitých otázek v této souvislosti je faktor věku, který je spojen s rozdílným rizikovým jednáním řidičů.
- Mladiství více riskují, častěji jsou účastníky dopravních nehod a je u nich zaznamenáno více pokut. Dopouštějí se signifikantně vyšších hodnot v oblasti chyb při řízení.
- Důvodem je nedostatek zkušeností, přeceňování vlastních schopností a podceňování aktuálního nebezpečí.
- V práci se budeme věnovat otázce objektivního rizika a rizika subjektivně pocíťovaného, dále analýze činností, které ovlivňují pozornost řidiče, např. telefonování za volantem.
- Problematika vyšší nehodovosti u začínajících řidičů je řešena i v oblasti legislativy. Práce bude zahrnovat přehled opatření v této oblasti (např. řidičský průkaz na zkoušku, povinné dopravně psychologické vyšetření, model řízení s doprovodem).

- Rozsah grafických prací: podle charakteru tématu bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Štikar J., Hoskovec J., Štikarová J., Psychologie v dopravě, Praha, Karolinum, 2003
Šucha M. et al, Agresivita na cestách, Olomouc, 2009

Vedoucí bakalářské práce: **PhDr. Mgr. Jana Šmolíková, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce: **12. května 2014**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **24. srpna 2015**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


Ing. Mgr. Jan Feit
vedoucí
Ústavu jazyků a společenských věd


prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek
děkan fakulty



Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

.....
Jana Jíšová
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 12. května 2014

Poděkování

Ráda bych na tomto místě poděkovala všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště pak děkuji PhDr. Janě Šmolíkové za odborné vedení bakalářské práce. Dále bych chtěla poděkovat těm, kteří mě podporovali ve studiu, a to především své rodině a přátelům. V neposlední řadě bych ráda poděkovala všem, kteří obětovali svůj čas a vyplnili dotazník k této bakalářské práci.

Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne

.....

Podpis

ABSTRAKT

Předmětem této bakalářské práce „Rizikové jednání mladistvých řidičů v silniční dopravě a preventivní opatření“ je blíže analyzovat problematiku mladých řidičů, jejich jednání za volantem a také častou účast ve vážných dopravních nehodách. Dále jsou v práci uvedeny zkušenosti s řidičským průkazem na zkoušku a doprovázejícím řízením v zahraničí. Důležitou součástí práce je i téma prevence mladých řidičů a celoživotní vzdělávání řidičů. Výzkumná část je zaměřená především na zjištění informovanosti o řidičském průkazu na zkoušku a doprovázejícím řízení.

KLÍČOVÁ SLOVA

Mladí řidiči, řidičský průkaz na zkoušku, doprovázející řízení, dopravní nehody, prevence

ABSTRACT

The task of my bachelor work „Risk behaviour of Young Drivers in Road Traffic and Preventive Measures“ is to closely analyzed problems of young drivers, their behaviour and frequent participation in serious traffic accidents. Furthermore are in the work experiences with provisional driving licence and accompanied driving abroad. An important part of the work is the topic of preventing young drivers and lifelong education of drivers. The research part is focused on finding out the knowledge about provisional driving licence and accompanied driving.

KEY WORDS

Young drivers, provisional driving licence, accompanied driving, traffic accidents, prevention

Obsah

I. Teoretická část.....	11
1. Úvod.....	11
2. Dopravní nehody	12
2.1. Analýza dopravních nehod	12
2.1.1. Podklady pro analýzu dopravních nehod	12
2.1.2. Metody analýzy	13
3. Mladí řidiči.....	14
3.1. Rizika začínajících řidičů	15
3.2. Charakteristika rizikového řidiče	16
4. Statistika dopravních nehod.....	17
4.1. Statistiky dle délky praxe a věku	17
4.2. Statistiky nehodovosti	20
5. Psychologické aspekty jednání mladého řidiče	23
6. Řidičské oprávnění na zkoušku	24
6.1. Řidičský průkaz na zkoušku v ČR.....	24
6.2. Řidičský průkaz v zahraničí	25
7. Preventivní opatření.....	28
8. Výchova řidičů.....	28
8.1. Celoživotní vzdělávání	28
8.2. Prevence	32
8.3. Zahraniční zkušenosti.....	34
II. Výzkumná část.....	38
9. Závěr.....	61
10. Použitá literatura.....	62
11. Elektronické zdroje	62

Seznam obrázků

Obrázek 1: Dopravní nehody zaviněné řidiči motorových vozidel dle praxe v řízení v roce 2013	18
Obrázek 2: Relativní poměr (vy)bodovaných řidičů dle věku	19
Obrázek 3: Relativní poměr (vy)bodovaných řidičů dle praxe v řízení	19
Obrázek 4 - Vývoj následků nehod v ČR, trend od roku 1961	20
Obrázek 5: Vývoj počtu nehod na pozemních komunikacích; od roku 1980	21
Obrázek 6: Vývoj počtu usmrcených osob při nehodách na pozemních komunikacích; od roku 1961	22
Obrázek 7: Podoba zkoušky v autoškole podle projektu TWIST	34
Obrázek 8: Do jaké věkové skupiny patříte?	39
Obrázek 9: Pohlaví	40
Obrázek 10: Řidičská skupina	40
Obrázek 11: Délka řidičské praxe (roky)	41
Obrázek 12: Počet najetých kilometrů (odhadem)	43
Obrázek 13: Počet trestných bodů	45
Obrázek 14: Byl Vám již někdy zadržen řidičský průkaz?	46
Obrázek 15: Byl/a jste někdy účastníkem dopravní nehody?	47
Obrázek 16: V kolika případech?	48
Obrázek 17: Z toho jste zavinil/a?	49
Obrázek 18: Slyšel/a jste již někdy o řidičském průkazu na zkoušku?	50
Obrázek 19: Podpořila/ a byste možnost získat řidičský průkaz na zkoušku?	51
Obrázek 20: Myslíte, že by zavedení řidičského průkazu na zkoušku vedlo ke zlepšení některých dovedností u začínajících řidičů?	52
Obrázek 21: Slyšel/a jste již někdy o doprovázejícím řízení?	54
Obrázek 22: Podpořil/a byste možnost doprovázejícího řízení?	55
Obrázek 23: Myslíte si, že zavedení doprovázejícího řízení by vedlo ke zlepšení některých dovedností u začínajících řidičů	56
Obrázek 24: Máte v rodině někoho blízkého, koho by se zavedení těchto opatření týkalo? ...	57
Obrázek 25: Které opatření by podle Vašeho názoru bylo účinnější?	58
Obrázek 26: Domníváte se, že by zavedení takovýchto opatření vedlo ke snížení nehodovosti u mladých řidičů?	59

Obrázek 27: Domníváte se, že po zavedení takovýchto opatření by mladí řidiči byli opatrnější při požití alkoholu před jízdou? 60

Seznam zkratk

BAST – Bundesanstalt für Straßenwesen

OECD – Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj

MVČR – Ministerstvo vnitra České republiky

ŘO - řidičské oprávnění

GDE – Goal and Contents of Driver Education

I. Teoretická část

1. Úvod

Stěžejní problematikou bakalářské práce je vysoká nehodovost mladých řidičů. Dále bude pozornost věnována problému zavedení řidičského průkazu na zkoušku, výchově řidičů a preventivním opatřením.

Zpočátku je potřebné definovat některé pojmy.

Mladými řidiči rozumíme v této práci především řidiče od 18 do 25 let (v některých dokumentech do 24 let). Agresivní řidič ohrožuje jiné řidiče a nutí ostatní k nebezpečným manévřům. [2] Definic dopravních nehod je mnoho, podle Zákona o silničním provozu č. 361/2000 Sb.: „Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“ [1]

2. Dopravní nehody

Dopravní nehody můžeme rozdělit podle mnoha hledisek. Tato práce se zaměřuje na nehody pozemní, a to konkrétně silniční. Silniční dopravní nehody můžeme dále dle charakteru dělit na:

- a) Srážky
- b) Havárie
- c) Jiné nehody

Srážka je střet dvou a více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden se pohyboval ve vozidle. Srážky mohou být čelní, boční a náraz zezadu. Dále potom náraz do pevné překážky anebo střet s chodcem či zvířetem.

Havárie se účastní pouze jediné vozidlo. Typickou havárií je například převrácení vozidla.

Mezi jiné nehody řadíme vše, co nelze zařadit do předcházejících kategorií. Například vypadnutí z jedoucího vozidla nebo úrazy ve vozidlech při náhlém brzdění atd. [2]

Další možné dělení je podle výše škody. „Dopravní nehody můžeme dělit na malé a velké. Malé dopravní nehody jsou ty, ke kterým nemáme povinnost volat policii. U těchto nehod je hmotná škoda na zúčastněných vozidlech malá, není způsobena škoda na majetku třetí osoby a účastníci se dohodnou, kdo nehodu zavinił. K velké dopravní nehodě policii volat musíme. Je to nehoda, kdy došlo ke zranění či usmrcení osoby, hmotná škoda přesahuje 100 000 Kč nebo byl poškozen majetek třetí osoby.“[3]

2.1. Analýza dopravních nehod

Analýzu dopravní nehody může provádět pouze odborně způsobilá osoba – znalec.

2.1.1. Podklady pro analýzu dopravních nehod

Důležité výchozí informace pro analýzu najdeme především ve spisových materiálech. Podklady můžeme dělit na:

- a) Objektivní
- b) Subjektivní

Mezi objektivní podklady se řadí protokol o nehodě, plánek, fotodokumentace, lékařské zprávy a znalecké posudky (například ze zdravotnictví – soudní lékařství). Subjektivními podklady jsou potom výpovědi svědků a obviněného.

2.1.2. Metody analýzy

Analýza dopravních nehod se většinou provádí metodou zpětného odvíjení. Pro simulační programy (software) se pak naopak používá dopředná analýza. Metoda zpětného odvíjení se dále dělí na čtyři části (uvedeny chronologicky) – výběhová analýza, jež se odehrává od konečné polohy vozidla do místa střetu. Řeší se tedy pohyb vozidel po střetu, a to především pro zjištění směru a rychlosti bezprostředně po střetu. Následuje analýza střetu, kde zjišťujeme rychlost bezprostředně před střetem. Analýza děje před střetem, která může obsahovat fáze – brzdění, náběh brzd a prodleva brzd, a tak zjistíme polohu a rychlost na počátku brzdění. Konečnou fází metody zpětného odvíjení je reakce řidiče.

Stopy

„Stopami nehodového děje jsou nejen stopy pneumatik na vozovce, ale i stopy vyteklých kapalin, krevní stopy na vozovce a ve vozidlech, otěry a oděry na objektech (svodidlech, stromech) i na samotných vozidlech, oblasti rozhozu střepin skla a úlomků plastů a kovů, polohy uvolněných součástí (vypadlé světlomety), chodcovy věci na místě nehody (boty, taška, brýle, čepice), uvolněné součásti jiných objektů (osvětlovací těleso spadlé z naraženého sloupu veřejného osvětlení) a jiné.“ Analýza stop je proto spolehlivým podkladem pro určení místa střetu.

Stopy pneumatik jsou důležité pro přesné určení pohybu vozidla při nehodovém ději. Stopy krve a tělesných tkání slouží ke stanovení konečné polohy zraněného. Uvnitř vozidla tyto stopy mohou sloužit k určení, kdo řídil vozidlo. Pro nejpřesnější určení místa střetu mohou dopomoci stopy vyteklých kapalin (chladicí, brzdová, olej...). Naopak střepiny ze skla mají nižší identifikační hodnotu než stopy kapalin a pneumatik. Je to z toho důvodu, že po střetu jsou roztroušovány při pohybu vozidel do konečných poloh (působení odstředivých a setrvačných sil). [4]

3. Mladí řidiči

Jak je již popsáno výše, jedná se o řidiče ve věku od 18 do 25 let. Je důležité se zaměřit na tuto skupinu řidičů vzhledem k alarmujícímu počtu nehod, jež tato skupina způsobuje. „Ukázalo se, že mladiství řidiči ve věku do 25 let mají větší četnost dopravních nehod než řidiči jiných věkových skupin. Dále také víme, že četnost smrtelných nehod (počítaná na ujeté kilometry) je asi pětkrát větší pro motocyklisty než pro uživatele aut. Tato fakta ukazují na mimořádnou závažnost problému nehodovosti u mladistvých řidičů a vynucují si jeho speciální studium.“ Nejčastějšími nehodami mladých řidičů je střet s přecházejícím chodcem, dále při setmění, při řízení na nesprávně straně vozovky a při nadměrné rychlosti. Nejobvyklejším typem dopravní nehody u mladistvých je tedy nehoda samostatného vozidla. Jde především o nezvládnutí řízení a ztrátu kontroly nad vozidlem. [5]

Z psychologických studií vyplynuly určité charakteristiky, které jsou pro mladistvé řidiče typické. „Mezi ně především patří tendence s chutí riskovat a soutěživost.“ „Dále je pro ně typická impulzivita, menší rozvážnost a z toho plynoucí nepřizpůsobení rychlosti jízdy dopravním podmínkám, používat často plný plyn a neopatrně předjíždět.“ [5] Dalšími důvody pro vysoké rychlosti je potom egocentrismus a nedostatek vnitřního sebeovládání. Štikar a kolektiv (2003) ve své publikaci uvádějí, že norma bezpečného (vyspělého) řidiče je ujetí zhruba 100 000 km v období zhruba sedmi let. Mladí řidiči se také často „nechají unést“ vlastními pocity - afekt, vzrušení, odreagování, ale může jít také o únavu nebo ospalost. Dalšími faktory je přeceňování svých schopností, nižší předvídavost a sociální ohleduplnost. „Styl řízení mladších řidičů charakterizuje nižší odpovědnost za jejich rozhodnutí, menší ohleduplnost a tolerance k potřebám ostatních, experimentování. K vyššímu riziku vzniku dopravní nehody přispívá nedostatečná praxe, nezkušenost včas rozpoznat a řešit rizikovou dopravní situaci, podceňování nebezpečí, nekritičnost k vlastním schopnostem. Příčinou dopravních nehod nebývá nedostatek psychické výkonnosti, ale osobnostní charakteristiky.“ [6]

Fuller a Santos uvádějí několik výrazných rysů, kterými se vyznačují mladí řidiči. Jsou to především riskantní životní styl, vystavování se riziku a jeho vyhledávání, přeceňování schopností nebo případně jejich nedostatek. Ve skupině mladých řidičů je nepochybně podskupina, která úmyslně riskuje. Toto chování se neprojevuje pouze v dopravě, ale charakterizuje jejich život jako celek. Mají tendenci k užívání drog, alkoholu a menším zločinům. Druhou charakteristikou mladých řidičů je především jejich větší zranitelnost. Mnohem častěji totiž řídí vozidla, která nejsou v dobrém technickém stavu, a to zvláště

v případě nehody. Většinou řídí auto plné pasažérů - kamarádů, což navyšuje počet usmrcených při dopravní nehodě. Často řídí v noci (hlavně o víkendu) a pod vlivem alkoholu. Pozdě v noci se k tomu ještě přidává ospalost a v důsledku nízkých intenzit dopravy mají tendenci k rychlé jízdě, zejména ve městě. Třetím aspektem je přístup k řízení, který může být ovlivněn sociálním postavením a také potom vysoce riskantním chováním, inspirované filmem a televizí. Mladí lidé mají tendenci napodobovat toto chování a to především pokud se s hrdinou identifikují. Čtvrtým typickým problémem je přeceňování svých řidičských dovedností a domnívají se, že v případě hrozící kolize situaci zvládnou. Posledním, pátým problémem, je neschopnost včas rozeznat nebezpečí a nebezpečné situace. Mají problém je identifikovat, některé situace ani za nebezpečné nepovažují a daleko častěji se dostávají do situací, ve kterých mohou přijít do konfliktu s jinými řidiči (např.: rychlá jízda, jízda na žlutou, nedodržování rozestupů). Jinak řečeno nejsou schopni předvídat tak jako zkušení řidiči. [18]

3.1. Rizika začínajících řidičů

Štikar a kol. (2003) tvrdí, že selhání mladých řidičů je spíše otázkou podcenění nebezpečných momentů než přehlížením nebezpečí. Odborníci se proto zabývali zkoumáním toho, zda vysoká nehodovost spadá ihned do první fáze praxe nebo jestli se objeví u řidičů až později. Bohužel nedošli k jednoznačnému výsledku. Dále zkoumali to, čím je nehodovost zapříčiněná. Jestli na ni má vliv krátká doba praxe, nedostatek zkušeností nebo nízký věk. A opět nedošli k jednoznačnému závěru. Bylo to především proto, že většina řidičů – začátečníků je mladá a starší začínající řidič nevykazuje tak velkou nehodovost.

