



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

## ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ

INSTITUTE OF FORENSIC ENGINEERING

## NEHODOVOST MLADÝCH ŘIDIČŮ

THE TRAFFIC ACCIDENT RATE IN YOUNG DRIVERS

### DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER 'S THESIS

### AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Michael Hillebrant

### VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

doc. Ing. arch. PhDr. Karel Schmeidler, CSc.

BRNO 2017



## Zadání diplomové práce

Ústav: Ústav soudního inženýrství  
Student: **Bc. Michael Hillebrant**  
Studijní program: Soudní inženýrství  
Studijní obor: Expertní inženýrství v dopravě  
Vedoucí práce: **doc. Ing.arch. PhDr. Karel Schmeidler, CSc.**  
Akademický rok: 2016/17

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

### Nehodovost mladých řidičů

#### **Stručná charakteristika problematiky úkolu:**

Mladí řidiči představují specifickou rizikovou skupinu v oblasti dopravní bezpečnosti. Mnoho dopravních nehod souvisí s jejich psychickými charakteristikami jako je zvýšené sebevědomí, ochota riskovat a touha vyniknout a prezentovat se. Hledají se přístupy jak tyto rizikové faktory zmírnit.

#### **Cíle diplomové práce:**

Analýza případových studií, současné situace v ČR i Evropě a návrhy pro snížení dopravní nehodovosti zaviněné mladými řidiči.

#### **Seznam doporučené literatury:**

Hartl, P. Psychologický slovník. Praha: Budka, 1993. ISBN 80-90 15 49-0-5

Štikar, J. a kol. Psychologie v dopravě. Praha: Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0606-2

Vágnerová, M. Základy psychologie. Praha: Karolinum, 2010. ISBN 978-80-246-0841-9



Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2016/17

V Brně, dne

L. S.

---

doc. Ing. Aleš Vémola, Ph.D.  
ředitel

### ***Abstrakt***

Tato diplomová práce se zabývá nehodovostí mladých řidičů v České republice. V úvodní části se práce zabývá teorií, ve které popisuje mladé řidiče z hlediska jejich psychologických vlastností. Zkoumá také jednotlivé konkrétní nehody z pohledu expertního inženýrství. Dále rozebírá statistiku nehodovosti na území České republiky za posledních devět let. V závěrečné části práce doporučuje opatření pro praxi.

### ***Abstract***

This diploma thesis is focused at accident rate of young drivers in Czech Republic. First part of the thesis is dedicated to theoretical background where young people psychological behaviors are described. There are also described several specific accidents from expertise point of view. Another part dives into statistics of accidents in the Czech Republic in the last nine years. Last part of the thesis recommends some specific countermeasures for practical implementation.

### ***Klíčová slova***

Mladiství řidiči, impulzivita, nezkušenost, riskantní chování, agresivita, způsobilost k řízení motorového vozidla

### ***Keywords***

Teen drivers, impulsiveness, inexperience, risk behavior, aggressiveness, the ability to drive a motor vehicle

### ***Bibliografická citace***

HILLEBRANT, M. *Nehodovost mladých řidičů*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2017. 66 s. Vedoucí diplomové práce doc. Ing. Arch. PhDr. Karel Schmeidler, CSc..

***Prohlášení***

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne .....

.....

Podpis diplomanta



### ***Poděkování***

Na tomto místě bych chtěl poděkovat vedoucímu práce panu doc. Ing. Arch. PhDr. Karlu Schmeidlerovi, CSc. za jeho odborné vedení a dobré rady. Také bych rád poděkoval své rodině, která mne podporovala a svým přátelům.