Riziko začínajících řidičů interpretují následující tři dopravní rizikové modely:

1. Klebelsberg přišel s názorem, že v první fázi řízení převládá pocit subjektivní nejistoty, a přitom tedy dochází k předcházení nebezpečným situacím. Následuje ale druhá – nebezpečná fáze, kdy dojde k prudkému nárůstu subjektivního bezpečí, ale objektivní bezpečí nejsou řidiči schopni posoudit. Po ujetí zhruba 100 tisíc kilometrů se tyto dvě veličiny vyrovnávají, což spadá do třetí fáze. Avšak stále zůstává relativní nepoměr mezi podceňováním objektivních rizik a tendenci k sebepřeceňování.
2. Wildeho metoda je velmi podobná, akorát zmiňuje jiné okamžiky. „Začínající řidič je postaven před nelehkou úlohou: najít odpovídající rizikovou hodnotu a rozvíjet své chování za volantem tak, aby této hodnotě odpovídalo. Tato hodnota se projevuje rychlostí jízdy, při které se začínající řidič necítí ohrožen a přetěžován, ale při které má pocit, že jede dostatečně rychle.“ Toto usměrňování je pro řidiče značně náročné.

3. Třetí model popsal Barthelmess a zavádí v něm dva pojmy, tzv. úzkou a širokou zaměřenost v souvislosti s rozhodováním. Řidič se řídí podle obecných, neurčitých předpokladů anebo dle naprosto přesných. To znamená, že vlastně bude předvídat chování jiných účastníků provozu. „Úzkou zaměřenost myšlení řidič aplikuje, když očekává, že před ním jedoucí vůz projede křižovatku, na které je již semafor přepínán ze zelené na žlutou, a sám přidá, aby také ještě stačil projet. Široká zaměřenost by znamenala, že zpomalí, aby nezávisle na chování auta před ním zastavil před semaforem.“ [5]

3.2. Charakteristika rizikového řidiče

„Již v roce 1940 si Selling všiml vztahu osobnosti a rizikového řízení u svých psychiatrických pacientů, u kterých se v anamnéze často objevovaly dopravní nehody.“ Mezi základní postoje rizikových řidičů patří faktory respektování pravidel silničního provozu, tendence riskovat nebo dokonce pozitivní vztah k dopravním zácpám. Ukázalo se, že účastníci nehod se vyznačují určitými vlastnostmi jako je nestabilita, extrovertní rysy, menší adaptace a nižší inteligence, a navíc ještě sklon k agresivnímu jednání. Řidiči, kteří mají sklon k rizikovému chování, se vyznačují nízkou odpovědností vůči druhým lidem, vyhledáváním vzrušení, sklony k dobrodružství, přílišnou sebejistotou a kompenzací pocitu méněcennosti. [6]

4. Statistika dopravních nehod

„Ve výzkumné studii BAST (Schulze, 1996) byla analyzována vysoká nehodovost u věkové skupiny 18 - 24 let. Během tříměsíčního pozorování bylo zaznamenáno na území NSR 359 nehod v nočním provozu, z toho 345 nehod za účasti řidiče osobního vozu (96 %). Při těchto nehodách bylo 225 mladých lidí usmrceno a 572 těžce zraněno. Většinou (71 %) byl viník nehody ve věku 18 - 24 let. V 73 % případů se jednalo o nehodu jednoho vozu, při níž nebyl účasten nikdo kromě viníka. Nehody se staly zejména v pátek a sobotu. Jednalo se o jízdy v souvislost s návštěvou diskotéky (57 %), restaurace (18 %), party (8 %) apod. Alkohol sehrál roli v 45 % případů, tzv. disko-nehod. Dále se často vyskytla ztráta kontroly nad vozidlem v důsledku únavy. Průměrná koncentrace alkoholu v krvi činila 1,3 promile.“ [5]

Pro jedince ve věku 15 - 19 let je ve státech OECD hlavní příčinou smrti zranění při dopravní nehodě a pro osoby ve věku 20 - 24 je nehoda druhou nejčastější příčinou smrti. U řidičů do 25 let je 3x větší pravděpodobnost, že zaviní nehodu pod vlivem alkoholu než řidiči nad 25 let. A u smrtelných nehod je riziko 5x vyšší než u řidičů nad 30 let. Riziko dopravní nehody se exponenciálně zvyšuje s počtem cestujících ve vozidle. Nehody v noci jsou u mladých řidičů 4x častější než ve dne. [13]

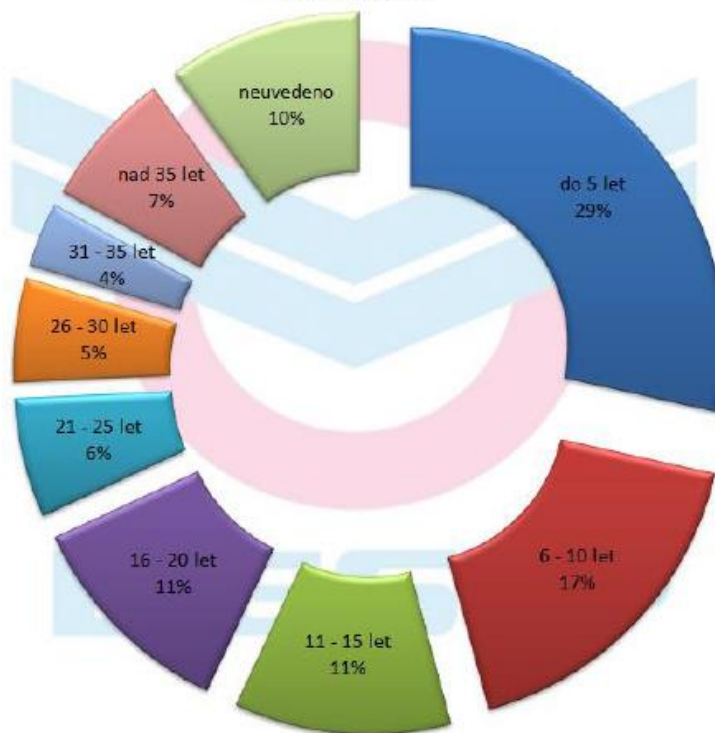
„Nejčastější příčinou nehod řidičů motorových vozidel v roce 2008 bylo opět nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla (18,3 %), nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (16,8 %) a nesprávné otáčení nebo couvání (10,0%). Tyto tři příčiny tak způsobily více než 45 % z celkového počtu nehod řidičů motorových vozidel (MVČR 2009).“ [14]

4.1. Statistiky dle délky praxe a věku

Nejvíce nehod způsobili řidiči s praxí do pěti let, kteří zavinili 29 % nehod (viz Obrázek 1). Z grafu je zřejmé, že čím delší je praxe, tím méně je zaviněných dopravních nehod. Dále si také řidiči s praxí do pěti let drží prvenství v počtu usmrcených osob. „Nejvíce dopravních nehod zavinili řidiči motorových vozidel ve věkové kategorii 35 - 44 let, naopak nejméně řidiči ve věku 15 – 17 let. Tato věková kategorie (15 – 17 let) však vykazuje nejvyšší závažnost dopravních nehod – 19,7 usmrcených osob na 1 000 nehod!“ [15]

Obrázek 1: Dopravní nehody zaviněné řidiči motorových vozidel dle praxe v řízení v roce 2013

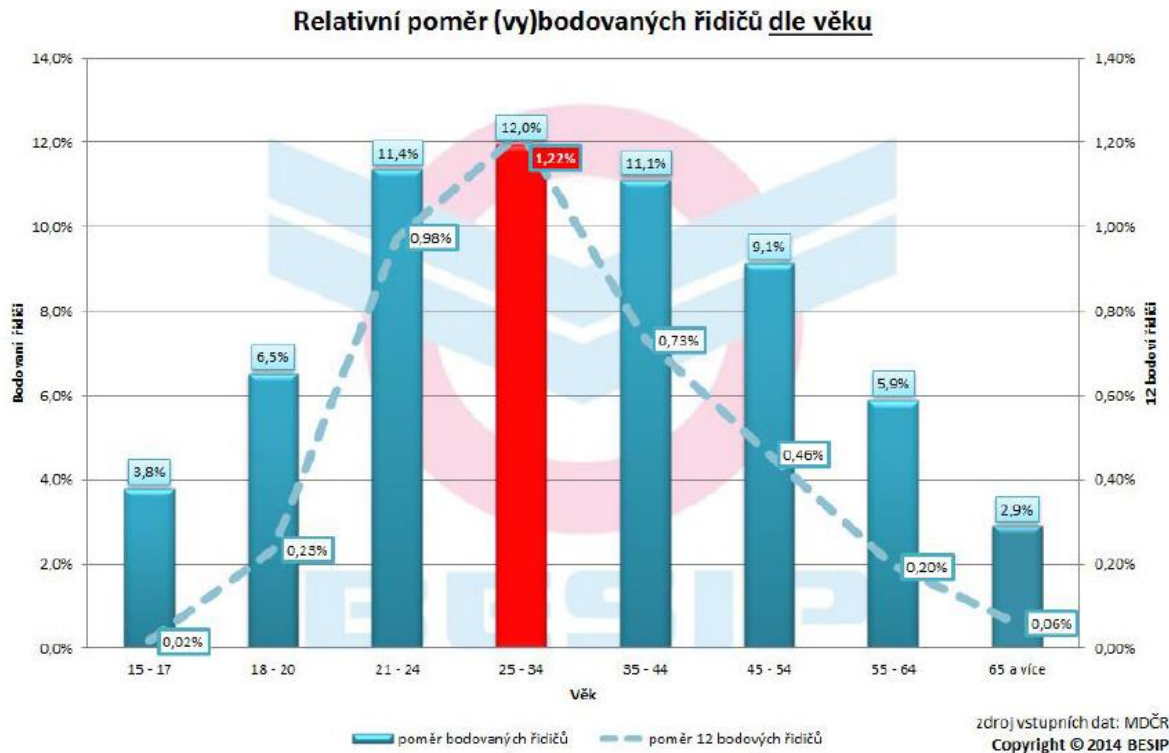
**Dopravní nehody zaviněné řidiči motorových vozidel dle praxe v řízení
v roce 2013**



zdroj vstupních dat: ŘSDP PP ČR
Copyright © 2014 BESIP

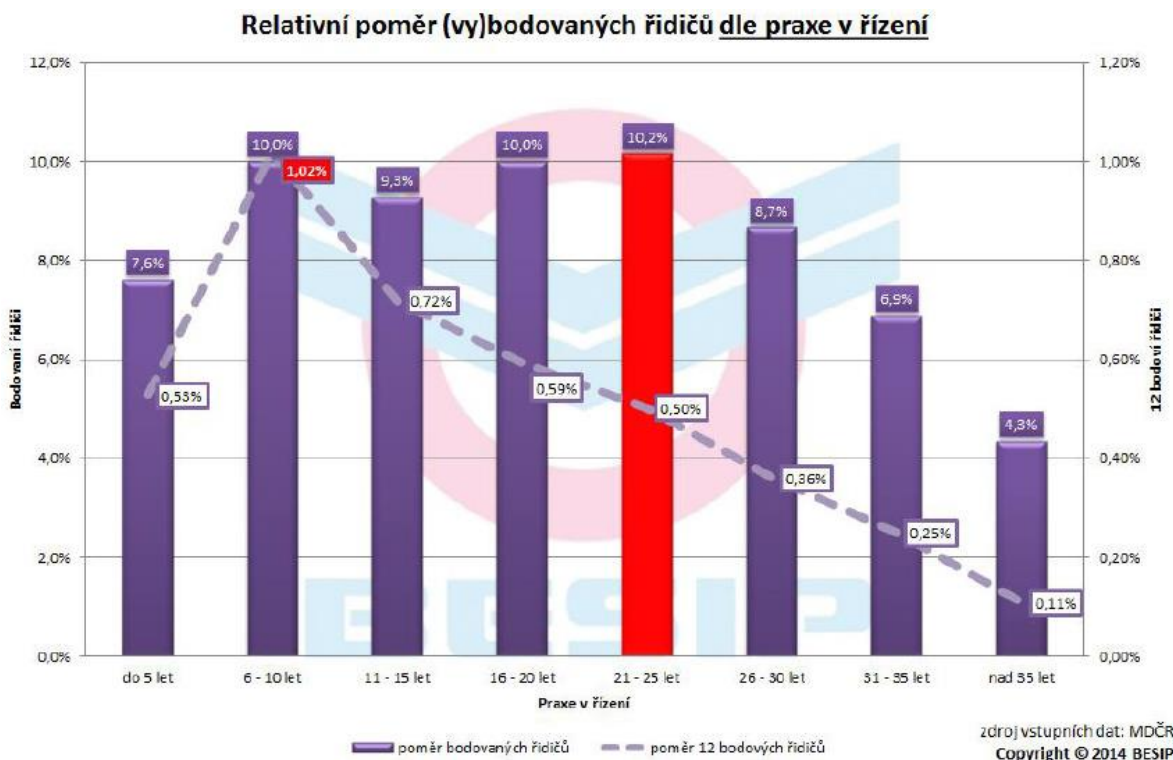
K prosinci roku 2013 bylo registrováno 557 517 řidičů, kteří se dopustili nějakého přestupku a měli tedy na svém účtu minimálně jeden bod. Toto množství odpovídá 8,4 % řidičů, tzn., že každý 12. řidič už obdržel body za nějaký dopravní přestupek. „Nejčastěji mají na svém kontě nějaký bod řidiči ve věkové kategorii 25 – 34 let, tato skupina řidičů dosahuje nejčastěji hranice 12 bodů. Druhou nejčastěji „bodovanou“ i „vybodovanou“ skupinu v bodovém hodnocení řidičů tvoří řidiči ve věku 21 – 24 let, tzn. mladí řidiči!“ (Obrázek 2) [15]

Obrázek 2: Relativní poměr (vy)bodovaných řidičů dle věku



Co se týče vztahu bodů a délky praxe, pak mají na svém kontě nějaký bod nejčastěji řidiči s praxí v řízení 6 – 10 let a stejně tak jsou i nejčastěji „vybodovanou“ skupinou (Obrázek 3).

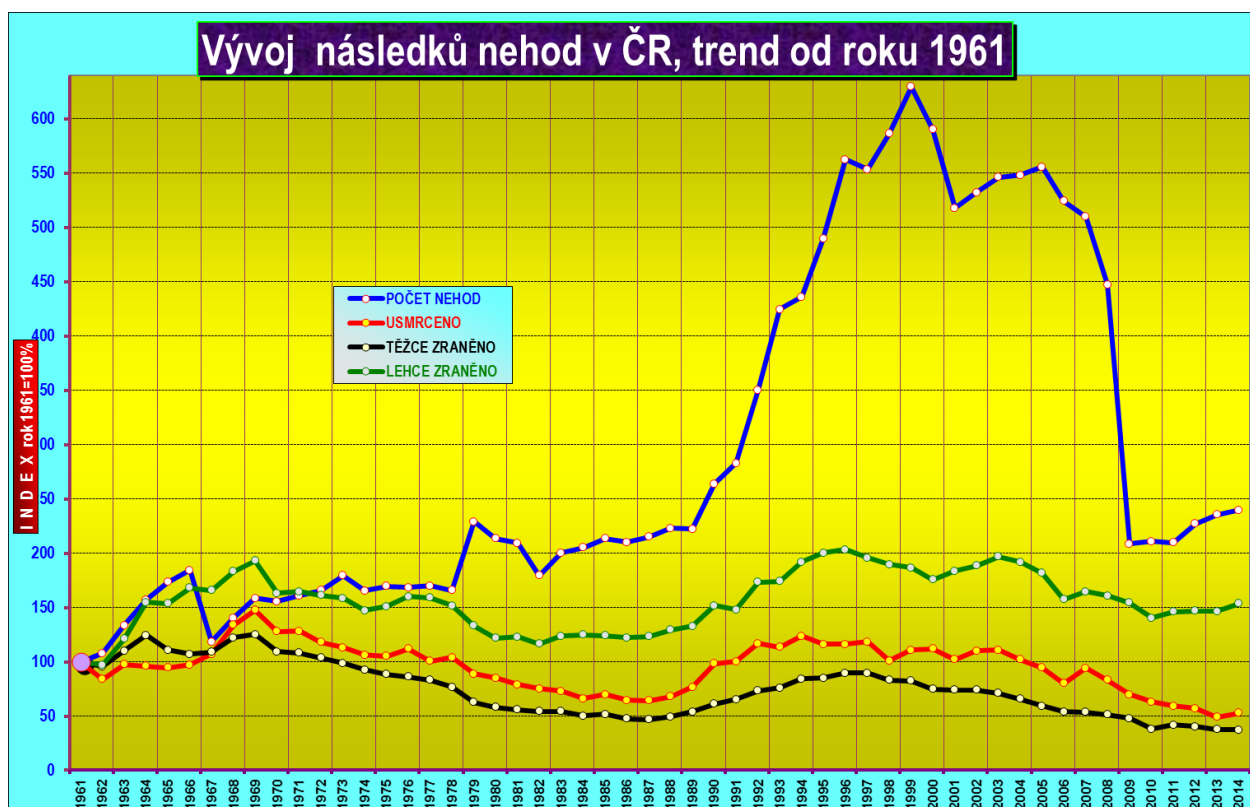
Obrázek 3: Relativní poměr (vy)bodovaných řidičů dle praxe v řízení



4.2. Statistiky nehodovosti

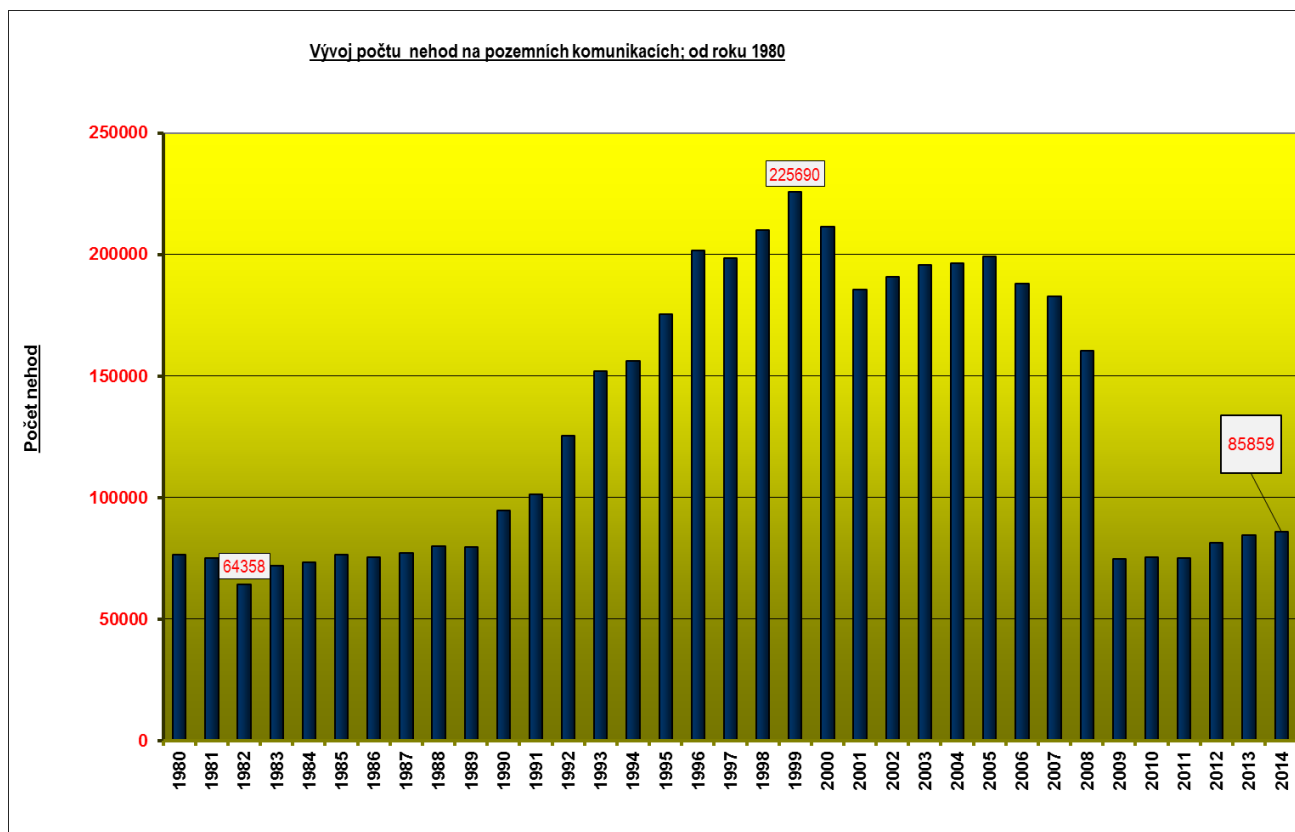
Pro zajímavost a především porovnání je v následujících obrázcích zobrazen historický vývoj následků nehod v ČR od roku 1961 (obrázek 4). A také vývoj počtu nehod na pozemních komunikacích od roku 1980 (obrázek 5). Z grafu vyplývá, že v roce 2009 došlo k značnému poklesu následků nehod, což je způsobeno novelizací zákona č. 274/2008 Sb. o Policii České republiky. Od ledna 2009 byl zvýšen limit pro oznámení nehody z 50 000 Kč na 100 000 Kč. [19]

Obrázek 4 - Vývoj následků nehod v ČR, trend od roku 1961



Zdroj: Statistika Policie ČR 1

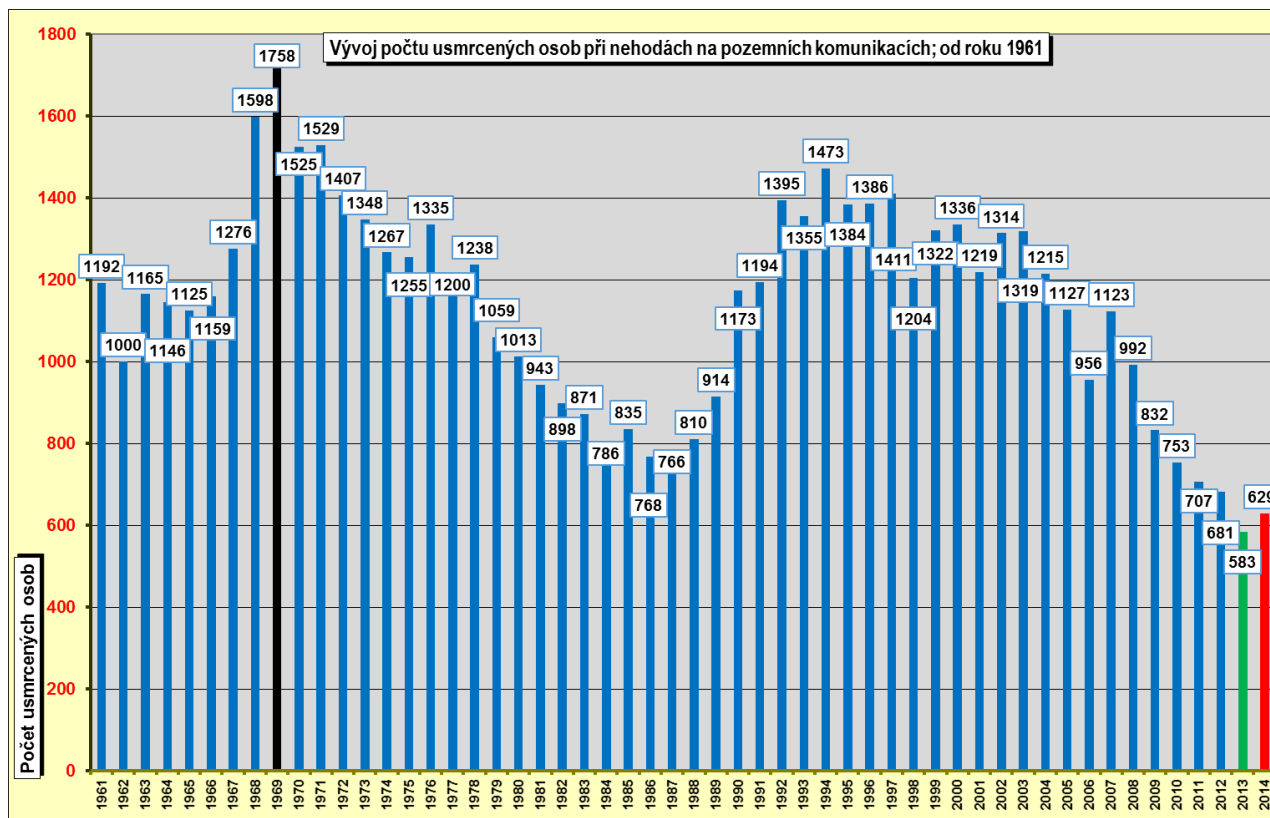
Obrázek 5: Vývoj počtu nehod na pozemních komunikacích; od roku 1980



Zdroj: Statistika Policie ČR

„Policie ČR v roce 2014 šetřila 85 859 nehod, při kterých bylo 629 osob usmrceno, těžce zraněno bylo 2 762 osob a 23 655 osob bylo lehce zraněno.“ Oproti roku 2013 došlo k nárůstu počtu nehod o 1,73 %, počtu usmrcených o 7,89 % a také počtu lehce zraněných o 4,77 %. Naopak k poklesu v kategorii těžce zraněných o 0,72 %.

Obrázek 6: Vývoj počtu usmrcených osob při nehodách na pozemních komunikacích; od roku 1961



Zdroj: Statistika Policie ČR

„Počet usmrcených 629 je druhý nejnižší i od roku 1961, když nejvíce usmrcených bylo za toto období v roce 1969 – 1758 osob.“ (viz obrázek 6). Počet těžce zraněných v roce 2014 je nejnižší od roku 1990.

Hlavní příčinou nehod řidičů motorových vozidel je stále nesprávný způsob jízdy (63 %). V porovnání s rokem 2013 došlo ke snížení pouze počtu nehod, jejichž důvodem byla nepřiměřená rychlost jízdy (o 12,6 %). Počet usmrcených kvůli nepřiměřené rychlosti narostl 15,3 %. U ostatních kategorií byl zaznamenán nárůst a to především dopravních nehod způsobených nesprávným způsobem jízdy (4,1 %).

Nejčtenější příčinou nehod v roce 2014 bylo opět nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla (19,3 %), nedodržení bezpečné vzdálenosti (9,3 %) a nesprávné otáčení nebo couvání (9,1 %). Dohromady tyto tři příčiny představují téměř 38 % z celkového počtu nehod.

5. Psychologické aspekty jednání mladého řidiče

Vzhledem k rostoucímu počtu dopravních nehod je tato tematika velmi aktuální. Nejvíce postiženou skupinou jsou řidiči ve věku 18 - 25 let, pro které je nehoda v silničním provozu nejčastější příčinou úmrtí. Kromě dvou hlavních aspektů působících v dopravě – bezpečnosti a mobility musíme vzít v úvahu ještě vnímání samotného řidiče a jeho reakce na určité (rizikové) situace. Tyto dvě vlastnosti jsou určovány povahou člověka.

Můžeme rozlišit několik chyb, které řidič může udělat. Řidič se chce zachovat správně, ale provede danou činnost nesprávně, dále může dojít k prostému výpadku paměti, takže člověk vlastně nic neudělá. Potom tu máme omyly, kdy řidič provede nesprávnou akci. Nejhorší je ovšem vědomé porušení, kdy řidič jedná záměrně a jeho chování není správné. Tento druh chyby je také nejobtížněji odstranitelný.

„Psychologie užitá v dopravě se zabývá především zkoumáním psychických projevů při různých činnostech osob, řídících dopravní prostředky, zjišťováním jejich závislostí na individuálních vlastnostech člověka, na metodách výchovy a výcviku, na dopravní technice.“ Pokud u jednotlivců pozorujeme opakovaně určité specifické reakce a selhání, potom je nutné to řešit, protože takoví řidiči jsou více náchylní k nehodám a agresivitě za volantem. Je ale důležité rozlišit, zda se jedná o nesprávné osvojení dovedností, nebo jestli je to způsobeno osobností řidiče.

„Při analýze lidských chyb bylo zjištěno, že na prvním místě je povaha člověka, který má ze své přirozenosti tendenci k provádění chybných kroků, dále je ovlivněn prostředím, ve kterém se činnost odehrává. Tímto prostředím není míněno pouze prostředí fyzikální, chemické nebo biologické, nýbrž i sociální.“ Nejagresivnější skupinou řidičů jsou mladí řidiči, jak již bylo zmíněno výše, mají také nejvíce nehod. [2]

6. Řidičské oprávnění na zkoušku

„Toto oprávnění je realizováno v mnoha evropských zemích. Zkušební období je pro začínající 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.“

V České republice jsou tendence prosadit v zákoně podobná opatření již přes 10 let, ale zatím byl věcný návrh zákona vždy odložen. Zdá se, že názory na tuto tematiku jsou velmi rozdílné. Statistiky ale dokazují, že v zemích, kde bylo toto opatření zavedeno, je vývoj pozitivní. Došlo ke snížení počtu dopravních nehod mladých řidičů. V různých obměnách je toto opatření zavedeno například ve Slovensku, Francii, Německu, Rakousku, Maďarsku, Norsku, Portugalsku, Lotyšsku, Švédsku, Finsku, Lucembursku, Velké Británii, Severním Irsku a na Maltě. [8]

6.1. Řidičský průkaz na zkoušku v ČR

Nový zákon má přinést změny v testování řidičů ucházejících se o řidičské oprávnění. Zatím dostupné informace tvrdí, že zkouška v autoškole bude dvojstupňová. K vydávání řidičského průkazu na zkoušku by mohlo dojít již v roce 2017, pokud nenastanou další komplikace.