# OBSAH

OBSAH.....	11
1 ÚVOD.....	13
2 CÍL PRÁCE.....	14
3 TEORIE.....	15
3.1 Charakteristiky řidičů z hlediska věku a zkušeností.....	15
3.1.1 <i>Charakteristika mladých řidičů</i> .....	15
3.1.2 <i>Mladší řidiči vs. zkušenější řidiči</i> .....	20
4 AUTOŠKOLA.....	22
4.1.1 <i>Moderní postup výuky v autoškole</i> .....	22
4.1.2 <i>Postup výuky při moderním výcviku</i> .....	23
4.2 Zásady mladšího řidiče.....	23
4.3 Zásady začínajícího řidiče.....	24
4.4 Mladí řidiči očima instruktorů.....	25
4.5 Dopravně psychologické vyšetření.....	37
5 KAZUISTIKA Z POHLEDU EXPERTNÍHO INŽENÝRSTVÍ.....	38
5.1 Ukázky dopravních nehod mladých řidičů.....	38
5.1.1 <i>Nehoda č. 1</i> .....	38
5.1.2 <i>Nehoda č. 2</i> .....	39
5.1.3 <i>Nehoda č. 3</i> .....	40
5.1.4 <i>Nehoda č. 4</i> .....	41
5.1.5 <i>Nehoda č. 5</i> .....	42
6 STATISTIKA.....	44
6.1 Dlouhodobý vývoj dopravní nehodovosti na území ČR.....	44
6.2 Počet nehod v ČR způsobených řidiči motorových vozidel.....	45
6.3 Nehodovost mladých řidičů rozdělena podle věku.....	46
6.4 Nehodovost mladých řidičů rozdělena podle praxe.....	48
6.5 Nehodovost mladých řidičů rozdělena podle praxe a podle příčiny nehody.....	48
6.6 Procentuální zastoupení nehod mladých řidičů.....	51
6.7 Průzkum společnosti Goodyear.....	51
6.7.1 <i>Jak si vedli mladí čeští řidiči</i> .....	54
7 DOPORUČENÍ PRO PRAXI.....	60
7.1 Přístup k problematice v jiných zemích světa.....	60
7.1.1 <i>Řidičské oprávnění „na zkoušku“, jízda pod dohledem</i> .....	60

7.1.2	<i>Rehabilitační programy pro řidiče</i> .....	62
7.2	Návrh opatření.....	63
7.2.1	<i>Návrh opatření v České republice</i> .....	63
8	ZÁVĚR.....	65
9	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	66

# 1 ÚVOD

V současné době stále přibývá mladších řidičů. Řidičské oprávnění je dnes vnímáno u většiny lidí jako samozřejmost a jeho absence je velkou nevýhodou. Ovšem s touto skutečností se vyskytl i velký společenský problém, kterým se tato práce zabývá a to je nehodovost mladých řidičů. V současné době je toto velmi palčivé téma. Celosvětový trend je snaha snižovat množství dopravních nehod, ale mladí řidiči jsou samostatná specifická skupina, která si zaslouží zvláštní přístup. V dopravě neklesá počet nehod, ale spíše počet úmrtí v souvislosti s dopravními nehodami. Tento fakt se dá přičíst hlavně skutečnosti, že se dnes dělají bezpečnější vozidla a také se zlepšuje lékařská péče. Zranění, kterým by dříve člověk podlehl, se dají vyléčit, někdy i bez trvalých následků. Velmi důležitým faktorem je také vynález mobilního telefonu. S jeho příchodem není problém zavolat první pomoc, která u vás může být do několika desítek minut. Toto dříve možné nebylo.

Existuje také spousta povolání, ve kterých je vlastnění řidičského průkazu naprostou nezbytností. Dnes je vlastnění automobilu běžnou záležitostí, protože vozidla jsou finančně dostupnější, než tomu bylo v dřívějších dobách a i samotný trh je daleko větší. Do České republiky se vozi ojetá vozidla ze západní Evropy ve špatném technickém stavu a prodávají se velmi levně. Pro mladé začínající řidiče je vlastnění takového vozidla s vysokým výkonem atraktivní. V kombinaci vysokého výkonu vozidla, horšího technického stavu a minimálních řidičských zkušeností roste riziko vzniku dopravní nehody. Dalším faktorem je skutečnost, že mladí řidiči mají tendenci více riskovat a hledají maximální únosnou hranici jejich vozidla a hlavně svých řidičských dovedností.

## **2 CÍL PRÁCE**

Cílem této diplomové práce bude seznámení s problematikou nehodovosti mladých řidičů. Navrhnout jistá opatření z pohledu expertního inženýrství, která se pokusí pozitivně ovlivnit množství dopravních nehod způsobených mladými řidiči. Dále práce bude analyzovat jednotlivé nehody mladých řidičů pohledem expertního inženýrství v dopravě. Navrhnutá opatření by se v praxi měla snažit zvýšit schopnost mladých řidičů předvídat a domýšlet důsledky jejich chování za volantem.