Kromě přísnějšího dohledu nad autoškolami by se měl zpřísnit i dohled nad zkušebními komisaři. Diskutuje se také o tom, jak dlouhá by měla být zkušební doba. Tato informace by měla být zobrazena na samotném „dočasném“ řidičském průkazu. Začínající řidič by měl disponovat nižším maximálním počtem bodů v bodovém systému (místo 12 pouze 8). Pokud řidič projde zkušební lhůtou bez problému, bude mu poté vystaven řádný řidičský průkaz. Pokud se neosvědčí anebo bude blízko hranice maximálního počtu bodů, prodlouží se mu zkušební lhůta, nebo bude muset absolvovat kurzy bezpečné jízdy či rehabilitační program. Pokud se řidič tzv. „vyboduje“, pak po dobu jednoho roku nebude moci řídit a poté dostane další řidičský průkaz na zkoušku. Dojde-li k vybodování řidiče dvakrát po sobě, bude muset navštívit dopravního psychologa. [9] Hlavním významem existence zkušebního období je mj. odhalení patologických stránek osobnosti řidiče. „Základním smyslem zkušebního období je dočasně či trvale eliminovat jedince s poškozeným intelektem či osobnostními defekty, jež jsou neslučitelné se samostatným řízením motorového vozidla.“ [13]

Změní se i výcvik řidičů motocyklu. Jak praktické jízdy, tak i zkoušku budou absolvovat na motocyklu sami. A komisař a instruktor pojedou ve vozidle za ním.

Co se týká samotného absolvování autoškoly, bude výuka rozdělena do dvou bloků. V první fázi si začínající řidič osvojí základní dovednosti na cvičné ploše a absolvuje teoretické lekce. Tuto fázi zakončí první částí zkoušky – test z teorie a zkouška z jízdy na cvičišti. Teprve poté, co zvládne první část, bude řidič moci přistoupit k druhé fázi, kde už se v dopravním prostředku bude pohybovat v běžném silničním prostředí. A tuto fázi zakončí praktickou zkouškou v provozu společně s testem z vnímání rizik.

Na zkoušku budou mít žadatelé tři pokusy. Pokud zkoušku nedokáží složit ani napotřetí, budou muset další zkoušku skládat na krajském pracovišti a také před danou zkouškou absolvují pohovor s dopravním psychologem, který bude moci rozhodnout o tom, zda má žadatel problémy či ne. A pokud se u něj vyskytnou osobnostní problémy, nebude mít na řidičský průkaz nárok. [10]

6.2. Řidičský průkaz v zahraničí

Zde uvedeme několik příkladů, jaký mají přístup k řidičskému průkazu na zkoušku v zahraničních státech.

Estonsko

Vzhledem k rozdílným klimatickým podmínkám musí budoucí řidiči v Estonsku během zkušebního období absolvovat kurzy noční jízdy a také školu smyků. Na konci zkušební doby koná řidič ještě jednu zkoušku. Zkušební doba nesmí být zkrácena, může být ovšem prodloužena o dva roky v případě porušování pravidel silničního provozu.

Finsko

Zkušební období trvá dva roky. Platí v něm přísnější bodový systém, řidič nesmí provést více než 3 přestupky (v prvním roce nesmí být více než 2). Po půl roce ve zkušebním období se řidič musí zúčastnit praktických jízd v autoškole, kde je zahrnuto 8 praktických hodin a 4 teoretické. Z toho je jedna hodina teorie a dvě hodiny se věnují jízdě v noci a škole smyků.

Francie

Ve dvouletém zkušebním období jsou pro řidiče snižené rychlostní limity a přestupky jsou přísněji hodnoceny větší bodovou ztrátou. Jestliže ztratí všechny body, musí znovu absolvovat řidičskou zkoušku. V případě ztráty poloviny bodů se mohou řidiči dobrovolně zúčastnit doškolovacího kurzu a body jsou jim navraceny.

Lucembursko

Zkušební období trvá od 6 do 24 měsíců a poté se řidič musí zúčastnit jednodenního školení ve speciálním výcvikovém zařízení, kde absolvuje teorii a praktickou část (včetně školy smyků). Poté teprve může zažádat o řádný řidičský průkaz a musí doložit, že absolvoval daný kurz.

Maďarsko

Pokud řidič během prvních dvou let spáchá přestupek, je mu zkušební doba prodloužena (může být prodloužena až 2x) o jeden rok. Jestliže poruší předpisy potřetí, je mu řidičské oprávnění odebráno a musí se znovu zúčastnit nového výcviku a příslušným zkouškám. V případě bezúhonnosti je dočasný řidičský průkaz automaticky změněn na řádný řidičský průkaz.

Německo

Období trvá dva roky, v případě spáchání přestupku (buď 1 vážný nebo 2 méně závažné) o dalším postupu rozhodne příslušný úřad. Řešením bývá například zdokonalovací kurz, odebrání řidičského průkazu, varovný dopis, lékařské nebo psychologické vyšetření. Pokud úřady musí přistoupit k některému z výše uvedených řešení, pak se zkušební doba automaticky prodlužuje o další dva roky.

Norsko

Při spáchání vážného přestupku je řidičské oprávnění odebráno a je třeba znovu absolvovat teoretickou a praktickou zkoušku. Poté následuje další dvouleté zkušební období. Navíc je povinný kurz noční jízdy.

Portugalsko

I v Portugalsku je zkušební období dvouleté. Pokud jej řidič absolvuje bez problémů, jeho řidičské oprávnění se stává definitivním. Jestliže ale spáchá vážný přestupek, oprávnění je odebráno a řidič se musí teoretické a praktické zkoušky zúčastnit znovu a opět absolvuje dané dvouleté období.

Rakousko

Pro řidičský průkaz na zkoušku v Rakousku platí omezení hladiny alkoholu na 0,1 promile a v případě závažných přestupků je řidičské oprávnění odebráno a řidič musí absolvovat další výcvik. Jiné dopravní přestupky potom zavedou řidiče na psychologický kurz a období se prodlužuje o další rok (až 3x). Pokud i potřetí je řidič problémový, řidičské oprávnění je zabaveno.

Severní Irsko

Po získání řidičského průkazu musí mít začínající řidič po dobu jednoho roku speciálně označen svůj vůz. Dále je omezen rychlostním limitem na 45 mil za hodinu. Zkušební období je dvouleté, pokud v něm řidič získá více než 6 bodů, je mu oprávnění odňato. Pokud chce žadatel průkaz získat, musí znovu absolvovat zkoušky a novou zkušební lhůtu.

Španělsko

Zde jsou začínající řidiči omezeni rychlostním limitem 80 km/h.

Švédsko

Zkušební období je dvouleté a poté se řidičský průkaz automaticky stává plnohodnotným. Jestliže bylo dočasné řidičské oprávnění odebráno, musí se začátečník zúčastnit nové teoretické a praktické zkoušky.

Velká Británie

Pokud řidič v dvouletém zkušebním období ztratí více než 6 bodů, potom ztrácí řidičské oprávnění a musí znovu dělat teoretickou a praktickou zkoušku. Následuje nové dvouleté období. [13]

7. Preventivní opatření

Vzhledem k vysoké nehodovosti mladých řidičů a především k vysokému počtu smrtelných nehod je na místě zavedení preventivních opatření a dalšího vzdělávání řidičů. Jedná se o celoživotní vzdělávání řidičů, které začíná už v předškolním věku. Dále je pak důležitá role autoškoly. Zásadní je také dohled nad řidiči, jejich kontrola a vyžadování dodržování předpisů a zákonů. Důležité jsou i různé podpurné programy a kampaně, které mají zdůraznit důležité hodnoty a též vzdělávat řidiče.

8. Výchova řidičů

„Jako dopravní výchovu chápeme tu část pedagogické psychologie dopravy, která se zaměřuje na cílené ovlivňování chování všech účastníků dopravy.“ [5] Dopravní výchova mladistvých řidičů je orientována zejména na změnu postojů.

8.1. Celoživotní vzdělávání

Vzhledem k rychlému tempu dnešní doby není postačující výchova v autoškolě, ale je potřebné řidiče vzdělávat již od útlého dětství. Výchova by měla probíhat ve dvou fázích, a to informativní, kde se naučí základní dopravní značení a základní chování v dopravě, a poté formování, kdy je potřeba dítě naučit, aby znalosti z první fáze používalo v praxi.

Výchova v rodině

Již od dětství by dítě mělo být nenásilně vedeno k vlastní bezpečné jízdě v dospělosti. Jde především o to, aby sami rodiče byli dobrým příkladem pro dítě a rozhodně by měli klást velký důraz na bezpečnost. Když potom jejich potomek získá vysněné řidičské oprávnění, je dobré, aby ho zpočátku doprovázeli při jízdě. [8]

Předškolní zařízení

V tomto věku jde především o vytvoření základních návyků, jako je ukázněnost, vztah ke zdraví, opatrnost. Výuka by měla probíhat formou zábavy či hry, například soutěžení či různé hádanky. Lze využít motivačních pomůcek – odrazky, reflexní pásy apod. [13]

Základní škola

1. Stupeň

V prvních školních letech patří mezi základní znalosti školáka hlavně bezpečná cesta do školy, chůze po chodníku, přecházení vozovky, význam světelné signalizace pro chodce. Důležitá je

také schopnost rozpoznat nebezpečná místa pro přecházení, schopnost vidět a být viděn. Při sportování používání přilby. Při jízdě v automobilu používání autosedaček a bezpečnostních pásů, o což se musí postarat především rodiče. Školák by měl vědět, jak se chovat v hromadné dopravě. „Prostředím, kde lze na děti působit, je nejen škola, ale rovněž i rodina, školní družina, dětská dopravní hřiště, dětské zábavné akce, provozovny fast food, supermarkety, spolupůsobí dětské pořady v televizi, rádiu, dětské časopisy.“ [12]

2. Stupeň

Na druhém stupni základní školy se děti účastní provozu již daleko více, ať už jako chodci, cyklisté, skateboardisté, koloběžkáři či pasažéři v autě. V tomto věku by mělo docházet k prohlubování znalostí získaných na 1. stupni – úcta k životu, jeho ochrana, pozitivní vztah k životnímu prostředí, zásady první pomoci atd.

Střední škola

Středoškoláci by měli již být schopni proniknout do systému dopravního provozu hlouběji – chápání předpisů, zákonů a jejich praktická aplikace. Rozhodně by si měli uvědomovat morální a právní odpovědnost svého chování.

Autoškoly

Úkolem autoškol je naučit mladého řidiče chápat řízení motorového vozidla, a to komplexně a v celém kontextu. Důležité je také naučit řidiče rozpoznat riziko a naučit je odpovědnosti. [7]

Je však zřejmé, že výuka v autoškolách není a také nemůže být jednotná. Pokud vezmeme v úvahu řidiče, který autoškolu absolvuje v Praze a dále potom řidiče, který projde autoškolou v menším městě bez světelně řízených křižovatek, složitějších křižovatek a podobně, nemůže úroveň obou těchto řidičů být stejná. Je zřejmé, že mnoho začátečníků si v autoškole nevyzkouší jízdu v noci, jízdu na dálnici nebo již na výše zmíněné křižovatce řízené světelnou signalizací. Domníváme se, že výuka v autoškolách by měla být více jednotná a bylo by dobré, kdyby byly striktně dané prvky, které by každý začínající řidič musel absolvovat.

Chaloupka-Risser a kol. ve své publikaci také uvádí, že v autoškolství je mnoho nedostatků. Problémy jsou způsobeny především proto, že se více dbá na znalost dopravní problematiky a nevěnuje se dostatečná pozornost samotné bezpečnosti. Dále uvádějí, že získání zkušeností je hlavní podmínkou pro snížení nehodovosti mladých řidičů. Tyto zkušenosti by měl řidič získávat pod dohledem instruktora a ne při jízdě bez doprovodu nebo s vrstevníky. Důležitý je především cit pro detekci a posuzování rizik. Při výuce je třeba se zaměřit i na emocionální složku řidiče a nikoli pouze na jeho kognitivní vlastnosti. [16]

Hodinová dotace pro praktické jízdy je pouze 28 hodin, což není dostatečné, aby člověk získal dostatečnou praxi. Také došlo ke zrušení technických otázek, které byly součástí konečného testu na řidičský průkaz. Nedostatečná výuka se pak projeví na závěrečné zkoušce, kterou více než třetina zájemců neabsolvuje napoprvé. „Příčinou neúspěchu jsou ve 43 % praktické jízdy a ve 42 % testy z pravidel silničního provozu.“ [8]

Bývalý ministr Dobeš v článku uvádí, že zkouška by měla probíhat pod státním dohledem nově vzniklé zkušební organizace. Počet zkušebních komisařů by se měl snížit z pěti set zhruba na tři sta. A zkoušky by měly být pouze ve větších městech s vhodným dopravním prostředím, čímž se zajistí stejné podmínky pro všechny uchazeče o řidičský průkaz. I komisaři budou muset docházet každoročně na školení a budou skládat praktické testy. [10]

Fuller a Santos ve své publikaci rozvíjejí model navržený Hawkinsem v roce 1987, který popisuje vztah mezi člověkem a prostředím, které ho ovlivňuje. Jedná se o prostředí kulturní, sociální, tělesné, dále pak vliv naučených pravidel a znalostí a technického vybavení. Pro mladého řidiče není jednoduché naučit se řídit. Lidský mozek musí projít velkými změnami, než je možné svěřit mu tuny kovu, které se řítí proti stejným blížícím se objektům. Otázkou tedy je, co všechno se musí mladý řidič naučit, než začne s výukou řízení? Na tuto otázku odpovídá právě tento model. Kulturní prostředí zahrnuje postoje a hodnoty spojené s používáním silnic, a to včetně bezpečnosti. Vlastnosti jako opatrnost, pozornost a zdvořilost reprezentují osobnost řidiče. Řidiče ovlivňuje technické vybavení vozidla. Řidič se pak soustředí na řízení vozidla, sledování kontrolky a ovládání techniky ve vozidle. Efektivní, účinné a bezpečné řízení vyžaduje dostatečné zkušenosti. A jejich vývoj má určitý charakteristický průběh. Postupně přejdou tyto nespojitě činnosti z vědomí do podvědomí a zautomatizují se a zkoordinují se. Tento proces je spojen s tím, že využití pracovní kapacity paměti již není tak velké a je možné ji využít pro důležitější procesy vnímání a úsudku. Mozek má pak více kapacity, a tak zvládá lépe plánovat a předvídat situaci na silnici.

Vliv naučených pravidel a získaných znalostí později ovlivňují rozhodování a reakce řidiče. Patří sem například osvojení základních pravidel a předpisů (např.: na které straně silnice jet, kde nepředjíždět, kdy dávat znamení o změně směru atd.). Tyto znalosti může řidič získat od instruktora, z příručky anebo praxí. Jejich získávání probíhá už během dětství a dospívání, tedy ještě dříve, než si sednou za volant vozidla. Další se naučí během jízdy s instruktorem a při tréninku. Fyzickým prostředím v této souvislosti chápeme vztah mezi řidičem, pozemní

komunikací a dopravním prostředím. Tyto vlivy mohou vážně podryt schopnost řidiče provést úkol bezpečně a musí se naučit rozpoznat určité stavy a jejich vlastnosti. Zatímco problémy, které jsou způsobeny obecným prostředím (vibrace, hluk, extrémní teploty, proudění vzduchu...) byly v moderních dopravních prostředích eliminovány. Stále zůstávají problémy snížené viditelnosti za tmy, různé stavy počasí [mlha, prudké srážky a také stavy, které jsou spojené s poklesem adheze vozovky (déšť po dlouhém období sucha, štěrk, mokré listí, námraza...)]. Důležité je se naučit interpretovat různé dopravní scénáře a předvídat vývoj, známé taky jako „rozpoznání nebezpečí“ a „čtení cesty“. Pátý element, který řidič musí vnímat je sociální prostředí – vztah mezi ostatními účastníky silničního provozu – řidiči, cyklisté a chodci a možná také pasažéři ve vlastním vozidle mladého řidiče. Chování řidiče v provozu má silný sociální rozměr a také rozměr, který vyjadřuje vztahy k ostatním lidem. Máme tendence se předvádět, ohrožovat je, šikanovat je, ignorovat je, soutěžit s nimi nebo je trestat? Ukazujeme úctu nebo asertivitu, vztek nebo se mstíme? Pro bezpečnou a spolehlivou jízdu se řidič musí naučit oddělit způsob, jakým řídí, od emocionálních potřeb a přizpůsobit se sociálnímu řádu, který na silnicích panuje, vzájemné péči, pozornosti a zdvořilosti. Toto chování je očekáváno od profesionálních řidičů a pilotů. Protože je provoz na silnicích více běžný, máme tendenci do něj přenášet naše aktuální emoce a sociální potřeby a nedokážeme rozeznat, jak nevhodné a nebezpečné je projevovat je právě v dopravním provozu. Součástí toho, jak se naučit řídit, je také naučit se, jak se chovat k ostatním lidem v dopravním provozu. [18]

Kurzy bezpečné jízdy

Tyto kurzy pořádá několik autoškol a jiných institucí. Většinou trvají jeden až osm dní a mohou se jich účastnit jak jednotlivci, tak i skupiny účastníků. Podstatou těchto kurzů je zvládnutí řízení vozu za ztížených klimatických podmínek a v krizových situacích. Zpravidla se skládají z teoretické a praktické části a po absolvování kurzu účastník obdrží osvědčení.

„Cílem kurzu je předejít vzniku krizových situací při řízení. Řidiči jsou na kurzech cvičeni v tom, jak mají připravit k jízdě sebe i své vozidlo. Jsou informováni o vlastnostech vozidla a o tom, jak jejich automobil reaguje ve výjimečných situacích.“

Kurzy defenzivní jízdy

Takové kurzy jsou často uskutečňovány v USA či Velké Británii. „Jde o výuku ve stylu jízdy, kdy se řidič snaží udělat maximum pro to, aby se při řízení nedostal do krizové situace.“ Stejně jako kurz bezpečné jízdy je i tento kurz obvykle složen ze dvou částí. Teoretická část se zaměřuje na seznámení s principy defenzivní jízdy. A praktická část už je aplikací znalostí

nabytých v běžném provozu. „Cílem školení je odstranit chybné návyky a nebezpečné prvky při řízení.“[8]

Kurzy pomoci při autonehodách

Účastníci těchto kurzů se zde naučí nejen to, jak se zachovat, stanou-li se účastníkem či svědkem dopravní nehody, ale také i bezpečné nastavení pásů, airbagů či dětské autosedačky ve vozidle. I tento kurz má teoretickou a praktickou část. V tomto kurzu se například dovíte, jak se používá lékárnička, poskytuje první pomoc, či jak správně sejmut helmu motocyklistovi.

Rehabilitační programy pro řidiče

Rehabilitační programy se zaměřují na problematické řidiče (nejčastěji mladé řidiče, řidiče s opakovanými přestupky a řidiče, kteří řídili pod vlivem alkoholu či drog). Tyto kurzy jsou zvolené vždy s ohledem na konkrétní cílovou skupinu. Řidiči se jich mohou účastnit dobrovolně, anebo jim to může být nařízeno. Řeší se zde především osobnostní, motivační a postojové problémy.

Další možnosti

Takovýchto programů pro řidiče je skutečně mnoho. Jsou nabízeny například kurzy pro maminky řidičky a pro chronické začátečníky. V zahraničí jsou velmi oblíbené kurzy pro řidiče – seniory nebo pro řidiče s handicapem. [8]

8.2. Prevence

Koncept „CLOSE TO“

Tento koncept slouží k prevenci rizikového chování mladých řidičů, a to především tak, že se ho účastní mladí řidiči, kteří prožili vážnou dopravní nehodu. Tito lidé jsou potom připraveni k vystoupení před skupinou svých vrstevníků, kde popíší svůj průběh dopravní nehody a co při ní prožívali. Což by na jejich vrstevníky mělo působit velmi intenzivně a emotivně.

Projekt trval 24 měsíců od února 2004 do ledna 2006. V překladu CLOSE TO znamená „blízko k“ – k mladým začínajícím řidičům. „Díky věkové blízkosti a zrušení anonymity je těžší pro účastníky, aby se distancovali a řekli: „To se může stát někomu jinému, mně ne.“

Hodnocení projektu je velmi pozitivní. 68 % účastníků vyjádřilo názor, že toto setkání ovlivnilo jejich řidičské chování. 89 % respondentů by dále doporučilo diskusi s peer mentory i ostatním řidičům. Většina lidí také uvedla, že po tomto setkání budou řídit bezpečněji a budou jednat s větším respektem, a také souhlasili s tím, že to může potkat každého. [11]

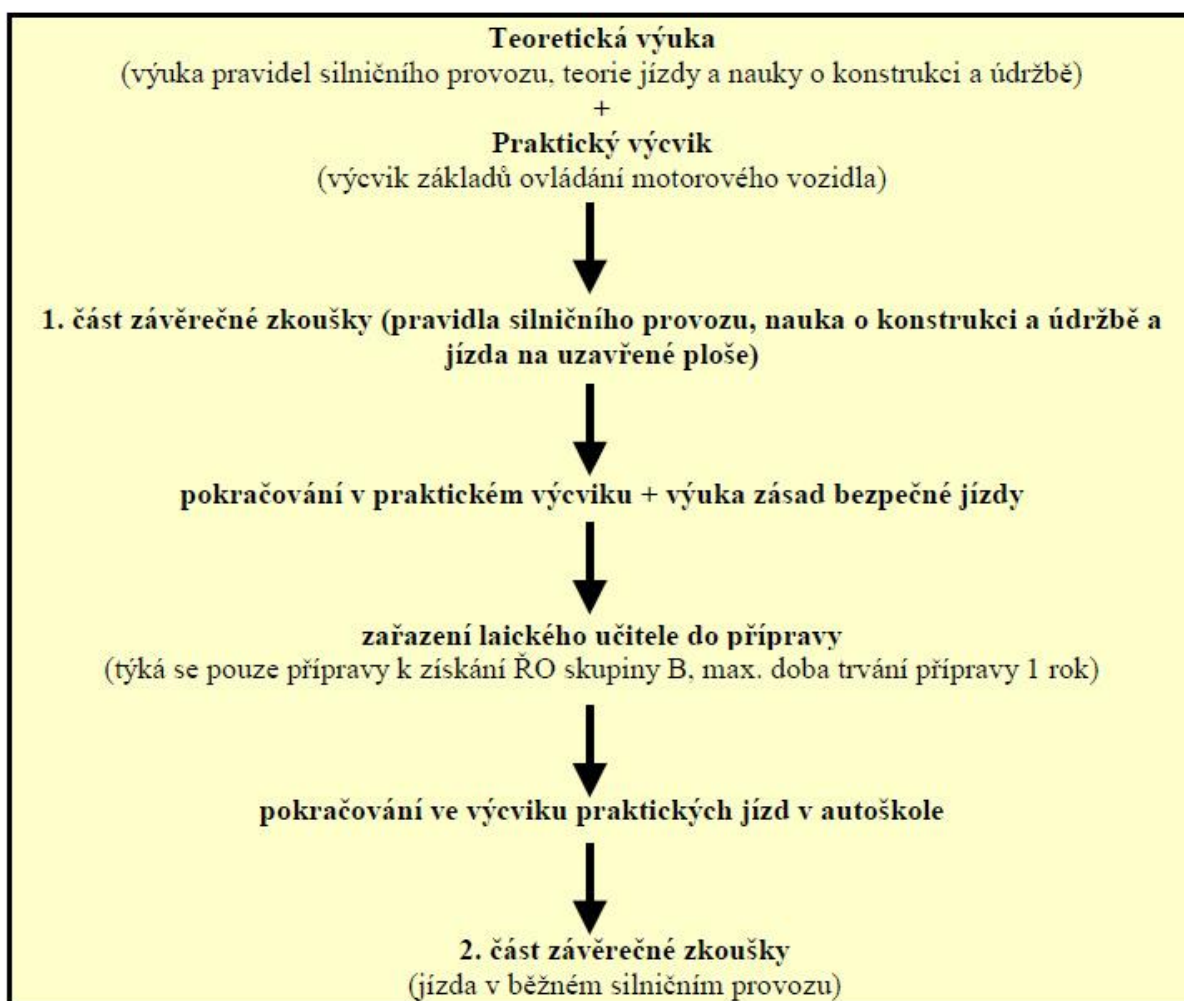
Projekt Twist

Projekt Twist probíhal od roku 2005 do roku 2007 a zaměřil se na přípravu nových řidičů, a to i řidičů profesionálů. Tvůrci tohoto projektu vidí problém právě již v samotném autoškolství. Začínající řidič totiž získává cenné zkušenosti až v praxi po obdržení řidičského průkazu a ne v autoškole. Autoři také tvrdí, že nejkritičtější je právě několik prvních tisíc kilometrů, a proto by bylo vhodné, kdyby zpočátku byl začátečník doprovázen zodpovědnou osobou.

Návrh se skládá ze dvou fází. V první fázi by řidiči studovali dopravní předpisy a pak by prošli praktickým výcvikem z ovládání vozidla. Tato etapa by byla zakončena teoretickou zkouškou z pravidel silničního provozu, teorie údržby vozidla a z praktické zkoušky ovládání vozidla na cvičné ploše. V druhé fázi by pak zájemce absolvoval určitý počet praktických hodin jízdy s instruktorem v běžném provozu a na něj by navazovala příprava s laickým, neprofesionálním učitelem. Díky doprovodu neprofesionálů by si začínající řidič měl možnost vyzkoušet jízdu za ztížených podmínek, což se během nynějšího penza hodin v autoškole nedaří. Autoři doporučují lhůtu pro řízení pod dohledem laika asi jeden rok. Pak by autoškolu zakončil závěrečnou zkouškou, a tím se dostane do zkušebního období, které by mělo trvat dva roky.

Statistiky z jiných zemí (Velká Británie, Finsko, Švédsko) jasně vykazují, že jízda s laickým učitelem vede ke snížení nehodovosti, když poté nováčci jezdí sami. Důležité je ale především předcházet vážným dopravním nehodám, jež mají za následek smrt. Neprofesionálním doprovodem by měl být držitel příslušné řidičské skupiny. Stanoven je jeho minimální věk, délka praxe a nesmí mít žádné záznamy o porušení zákona v rámci řízení vozidla. Vozidla musí být označena písmenem „L“. [12]

Obrázek 7: Podoba zkoušky v autoškole podle projektu TWIST



8.3. Zahraniční zkušenosti

Belgie

Neprofesionálnímu řidiči musí být minimálně 24 let a musí vlastnit příslušné řidičské oprávnění.

Finsko

Řidič laik, jež doprovází mladého řidiče, musí být držitelem příslušného řidičského oprávnění nejméně po dobu tří let a musí být starší než 21 let. Navíc musí projít speciálním testem, a jestliže projde, policie mu udělí povolení doprovázet nováčka. Požadavkem je také speciálně vybavené vozidlo (zhruba jako v autoškole).

Francie

Příprava pod dohledem neprofesionálního učitele má dvě části – nejprve 20 hodin praktického výcviku v autoškole, následuje složení teoretické zkoušky a poté řidič obdrží certifikát. Druhou

částí je trénink s neprofesionálním učitelem, a to minimálně 1 rok (maximálně 3). Žák musí najezdit minimálně 3000 km a mít uzavřenou speciální pojistku. Žáci jsou dále omezeni speciálně upravenou maximální rychlostí. Neprofesionální řidič má mít praxi nejméně 3 roky a věk alespoň 28 let. Vozidlo používané na výcvik je příslušně označeno a speciálně vybaveno.

Kypr

Řidiči laikovi musí být minimálně 24 let a musí mít minimálně 3 roky praxe. Vozidlo je označeno písmenem „L“ a nemusí mít dvojí ovládání.

Lucembursko

Neprofesionální řidič musí být držitelem řidičského oprávnění typu B minimálně 6 let, nesmí být trestán za žádný dopravní přestupek, v posledních pěti letech mu nebyl vysloven zákaz řízení, musí být příbuzným budoucího řidiče, minimální věk 24 let. Dále musí mít povolení vydané ministerstvem dopravy a také speciálního povolení. Tento systém je platný od roku 1994. Žák nejprve absolvuje 12 jízd v autoškole a pak jezdí pod dohledem svého příbuzného a poslední 4 hodiny před zkouškou absolvuje opět v autoškole.

Německo

Od roku 2005 může žadatel o řidičské oprávnění řídit osobní automobil již od 17 let, ale do dosažení 18 let musí řídit pod dohledem stanovené osoby.

Norsko

Neprofesionálnímu řidiči musí být minimálně 25 let a musí být držitelem řidičského oprávnění typu B alespoň 5 let. Vozidlo má být příslušně označeno a nemusí být vybaveno dvojím ovládáním. Průměrný počet hodin jízd je asi 25.

Rakousko

Doprovod musí být držitelem příslušného řidičského oprávnění minimálně 7 let a nesmí být pokutován za vážné přestupky v dopravě. Hladina alkoholu během výcviku je stanovena na maximálně 0,1 promile. Dále je třeba speciálního povolení a žák musí před výcvikem projít lékařskou prohlídkou.

Španělsko

Doprovázející řidič musí být majitelem odpovídajícího řidičského oprávnění minimálně 5 let a musí mít speciální povolení. Nesmí mít v posledních dvou letech žádné záznamy o spáchání přestupků a deliktů v oblasti dopravy. Dále jsou platná některá omezení týkající se samotné jízdy, např. zákaz tažení přívěsů, rychlostní limit 80 km/h a v obci 40 km/h. Vozidlo musí být označeno a vybaveno dvojím ovládáním.

Švédsko

Neprofesionální řidič musí mít příslušné řidičské oprávnění minimálně 5 let a musí dosáhnout věku alespoň 24 let. Dále musí vlastnit povolení k provádění výcviku.

Švýcarsko

Uchazeč má dvě možnosti. Buď absolvuje celý výcvik v autoškole, anebo teorii a praktický výcvik splní v autoškole a po něm následuje praktický výcvik pod dohledem laického učitele. V obou případech ale musí absolvovat 8 hodin teorie a asi 25 hodin jízd. Neprofesionálnímu řidiči musí být minimálně 23 let a musí mít příslušné řidičské oprávnění aspoň 3 roky.