## **3 TEORIE**

### **3.1 CHARAKTERISTIKY ŘIDIČŮ Z HLEDISKA VĚKU A ZKUŠENOSTÍ**

#### **3.1.1 Charakteristika mladých řidičů**

Mladí řidiči (18-25) – začátečníci jsou skupinou, která je považována za nejrizikovější co se týče výskytu dopravních nehod a dopravních problémů hlavně díky přeceňování vlastní kompetence, menší schopnosti realistického rozpoznání možné kritické situace, zvýšené úrovně akceptace rizika, malým zkušenostem a minimálním dovednostem. (1)

Dopravní chování těchto řidičů v této věkové kategorii se vyznačuje vyšší tendencí k riskování a soutěživosti, vyšší impulzivitě, přeceňování svých schopností, nižší předvídavosti a menší sociální ohleduplnosti. Styl řízení mladších řidičů je charakterizován nižší odpovědností za jejich rozhodnutí, menší ohleduplností a tolerancí k potřebám ostatních a také experimentováním. Nedostatečná praxe, nezkušenost včas rozpoznat a řešit krizovou situaci, podceňování nebezpečí a nekritičnost k vlastním schopnostem vede k vyššímu riziku vzniku dopravní nehody. Hlavní příčinou dopravních nehod nebývá nedostatkem psychické výkonnosti, ale osobnostní charakteristiky. Nejčastějším druhem dopravní nehody mladého řidiče je nehoda jednoho vozidla, tedy nezvládnutí řízení a ztráta kontroly nad vozidlem. Často je na vině nepřiměřená rychlost jízdy. Další z hlavních příčin je nerespektování své psychické či fyzické indispozice, únava, nízké předvídaní vývoje dopravní situace a samozřejmě vliv drog včetně alkoholu. Často dochází k nehodám v pozdních nočních nebo v brzkých ranních hodinách po návratu z restaurace či diskotéky nebo zábavy. (1)

Volnočasové aktivity se mění s věkem. Charakteristické pro mladé lidi je trávení volného času mimo domov. Proto se vyskytují mladiství za volantem často ve večerních a nočních hodinách. (4)

Psychologické faktory mladistvých řidičů jsou hlavně chuť riskovat a soutěživost. Větší množství nehod u řidičů ve věkové kategorii 18-25 let může být vedle nedostatku zkušeností hlavně sklonem k rychlejší jízdě při zvýšené egocentricitě a nedostatku vnitřního ovládnání. K tomu, aby se řidič stal opravdu bezpečným je potřeba najet zhruba 100 000 km během cca 7 let. Po této době se může zařadit mezi bezpečnější řidiče. Tedy řidiče s menší nehodovou mírou. Mladiství také způsobují nehody při nevhodném předjíždění nebo při manévrech vyžadujících úhybnou reakci a také při nezvládnutém smyku. Mladí se často nepřizpůsobují dopravním

podmínkám tak, jak by bylo vhodné. Nehody způsobují vlivem afektu, vzrušení, odreagování, ale i vlivem únavy a ospalosti. Mezi hlavní motivace k řízení mladistvých řidičů je potřeba vzrušujících zážitků. (4)

Vysoká nehodovost u věkové skupiny 18-25 let byla analyzována ve výzkumné studii BASt (Schulze, 1996). Na území NSR bylo během tříměsíčního pozorování zaznamenáno 359 nehod v nočním provozu a z toho 345 nehod bylo za účasti řidiče osobního automobilu (96%). Při těchto nehodách zahynulo 225 lidí a 572 jich bylo těžce zraněno. Až v 71% byl viník nehody ve věku 18-24 let. V 73% se jednalo o nehodu jednoho vozidla, při níž nebyl přítomen nikdo jiný, pouze sám viník autonehody. (4)

Nehody se děly hlavně v pátek a v sobotu. Jednalo se o jízdy, které byly v souvislosti s návštěvou diskotéky (57%), popř. restauračního zařízení (18%) apod. Až ve 45 % tzv. disko-nehod sehrál roli alkohol. Často se také vyskytovala nehoda kvůli ztrátě kontroly nad vozidlem v důsledku únavy. Průměrná koncentrace alkoholu v krvi mladistvých řidičů činila 1,3 promile, přičemž každý třetí podnapilý řidič měl v krvi 1,6 promile a každý sedmý přes 2,0 promile. Ve světle těchto hodnot představuje jízda pod vlivem drog (pouze 0,6% případů) méně významnou skutečnost. (4)