Velká Británie

Doprovodu musí být minimálně 21 let a musí být držitelem příslušného řidičského oprávnění minimálně 3 roky. Vozidlo musí být označeno a nemusí být vybaveno dvojím ovládním. [12]

Projekt SWING

Projekt byl realizován v letech 2007 – 2010 a byl zaměřen na účastníky silničního provozu jako jeden ze tří prvků bezpečnosti v dopravě. Navrhuje prvky vzdělávání řidičů (již zmíněno výše) a také navrhuje nové přístupy k výuce. A dále se soustředí na mladé začínající motoristy. Rozebírá projekt GDE-matrix (Goal and Contents of Driver Education), který byl realizován ve Finsku, Švédsku a Norsku. [13]

GDE-matrix

Přípravu řidiče tento projekt dělí na 4 fáze:

1. Technické ovládní vozidla

Aby se mohl řidič adekvátně věnovat řešení dopravních situací, musí mít plně zautomatizováno technické ovládní vozidla, zvláště pokud se jedná o běžné řidičské úkony. „Je třeba jednoznačně definovat, které úkony je nezbytné považovat za základní, jim pak věnovat náležitou pozornost a opakovat je do fáze, kdy je budoucí řidič provádí plně automaticky. S ohledem na skutečnost, že při vlastním praktickém výcviku nebývá čas na vysvětlování podstaty procvičovaných úkonů.“ [13]

2. Řešení zvládní běžných dopravních situací

Do této oblasti se soustředí hlavní pozornost při výcviku budoucích řidičů. Mladý řidič musí být schopen zvládat běžné dopravní situace a sledovat dopravní značení. Zvládnutí těchto úkonů je nezbytně nutné pro beznehodovou praxi, ale není dostačující. Bohužel je dokázáno, že žáci mužského pohlaví se zájmem o automobilismus přistupují k řízení

s větším sebevědomím, než je vhodné. Přeceňují své schopnosti a tíhnou k riskantnějšímu chování za volantem (rychlá jízda, nebezpečné předjíždění, alkohol, předvádění se). Vzhledem k tomuto faktu je potřebné věnovat řídičskému stylu uchazečů zvýšenou pozornost.

3. Cíl a kontext jízdy

Velký vliv na bezpečnost jízdy má účel jízdy, tedy kam, proč, kdy a s kým je daná cesta uskutečňována. Dalšími důležitými faktory jsou rozhodnutí, zda je vůbec nutné jízdu uskutečnit (s přihlédnutím k počasí), dále pak volba trasy (zatíženost úseku hraje velkou roli v nehodovosti) a potom je tu také vliv spolucestujících. Cesty řidičů ve středním věku mají většinou jasný účel (cesta za prací, za rodinou apod.), ale mladý řidič si často vyjede jen tak, což je většinou uskutečňováno ještě s dalšími cestujícími. Typické jsou pak střety se stacionární překážkou, kdy je hlavní příčinou ztráta kontroly nad vozidlem a je konstatováno, že ve vozidle bývají přítomny další osoby stejného věku. Již v době výcviku by měl být nastávající řidič upozorňován na možná rizika spojená se ztrátou soudnosti pod vlivem „hecování“ jeho pasažérů.

4. Životní cíle, schopnosti pro smysluplný život

„Závěry různých výzkumných prací v oboru psychologie naznačují, že úroveň vyspělosti osobnosti jakož i aktuální cíle jedince přímo korelují s jízdním stylem, který jedinec obvykle volí. Jinými slovy – jak žiji, tak jezdím. Zvláště u nezralých mladých jedinců hraje problematika přímé souvztažnosti mezi stupněm zralosti osobnosti a dopravní nehodovostí (relativní, vč. typicky těžších následků) zásadní roli. Je zřejmé, že uchazeči o řídičské oprávnění nejsou dostatečně osobnostně zralí. Ideálním řešením by bylo posunout hranici, kdy se uchazeč může stát řidičem. To je ale vzhledem k zavedeným konvencím v Evropě prakticky nemožné. Proto je potřeba patřičnou výukou rozvíjet osobnost řidiče. [13]

II. Výzkumná část

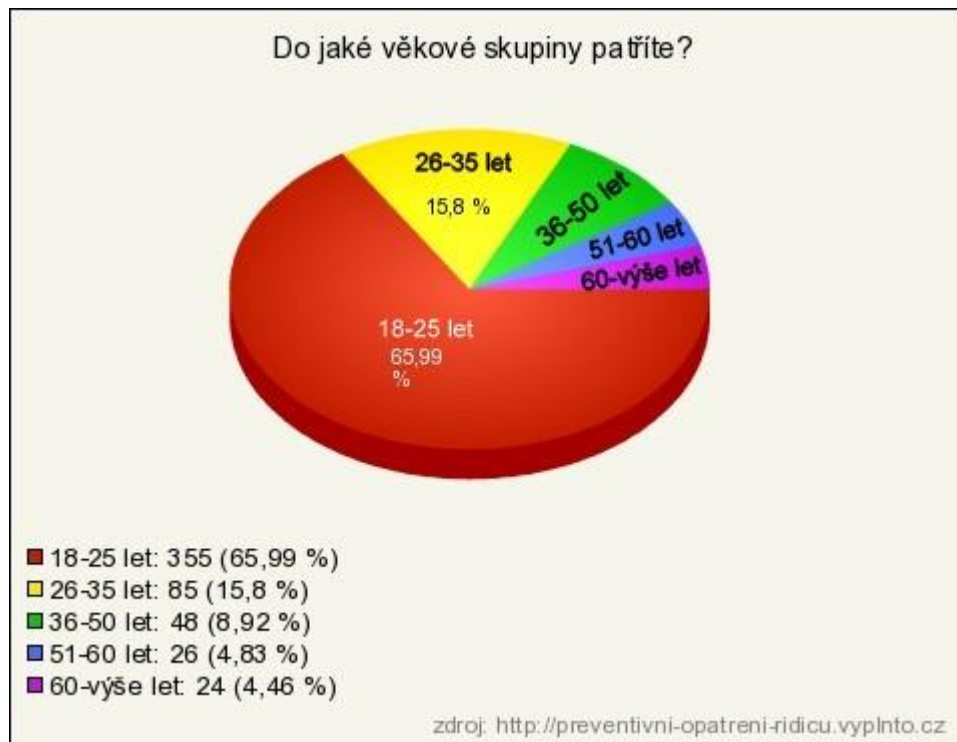
Pro zjištění informovanosti řidičů o řidičském průkazu na zkoušku a doprovázejícím řízení i dalších podstatných otázkách byla provedena anketa, která probíhala od 1. 11. 2014 do 30. 11. 2014, do které se zapojilo 538 respondentů. Anketa obsahuje 22 otázek, které jsou dále podrobněji rozebrány, včetně nabízených možností. Pro anketu byl vybrán server www.vyplnto.cz.

Několik prvních otázek se soustředí na věk, pohlaví, druh řidičského průkazu a další základní informace. Zbytek dotazníku pak zjišťuje zájem či znalost ohledně řidičského průkazu na zkoušku či doprovázejícího řízení.

1. Do jaké věkové skupiny patříte?

Odpověď	Počet	%
18-25 let	355	65,99 %
26-35 let	85	15,8 %
36-50 let	48	8,92 %
51-60 let	26	4,83 %
60-výše let	24	4,46 %

Obrázek 8: Do jaké věkové skupiny patříte?

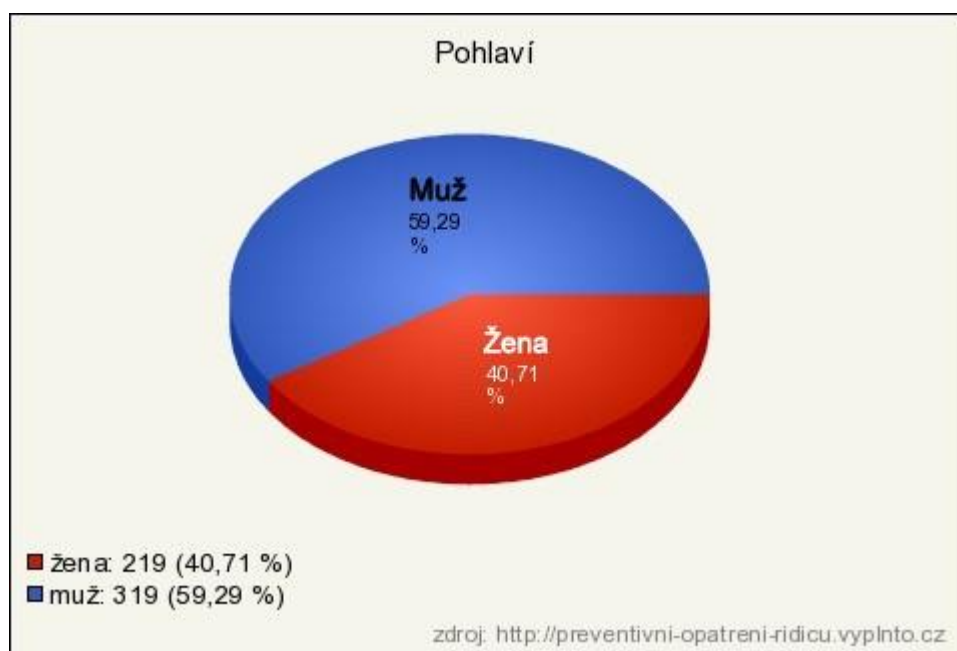


Pro tuto práci je výhodné, že většina respondentů odpovídá věkové skupině, jež byla na začátku označena jako „mladí řidiči“.

2. Pohlaví

Odpověď	Počet	%
muž	319	59,29 %
žena	219	40,71 %

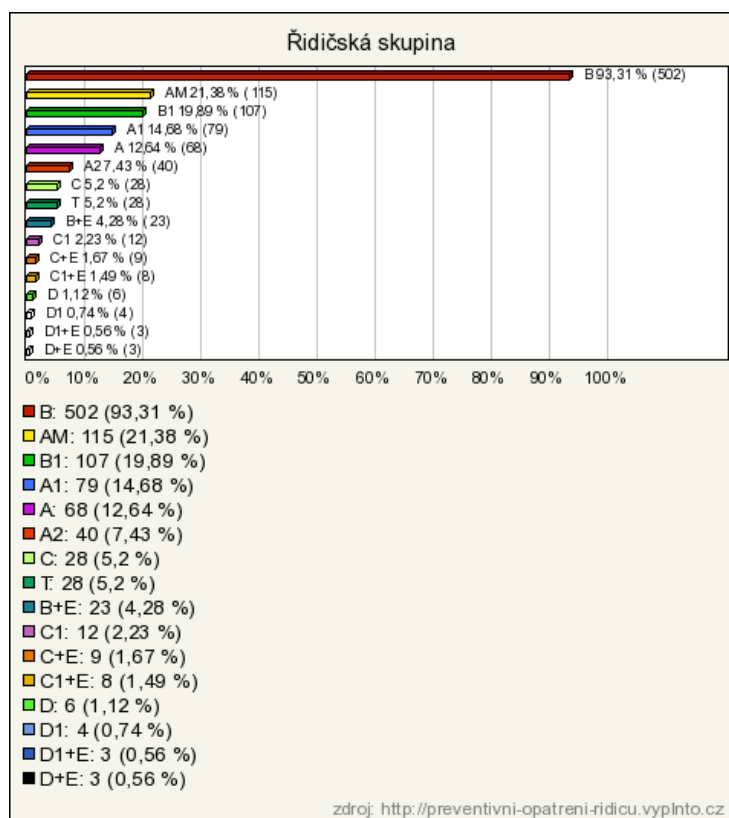
Obrázek 9: Pohlaví



Anketu vyplnilo o 20 % více mužů než žen. Může to být způsobeno tím, že dotazník byl rozeslán na technickou školu, kde je převaha mužů.

3. Řidičská skupina

Obrázek 10: Řidičská skupina

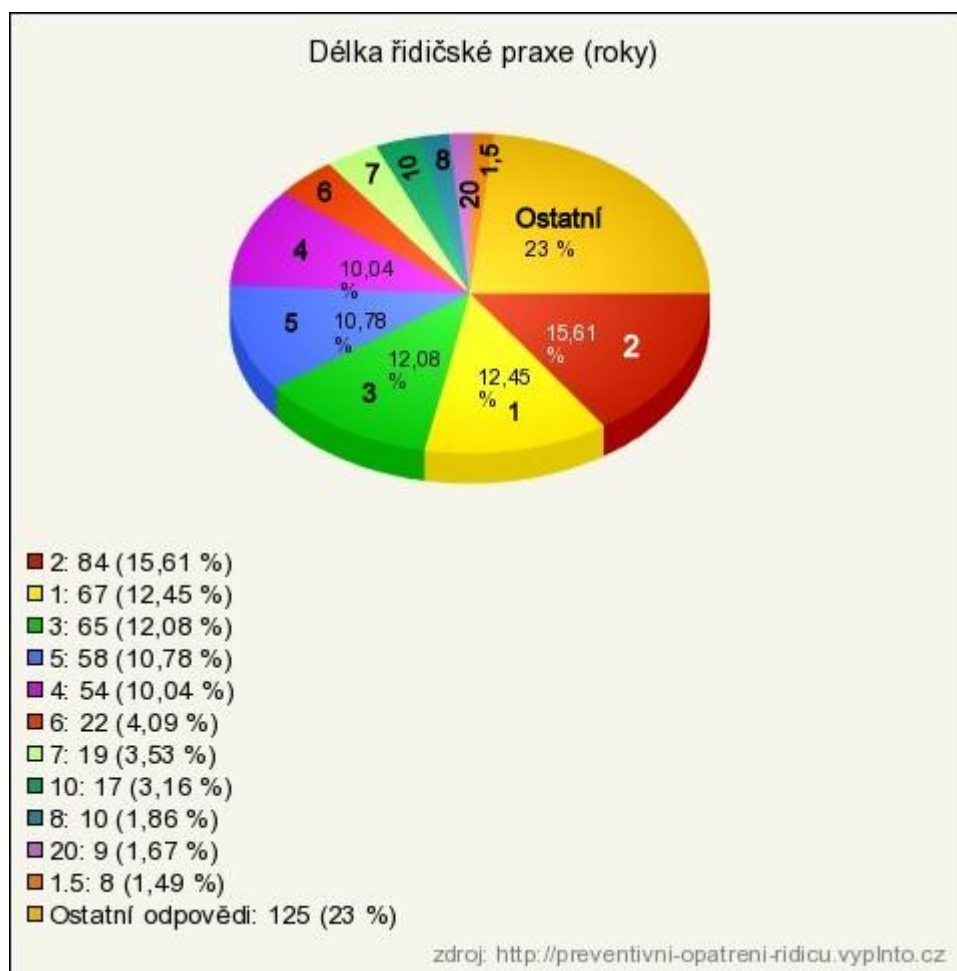


Tato práce se soustřeďuje především na řidiče osobních automobilů, proto je vhodné, že 93 % dotazovaných vlastní tento typ řidičského průkazu. Dále nejvíce řidičů vlastní ještě řidičské oprávnění na menší motocykly (okolo 20 %).