Vzhledem k charakteru nehod těchto mladých řidičů byly zjištěny typy škol – např. učiliště technického typu, kdy jejich žáci byli nejčastějšími viníky nehod a do výuky byla vložena i pasáž, která se týkala dopravní bezpečnosti. Například se žáci dozvěděli něco o fyzikálních vlastnostech přetíženého vozidla, o jízdě za mlhy, tmy, na mokré, zmrzlé vozovce apod. V blízkosti diskoték působily na emocionální stránku nabourané automobily a samotné diskotéky navštívili dobrovolníci a navazovali kontakt s mladými lidmi s cílem udělat osvětu v dopravních otázkách. Byla také zavedena zdarma kyvadlová doprava pro mladé lidi, která spojovala blízká města právě s diskotékami. (4)

Rovněž byla vypracována kazuistická studie, která testovala 100 mladých řidičů, kteří jejich učitelé označili za nejhorší. Ovšem v této studii nebylo prováděno porovnání s nejlepšími řidiči, takže její výsledky mají omezený význam. Zjištěno bylo mimo jiné, že čtyři pětiny nejhorších řidičů pracovaly pod úroveň svých možností i ve škole. Dvě třetiny měly ve škole problémy s kázní, tři čtvrtiny měly špatné vztahy s učiteli a u poloviny byla zjištěna agresivita. Také se poměrně často vyskytovaly narušené vztahy k rodině. Takže při řízení motorového vozidla se nejspíše chtěli předvést a ukázat „co v nich je“. Jejich jízda byla nedbalá a příliš rychlá. Tito řidiči se buď nenaučili přijímat odpovědnost za své činy, nebo mají asociální tendence a nevyrovnanou osobnost. Proto se odpovědnosti vyhýbají, nebo ji přijímají jen



částečně. Nepřízpůsobení může být vyjádřeno za volantem například tak, že jejich nadměrná potřeba uznání vede až k nedbalému řízení, kterým mají dokázat, že řízení zvládnou i s „jedním okem zavřeným“. Jejich potřeba úniku ze situací, které jsou pro ně emocionálně nepříjemné, se může projevit například nadměrnými rychlostmi jízdy. Aktivní odpor vůči kontrole a autoritám se může zpravidla projevit odmítnutím odpovědnosti, nedbáním předpisů a pravidel silničního provozu. (4)

V další studii byly zvoleny dvě skupiny mladistvých řidičů. V první skupině měli mladiství řidiči za sebou dvě a více dopravních nehod. Ve druhé skupině byli mladiství řidiči vybráni tak, aby se podobali první skupině podle územní příslušnosti a podle řidičských zkušeností. Ovšem ve druhé skupině však řidiči neměli žádnou dopravní nehodu. Každý byl vyšetřen testy osobnostního přizpůsobení a emocionálního přizpůsobení. (4)

Na základě výsledků vyšetření lze dojít k závěru, že mladiství mají tendence k chování, které může vést k dopravním nehodám. Tendence typu opustit domov, nechat se ovlivnit negativním míněním lidí o sobě, udělat něco škodlivého, připojit se ke kamarádům, vůči kterým mají rodiče výhrady, postrašit jiné lidi a mít z toho legraci apod. (4)

Řízení motorového vozidla umožňuje mladistvým řidičům projevit hostilitu, nezdvornost a citový konflikt bez většího strachu z následků a často s částečnou, nebo úplnou anonymitou. V chování řidiče, který má problém s respektováním dopravních pravidel, je také možné najít reakci, která uvolňuje z jeho duševní zátěže a poskytuje možnost odmítnout autoritu. Agresivní osoba se projevuje právě tím, že nedodrží dopravní pravidla. Mladistvý řidič, který je citlivější na chování druhých se může mstít zvýšením rychlosti s použitím obstrukční taktiky. Citově nejistý mladý řidič chce všem dokázat svoji vyspělost způsobem jízdy. Například jízda na tzv. efektní podívanou se skřípáním brzd apod. (4)

Užívání soukromých automobilů je velmi důležitou součástí mobility. Mladiství řidič může používat dopravní prostředek, aby se odreagoval od napětí, ke kterým dochází s přibývajícím společenskými zábrany při dospívání. Někteří mladí lidé ještě nedokáží zpracovat zábrany rozumnějším způsobem. (4,14)

Převažující chyby při řízení u 119 mladých řidičů, kteří už způsobili nějakou dopravní nehodu, lze rozdělit do těchto kategorií: 1. chyby z vnímání a usuzování, 2. rozptýlení pozornosti a 3. usnutí nebo „okénko ve vědomí“. (4)

Tito mladiství řidiči nerealisticky hodnotili možnost zvládnutí dopravní situace. Mysleli si, že nejsou schopni vyhnout se následkům chyb ostatních řidičů. Podle některých hraje

největší roli faktor štěstí popřípadě osud. Někteří mladiství také projeví nesouhlas s dopravními předpisy. U mnohých byly zjištěny duševní poruchy nebo emocionální nestabilita. V 39 % případů byli před nehodou vyvedeni z duševní rovnováhy. (4)

Ovšem vedle těchto nebezpečných způsobů jízdy mladistvých řidičů existuje i přiměřený způsob a ten se musí při výcviku co nejvíce rozvíjet. (4)

Ryčová (2008) ve svém výzkumu zjistila, že mladí řidiči, kteří jsou profesionály, nemají rizikové osobnostní charakteristiky, které jsou typické pro mladé řidiče. Mají větší zkušenosti, než jejich vrstevníci-amatéři, zpravidla si vytvářejí adekvátní obraz svých řidičských zkušeností, nemají potřebu se předvádět před svými vrstevníky a jsou sebekritičtější. Mladí řidiči dopravním podmínkám nepřizpůsobují způsob řízení a jejich reakce bývají ovlivňovány afektem. Jezdí často jenom pro zábavu, často podléhají vlivu svých spolucestujících vrstevníků. Řidič-začátečník, který nemá dostatek řidičských dovedností a nemá zautomatizované úkony, které jsou zapotřebí k řízení vozidla, nedokáže správně zpracovat informace a zaměřit svoji pozornost na rizikové objekty. Zrovna tak řešení dopravní situace vyčerpává větší část jeho mentální kapacity, než je tomu u zkušeného řidiče. (1)

Podle Štikara, Hoskovce a Šmolíkové (2005) u mladých řidičů bývá nejvíce nehod při střetnutí s chodcem, při setmění nebo při řízení na špatném kraji vozovky, při vysoké rychlosti, kterou nepovažují za tak nebezpečnou, jak ve skutečnosti je. Vozidla, která řídí, jsou velmi často ve špatném technickém stavu. Své schopnosti přeceňují a nemají vypěstovány sociální ohledy, tak jako starší řidiči. (1)

## **Psychologické charakteristiky mladých řidičů:**

### **Vlastnosti osobnosti:**

- Celková nezralost (zejména chlapci)
- Soutěživost, dravost
- Impulzivita
- Přetrvávající egocentrismus
- Nedostatečná sebekritičnost, přehnaná sebedůvěra
- Vyhledávání zážitků
- Nedostatečná míra sociální inteligence (sociální debilita)
- Nižší schopnost vnímat rizika x záliba v riziku (5)

## **Životní styl, postoje mladých řidičů:**

### **Vzdor vůči autoritám**

- Hledání vlastní cesty, experimentování x nesamostatnost, závislost na servisu rodiny

### **Nedostatečné schopnosti přijímat rozhodnutí a nést důsledky.**

- vzdor vůči konvencím, normám, zákonům a pravidlům dospělých
- život v přítomnosti, důsledky pro budoucnost nezvažují
- diktát životního stylu – be free, be cool (5)

### **Hodnotový žebříček**

- vztah k majetku – automobil je půjčený, svěřený (referenční, služební vozidla)
- preference vlastního zisku
- nezájem o osudy jiných lidí
- zážitky tady a teď bez zvažování důsledků v budoucnosti (5)

### **Rizikové faktory:**

- hráčská závislost
- závislost na počítači
- vyčerpávající aktivity – sport, diskotéky, diety
- podceňování únavy
- partnerské problémy
- preference vlastního zisku
- nezájem o osudy jiných lidí (5)

## **Sociální (ne)dovednosti mladých řidičů:**

### **Vliv rodiny:**

- zahlcení (náhražka) materiálním dostatkem
- protektivní výchova a jednání rodičů (snaha zahladit a urovnat drobné prohřešky, nezátěžování dětí rozhodováním)
- rodiče jako vzor dopravního chování
- sociální kontakty jsou nahrazovány virtuální realitou
- boj o místo ve společnosti
- vliv party
- vliv vzorů

- nezájem o aktivity dětí (5)