4. Délka řidičské praxe (roky)

Statistická poloha	Hodnota
Průměr:	7.16

Obrázek 11: Délka řidičské praxe (roky)



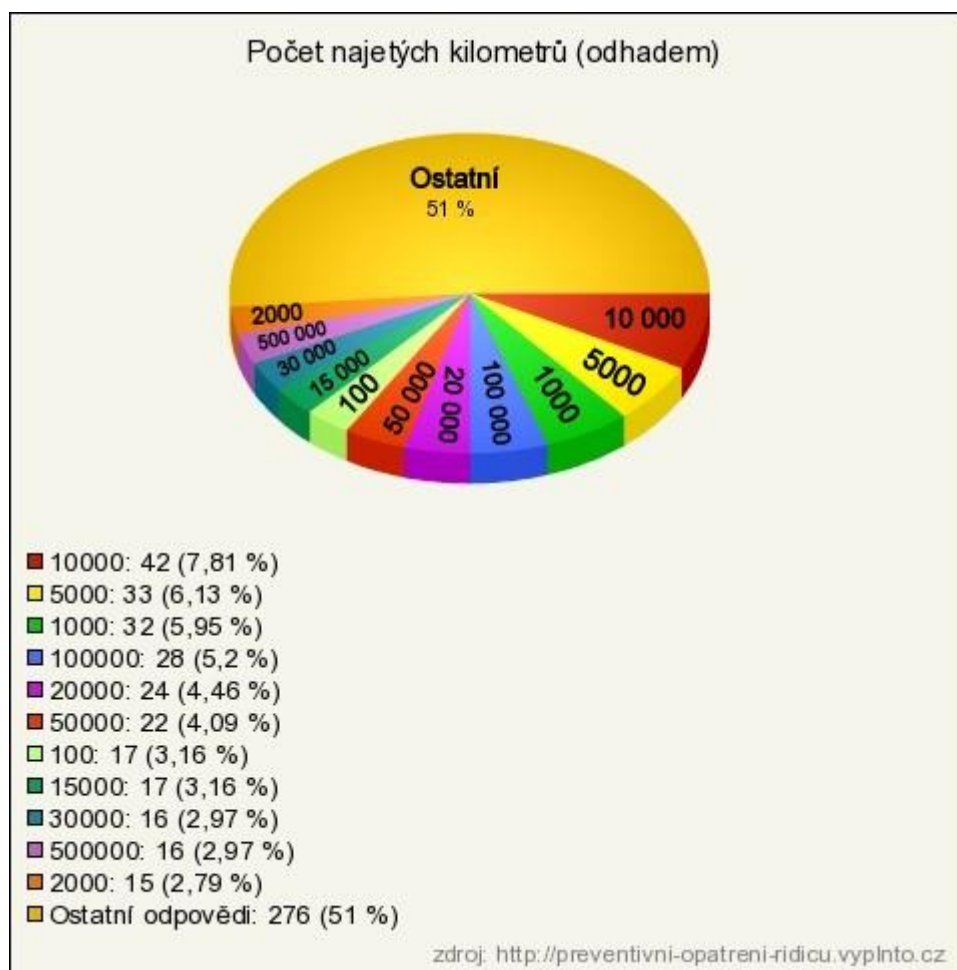
Průměrná hodnota délky praxe se pohybuje okolo 7 let, což je dostatečně dlouhá doba na to, aby už řidič nebyl považován za nerozvážného mladého řidiče. Nejčastější hodnoty délky praxe se ale přesto pohybovaly od jednoho roku do pěti let, a spadají do rizikové skupiny.

5. Počet najetých kilometrů (odhadem)

Odpověď	Počet	%
10000	42	7,81 %
5000	33	6,13 %
1000	32	5,95 %
100000	28	5,2 %
20000	24	4,46 %
50000	22	4,09 %
100	17	3,16 %
15000	17	3,16 %
30000	16	2,97 %
500000	16	2,97 %
<u><i>ostatní odpovědi</i></u>	291	54,09 %

Statistická poloha	Hodnota
Průměr:	74649.42

Obrázek 12: Počet najetých kilometrů (odhadem)

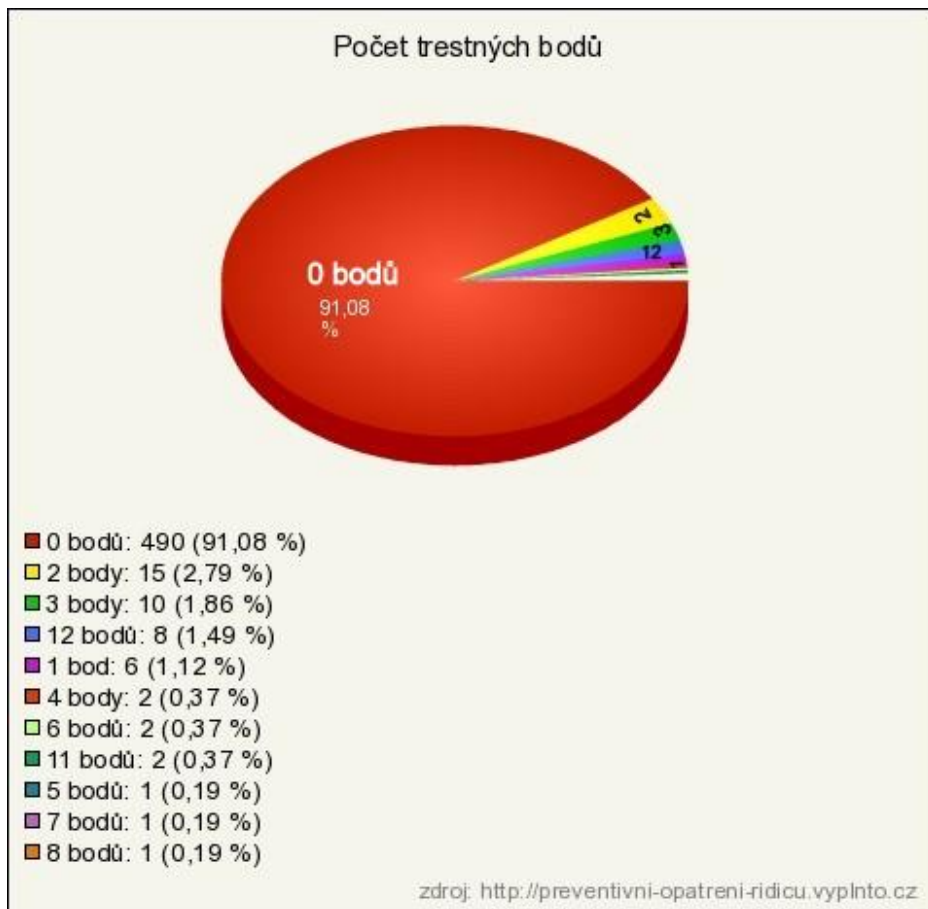


Průměrná hodnota (necelých 75 tisíc kilometrů) je velmi ovlivněna zkušenými řidiči s dlouhou délkou praxe a s najetými kilometry v řádech 10 tisíců. Jako nejčastější hodnotu řidiči uváděli 10 tisíc najetých kilometrů – necelých 8 %. Dále potom 5 tisíc a 1 tisíc – okolo 6 %. Respondenti měli hodnotu najetých kilometrů odhadovat, a proto není nejčastěji volená hodnota nijak zvlášť převažující.

6. Počet trestných bodů

Odpověď	Počet	%
0 bodů	490	91,08 %
2 body	15	2,79 %
3 body	10	1,86 %
12 bodů	8	1,49 %
1 bod	6	1,12 %
4 body	2	0,37 %
6 bodů	2	0,37 %
11 bodů	2	0,37 %
5 bodů	1	0,19 %
7 bodů	1	0,19 %
8 bodů	1	0,19 %

Obrázek 13: Počet trestných bodů



91 % procent řidičů uvedlo, že neobdrželi zatím žádný bod. Necelá 3 % řidičů vlastní 2 body. Dále následují řidiči s třemi body (necelé 2%).

U této otázky je určitě nutné zmínit, že jeden z respondentů vůbec netušil, co je bodový systém. Což je velkým problémem, pokud vlastní řidičský průkaz. Je také možné, že někteří řidiči ani nevědí, že mají na kontě nějaké body.

7. Byl Vám již někdy zadržen řidičský průkaz?

Odpověď	Počet	%
ne	520	96,65 %
ano	18	3,35 %

Obrázek 14: Byl Vám již někdy zadržán řidičský průkaz?



Naprosté většině dotazovaných řidičský průkaz odebrán nebyl – 96,6 % a 3 % řidičů bylo oprávnění odebráno.

8. Byl/a jste někdy účastníkem dopravní nehody?

Odpověď	Počet	%
ne	352	65,43 %
ano	186	34,57 %

Obrázek 15: Byl/a jste někdy účastníkem dopravní nehody?



Z uvedeného vyplývá, že přes 65 % respondentů se nezúčastnilo dopravní nehody. Téměř 35 % řidičů se dopravní nehody účastnilo.

9. V kolika případech?

Statistická poloha	Hodnota
Průměr:	1.76

Obrázek 16: V kolika případech?



Tato otázka byla podmíněná. Pokud dotazovaný odpověděl kladně v předchozí otázce, pak byl přesměrován na tento dotaz, pokud odpověděl záporně, otázky ohledně dopravních nehod přeskočil a byl odkázán na otázku číslo 11. Průměrně se řidiči stali účastníky 1,76 nehod. 52 % se účastnilo pouze jedné nehody a 27 % řidičů se účastnilo dvou dopravních nehod.

10. Z toho jste zavínil/a?

Odpověď	Počet	%
1	81	72,97 %
2	15	13,51 %
0,1	11	9,91 %
3	4	3,6 %

Statistická poloha	Hodnota
Průměr:	1.09

Obrázek 17: Z toho jste zavinil/a?



Z těchto odpovědí byly odstraněny některé nerelevantní odpovědi (nesmyslná čísla). Chyba není větší než 3 %, takže statistika nebude poškozena. Tato otázka byla chybně zadána, bohužel nešlo v odpovědi zadat nezáporné číslo, tedy nula. Požádala jsem proto respondenty, aby v případě nuly zvolili číslo 0,1.

Převážná většina dotazovaných zavinila pouze jednu nehodu – 69 %. O poznání méně – 13 % řidičů zavinilo dvě nehody a asi 11 % řidičů bylo sice účastníkem nehody, ale žádnou z nich nezavinili.

11. Slyšel/a jste již někdy o řídičském průkazu na zkoušku?

Odpověď	Počet	%
ne	272	51,22 %
ano	259	48,78 %

Obrázek 18: Slyšel/a jste již někdy o řídičském průkazu na zkoušku?



Na tuto otázku odpovídali řidiči vyrovnaně. Polovina z nich o řídičském průkazu na zkoušku slyšela a druhá nikoli. Tento stav je alarmující. Řidiči by určitě měli mít větší povědomí o tom, jak je řídičský průkaz řešen například v zahraničí. Navíc se zavedení řídičského průkazu na zkoušku zvažuje i u nás!

12. Podpořil/a byste možnost získat řidičský průkaz na zkoušku? (tzn. získání řidičského oprávnění v 18 letech s přísnějšími postihy za přestupky v prvních letech řízení)

Odpověď	Počet	%
ano	331	61,52 %
ne	207	38,48 %

Obrázek 19: Podpořila/ a byste možnost získat řidičský průkaz na zkoušku?



62 % respondentů by podpořilo zavedení řidičského průkazu na zkoušku. Naopak přes 38 % by tento návrh nepodpořilo.

13. Myslíte, že by zavedení řidičského průkazu na zkoušku vedlo ke zlepšení některých dovedností u začínajících řidičů?

Odpověď	Počet	%
Ano	275	51,12 %
Ne	263	48,88 %

Obrázek 20: Myslíte, že by zavedení řidičského průkazu na zkoušku vedlo ke zlepšení některých dovedností u začínajících řidičů?



I u této otázky se dotazovaní rozdělili rovnoměrně. Více jak 50 % se domnívá, že by zavedení řidičského průkazu vedlo ke zlepšení dovedností u mladých řidičů. A 49 % řidičů se domnívá, že by toto opatření nepomohlo. Je zarážející, že i přesto, že by více než 60 % respondentů bylo pro zavedení řidičského průkazu na zkoušku, tak nejsou přesvědčení, že by toto opatření mělo pozitivní dopad.

14. Kterých? (Ohodnoťte na stupnici od 1 - vůbec do 5 - velmi)

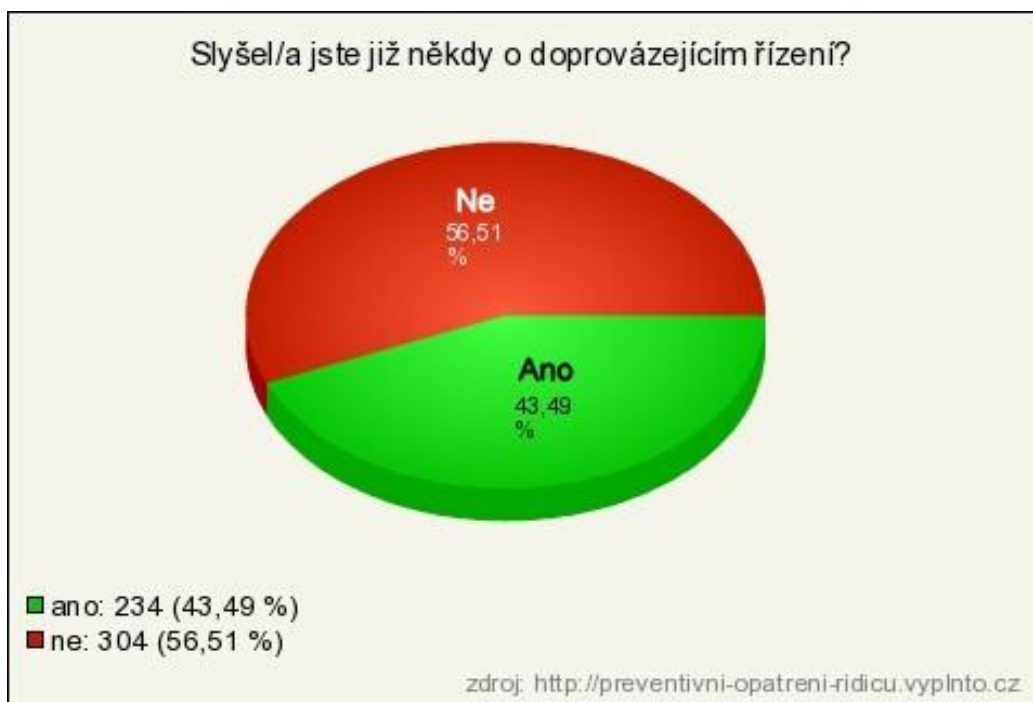
Podotázka	Průměr	Rozptyl
Lepší reakce na krizové situace	2.974	1.715
Větší sebedůvěra	2.904	1.872
Větší zodpovědnost	3.978	1.198
Opatrnější jízda	3.777	1.289
Méně alkoholu za volantem	3.493	1.691

Respondenti měli na stupnici od 1 do 5 hodnotit, do jaké míry se některé dovednosti mladých řidičů zlepšily v případě zavedení řidičského průkazu na zkoušku. I přes odmítavý postoj téměř poloviny řidičů se žádná hodnota nepřibližuje jedné. To znamená, že by se schopnosti nezlepšily. V otázce lepší reakce v krizové situaci a větší sebedůvěře hodnotili řidiči zlepšení schopností průměrně číslem 3. U větší zodpovědnosti a opatrnější jízdy dokonce číslem 4. Co se týká alkoholu za volantem, volili řidiči hodnocení mezi 3 a 4. Ve výsledku se tedy domnívají, že by se dovednosti mladého řidiče zlepšili alespoň průměrně.

15. Slyšel/a jste již někdy o doprovázejícím řízení?

Odpověď	Počet	%
ne	304	56,51 %
ano	234	43,49 %

Obrázek 21: Slyšel/a jste již někdy o doprovázejícím řízení?

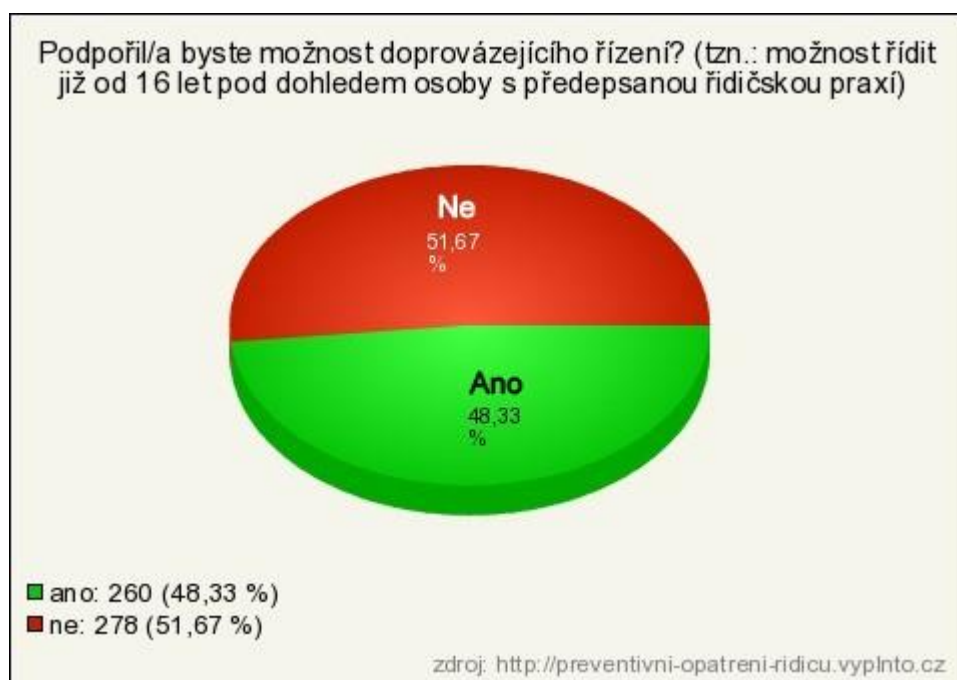


V doprovázejícím řízení převládá skupina, která o něm neslyšela (přes 56 %). Řidičů, kterým je tento princip známý, bylo 43,5 %.

16. Podpořil/a byste možnost doprovázejícího řízení? (tzn.: možnost řídit již od 16 let pod dohledem osoby s předepsanou řidičskou praxí)

Odpověď	Počet	%
ne	278	51,67 %
ano	260	48,33 %

Obrázek 22: Podpořil/a byste možnost doprovázejícího řízení?



U doprovázejícího řízení by většina řidičů tento nápad nepodpořila – téměř 52 %. A přes 48 % by bylo pro zavedení doprovázejícího řízení. I zde se respondenti rozdělili na vyrovnané skupiny.

17. Myslíte si, že zavedení doprovázejícího řízení by vedlo ke zlepšení některých dovedností u začínajících řidičů?

Odpověď	Počet	%
ano	305	56,69 %
ne	233	43,31 %

Obrázek 23: Myslíte si, že zavedení doprovázejícího řízení by vedlo ke zlepšení některých dovedností u začínajících řidičů



Většina řidičů (57 %) se domnívá, že by zavedení doprovázejícího řízení pomohlo. Druhá skupina (43 %) si myslí, že by toto opatření nemělo význam.

18. Kterých? (Ohodnoťte na stupnici od 1 - vůbec do 5 - velmi)

Podotázka	Průměr	Rozptyl
Lepší reakce na krizové situace	3.442	1.397
Větší sebedůvěra	3.725	1.409
Větší zodpovědnost	3.384	1.428
Opatrnější jízda	3.459	1.48
Méně alkoholu za volantem	2.853	2.153

I nyní dotazovaní hodnotili, jak by případné opatření pomohlo mladým řidičům. V problematice lepší reakce na krizové situace, větší zodpovědnosti a opatrnější jízdy volili řidiči v průměru něco mezi číslem 3 a 4. Ohledně větší sebedůvěry se dokonce přikláněli více k číslu 4. Nejskeptičtější byli respondenti k alkoholu za volantem, kde se nejčastěji rozhodovali pro číslo 2 nebo 3.

19. Máte v rodině někoho blízkého, koho by se zavedení těchto opatření týkalo? (např. syn/dcera)

Odpověď	Počet	%
ne	412	76,58 %
ano	126	23,42 %

Obrázek 24: Máte v rodině někoho blízkého, koho by se zavedení těchto opatření týkalo?



Vhledem k tomu, že převládající většina řidičů spadá do věkové skupiny 18 - 25 let, je pochopitelné, že téměř 77 % odpovídajících nemá nikoho blízkého, koho by se tato opatření dotýkala.

20. Které opatření by podle Vašeho názoru bylo účinnější?

Odpověď	Počet	%
Řidičský průkaz na zkoušku	272	50,56 %
Doprovázející řízení	266	49,44 %

Obrázek 25: Které opatření by podle Vašeho názoru bylo účinnější?

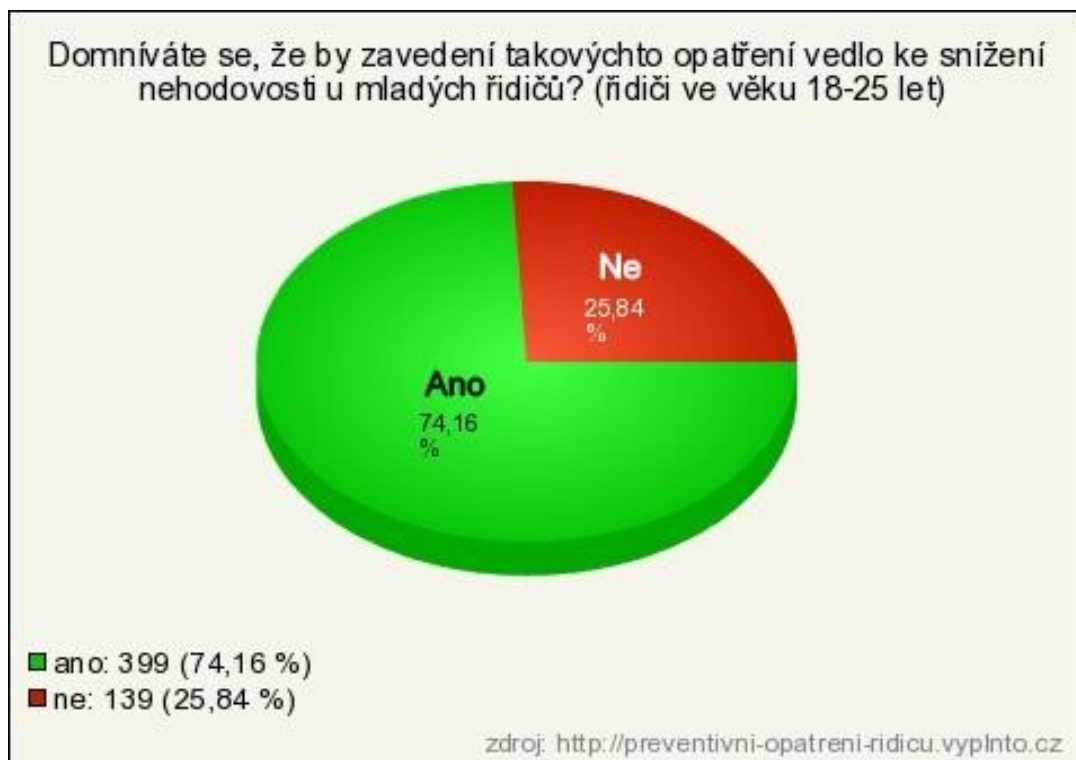


Polovina respondentů se kloní spíše k řidičskému průkazu na zkoušku a druhá polovina k doprovázejícímu řízení.

21. Domníváte se, že by zavedení takovýchto opatření vedlo ke snížení nehodovosti u mladých řidičů? (řidiči ve věku 18-25 let)

Odpověď	Počet	%
ano	399	74,16 %
ne	139	25,84 %

Obrázek 26: Domníváte se, že by zavedení takovýchto opatření vedlo ke snížení nehodovosti u mladých řidičů?

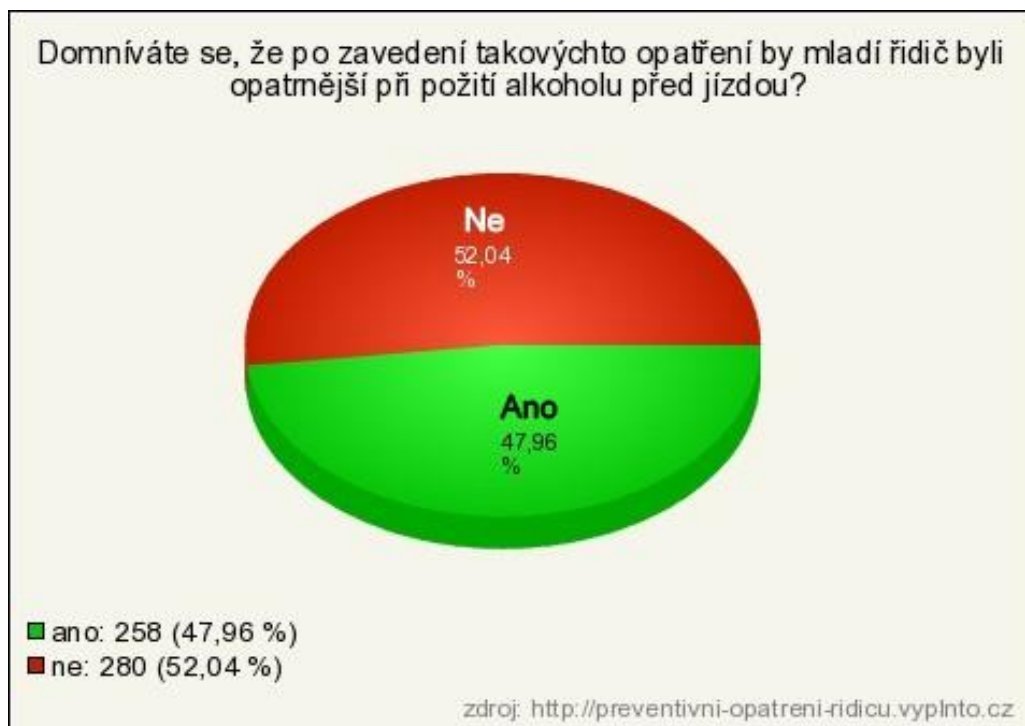


74 % dotázaných si myslí, že by zavedení těchto opatření vedlo ke snížení nehodovosti i přesto, že někteří respondenti o nich předtím ještě neslyšeli.

22. Domníváte se, že po zavedení takovýchto opatření by mladí řidiči byli opatrnější při požití alkoholu před jízdou?

Odpověď	Počet	%
ne	280	52,04 %
ano	258	47,96 %

Obrázek 27: Domníváte se, že po zavedení takovýchto opatření by mladí řidiči byli opatrnější při požití alkoholu před jízdou?



U alkoholu respondenti tak optimističtí nebyli. Téměř 48 % si myslí, že by opatření pomohla a došlo by ke snížení nehodovosti způsobené alkoholem za volantem. Bohužel většina (52 %) dotázaných je opačného názoru.

9. Závěr

Chování mladých řidičů v dopravě je potřeba řešit. Základem je především jejich dobré vzdělávání už od raného věku. Další možností jsou různá preventivní opatření a kampaně. Dalším logickým krokem je zavedení řidičského průkazu na zkoušku. I když by zavedení mělo být už v roce 2017, vznikl zatím jen věcný návrh zákona. Momentálně se zákonem nikdo nezabývá.

Lidé nejsou vážně přesvědčeni, že by zavedení tohoto opatření pomohlo, což dokazují i výsledky ankety. I přesto, že mnozí dotazovaní by návrh pro zavedení řidičského průkazu podpořili, tak nejsou přesvědčeni, že by tento krok pomohl začínajícím řidičům a zlepšila se dopravní nehodovost. Alarmující je též nízká informovanost o tomto opatření. Přes 50 % účastníků ankety nikdy o řidičském průkazu na zkoušku neslyšelo.

Z otázky č. 19 vyplývá, že by se tato opatření nedotýkala nikoho z rodiny u 23,5 % respondentů. Tito dotazovaní pravděpodobně ani pořádně nepřemýšlejí o tom, zda by řidičský průkaz na zkoušku byl dobrým řešením, jelikož se jich to netýká. I přes tyto ne úplně kladné výsledky doufáme v příznivý vývoj této problematiky a brzké zavedení řidičského průkazu na zkoušku. Poté by bylo možné například v diplomové práci vyhodnotit, do jaké míry je zavedení tohoto opatření v ČR účinné.

10. Použitá literatura

- [2] Chmelík, Jan. Dopravní nehody. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009.
- [4] Šachl, Jindřich. Analýza nehod v silničním provozu. Praha: Nakladatelství ČVUT, 2010.
- [5] Štikar, Jiří, Šmolíková Jana a Hoskovec Jiří. Psychologie v dopravě. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2003.
- [6] Šucha, Matúš. Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů. Vyd. 1. Praha: Grada, 2013.
- [14] Šucha, Matúš. Agresivita na cestách. 1. vydání. Olomouc: Univerzita Palackého, 2009.
- [12] Kohout, Petr a Budský Roman. AZIN CZ S.R.O. Projekt TWIST: Návrh nové koncepce přípravy řidičů. Liberec, 2011.
- [13] Budský, Roman. Projekt SWING: 1. díl. 2011. vyd. 2011.
- [16] Chaloupka-Risser, Christine, Risser Ralf a Zuzan Wolf-Dietrich. Verkehrspsychologie: Grundlagen und Anwendungen. 1. Aufl. Wien: Facultas wuv Universitätsverlag, 2010.
- [17] ŘSDP pP ČR – Policejní statistika
- [18] Fuller, Ray a Santos J. A.. Human factors for highway engineers. 1st ed. New York: Pergamon, 2002.

11. Elektronické zdroje

- [1] MINISTERSTVO DOPRAVY. Zákon o silničním provozu [online]. 2000 [cit. 2015-01-07]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/301E7345-8D6C-418E-B385-377AFAA02B93/0/361_2000Sb.pdf
- [3] REPADO: Programy pro řidiče. REPADO [online]. 2015 [cit. 2015-01-07]. Dostupné z: <http://www.repado.cz/projekt/dopravni-bezpecnost-a-dopravni-nehody/>
- [7] STRNADOVÁ, Zuzana. Rizikové chování mladých řidičů. In: [Http://www.pprch.cz/](http://www.pprch.cz/) [online]. 2007 [cit.2015-02-10]. Dostupné z: http://www.pprch.cz/d/doc_file_199_e03759e84d785e81a94b3538c3a05b72_pdf/Mgr-Zuzana-Strnadova-Rizikove-chovani-mladych-ridicu.pdf

- [8] Celoživotní vzdělávání řidičů. In: Repado.cz [online]. 2014 [cit. 2015-02-10]. Dostupné z: <http://repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/>
- [9] PACÁK, Radek. Řidičák na zkoušku a nový test. Jak se změní autoškoly. In: Zpravy.aktualne.cz [online]. 2014 [cit. 2015-02-10]. Dostupné z: <http://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/ridicky-prukaz-na-zkousku-zmena-autoskoly/r~f02016f0c14b11e38cb6002590604f2e/>
- [10] Plán na lepší řidiče: dvoukolový test a řidičák na zkoušku. In: Zpravy.idnes.cz [online]. 2012 [cit. 2015-02-10]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/novy-zakon-o-autoskolach-0xx-/domaci.aspx?c=A121019_124544_domaci_zt
- [11] ŠEDÁ, Eva. Využití konceptu "CLOSE TO" k prevenci rizikového chování mladých začínajících řidičů. In: Wwww.autoskoly.cz [online]. Brno, 2006 [cit. 2015-02-11]. Dostupné z: <http://www.autoskoly.cz/soubory/CloseTO.pdf>
- [15] BESIP. Věk a praxe v řízení: Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů. 9.2.2014. Praha, 2014, 33 s. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridicky-praxe.pdf>
- [19] Změna v hlášení dopravní nehody od ledna 2009. Povinneruceni.com [online]. 2008 [cit. 2015-08-22]. Dostupné z: <http://www.povinne-ruceni.com/clanek-zmeny-v-hlaseni-dopravni-nehody-od-ledna-2009/>