Sociální rozměr účasti v silničním provozu je podceňován, absence spolupráce, tolerance, soucítění. Formování životního stylu vnějšími vlivy. Vliv reklamy, médií, televizních relací. (5)

### **Rizikové faktory plynoucí z vozidla:**

- Anonymita a subjektivně pocíťovaná určitá bezpečnost uvnitř vozidla.
- Prostor bez sociální kontroly – snížení příznaků sociální odpovědnosti (nikdo neví kdo jsem - „deindividuace“)
- Auto je považováno za zdroj seberealizace a vlastního odreagování.
- Silný a bezpečnostními prvky vybavený automobil dává agresivním řidičům falešný pocit síly a kontroly.
- Jedno z rizik používání inteligentních dopravních systémů – řidič, jehož vozidlo je vybaveno automatickým brzdovým systémem, má tendenci jezdit v zatáčkách rychleji.
- ESC (ESP)- (elektronická kontrola stability, v ČR vybaveno asi 33% vozidel) se nedoporučuje pro agresivní jízdu, pro mladé řidiče. (5)

### **3.1.2 Mladší řidiči vs. zkušenější řidiči**

Müsseler et al. (2009) shrnuje výsledky výzkumů, které se zabývaly srovnáním vizuálního vnímání řidičů zkušenějších a méně zkušených. Ukázalo se, že samotná zkušenost má zásadní vliv na plnění sekundární úlohy. Také se zjistilo, že při stoupající dopravní náročnosti prezentovaných videoklipů klesá rychlost reakce respondentů. Se stoupající výstředností podnětu v zorném poli klesá výkon respondentů, co se týká identifikování daného podnětu. Sledovány byly rozdíly ve vizuální pozornosti začátečníků a zkušených řidičů při jízdě na různých typech silnic. Ve městském provozu se délka fixace respondentů lišila jen minimálně, v extravilánu zkušení řidiči vykazovali vyšší počet fixací než řidiči-začátečníci a na dálnicích je tomu opačně. Zkušení řidiči snáze přizpůsobí strategii vizuálního vnímání dané dopravní situaci, zatímco jejich kolegové-začátečníci jsou málo flexibilní na to, aby adekvátně reagovali na vzniklou dopravní situaci. Na silnicích mimo obce fixovali pohled zkušení řidiči i začátečníci déle než v městském provozu. V městském provozu reagovali častěji a rychleji na

nebezpečné objekty než mimo město. Obecně začátečníci fixovali svůj pohled na nebezpečné objekty déle, než jejich zkušenější kolegové, což poukazuje na fakt, že potřebují delší čas k tomu, aby podnět dokázali mentálně zpracovat. Při řízení vozidla jsou často prováděny i jiné vedlejší činnosti ať už dovolené nebo zakázané. Například telefonování, ovládání autorádia, obsluha navigačního zařízení, klimatizace, jídlo, pití atp. Při jízdě má zpracování sekundární úlohy velký vliv na vizuální orientaci. U začátečních řidičů mají vedlejší činnosti velký podíl na zapříčinění dopravních nehod, protože nedokáží adekvátně rozdělit svou pozornost. Nezkušený řidič by se tedy měli více věnovat řízení a nezabývat se sekundárními úkoly, které s řízením vozidla nesouvisí. Více času by mělo být věnováno sledováním relevantních informací – dopravnímu značení, semaforům, přechodům pro chodce atd. (1)

Teorie vizuální orientace v prostoru byla vytvořena Cohenem (1998). Teorie vychází z toho, že řidič má vizuálně fixovat pouze relevantní objekty, tedy objekty, které obsahují dopravně relevantní informaci. Nezáleží na jejich množství, ale na požadavcích konkrétní dané situace. Řidič by měl správně vizuální prostor prohledávat a ne fixovat pohled delší dobu na jeden objekt. U začátečníků je možno zrakové vnímání rozvíjet. Například tím, že se bude zkracovat doba mezi vynořením nebezpečného objektu a první zrakovou fixací řidiče. (1,15)

V experimentálních studiích ohledně zrakového vnímání jsou srovnávány zkušený řidiči a začátečníci. Zjišťuje se, jak dlouho trvá fixace pohledu vztažená k danému objektu, jaký čas byl věnován nebezpečnému objektu, odklon pohledu od vozovky, míra reakční doby v nebezpečných situacích atd. Výsledky jsou zjišťovány buď při sledování videa s dopravními scénami, nebo během samotné praktické jízdy. (1)

## 4 AUTOŠKOLA

1. Výuka – teoretická příprava, spočívající v seznámení s pravidly silničního provozu a zásadami bezpečného dopravního chování
2. Výcvik – praktická jízda (autocvičiště, trenažér, reálný silniční provoz), údržba vozidla a obsluha jeho zařízení
3. Výchova – prolíná obě předchozí části a probíhá neustále v procesu přípravy budoucího řidiče (1)

**Ad. 1.** V tomto procesu teoretické výuky se nejedná o pouhé paměťové zvládnutí učiva, které je zaměřené na úspěšné složení zkoušky, ale o skutečné pochopení, osvojení a integraci pravidel a zásad bezpečného dopravního chování do vlastních vzorců chování a přemýšlení konkrétního žáka. Předpokladem úspěšného zvládnutí zkoušky je správná motivace žáka a vysvětlení následků chybného jednání. (1)

**Ad. 2.** Během výcviku musí žák zvládnout celou řadu pohybových celků, které si žák postupně osvojuje jak ve fázi poznávací, upevňovací a automatizované. Učitel musí tyto dovednosti umět rozfázovat, zhodnotit zvládnutí a postupně zvyšovat náročnost podmínek jejich uplatnění, vést žáka od mechanického plnění úkolů až k vědomému plnění, které je mentálně regulované. (1)

**Ad. 3.** Proces výchovy by měl prolínat teoretickou přípravu se všemi fázemi praktického výcviku. Měl by také překračovat rámec zvládnutí techniky řízení vozidla a měl by žáka vést k přijetí filozofie bezpečné účasti v provozu, k vědomé odpovědnosti za vlastní rozhodnutí, k ohleduplnosti k ostatním účastníkům i životnímu prostředí, k celkové úctě k životu i materiálním hodnotám. Nejedná se o vyčlenění nebo přidání počtu hodin v osnově výuky, čímž bývá ospravedlňován deficit v této oblasti. (1)

### 4.1.1 Moderní postup výuky v autoškole

Koučování (koučink) je metoda zaměřená na aktivaci žáka, která zapojuje tělo, myšlení a emoce k vytvoření vnitřního i vnějšího uvědomování si a odpovědnosti v rovnocenném vztahu mezi žákem a koučem (instruktorem, učitelem). (1)

### 4.1.2 Postup výuky při moderním výcviku

A) Aktivují žáka, aby více vnímal sám sebe, vozidlo a interakce mezi ním a ostatními v dopravním prostředí.

B) Akceptují žáka jako zodpovědného za sebe, za vlastní výcvik a za své chování v provozu (a tento význam dodržovat v komplexní situaci).

C) Formují vztah mezi žákem a učitelem jako partnerský, v němž kouč pozorováním, otázkami a zpětnou vazbou povzbuzuje žáka, aby jednal sám za sebe, určoval si cíle, zapracovával své zkušenosti a vytvářel si strategie, jak tyto cíle plnit i v budoucnu (1)

## 4.2 ZÁSADY MLADŠÍHO ŘIDIČE

1. *Být ohleduplný ke každému řidiči a chodci.*
2. *Jezdit přiměřenou rychlostí, nespěchat a nevystavovat se zbytečnému riziku pro zdánlivý časový zisk.*
3. *V noci zpomalit rychlost.*
4. *Dodržovat bezpečnou vzdálenost od vozidla před sebou.*
5. *Před vrcholem stoupání a v zatáčkách nevyjíždět z pravé poloviny vozovky.*
6. *Nevymcovat si přednost na křižovatkách.*
7. *Správně se zařazovat a jezdit ve správném jízdním pruhu. Včas signalizovat záměr odbočit.*
8. *Neřídít vozidlo citově rozrušen.*
9. *Jedná-li jiný účastník provozu nepřiměřeně, neuplatňovat právo na odvetu.*
10. *Při jízdě v hustém provozu častěji používat zpětného zrcátka. (2)*

### 4.3 ZÁSADY ZAČÍNÁJÍCÍHO ŘIDIČE

1. *Jezdit opatrně zejména v zimním období. Podmínky pro jízdu jsou mnohem náročnější. Přizpůsobit rychlost svým schopnostem.*
2. *Nezapomínat na kontrolu technického stavu vozidla. Dbát zejména o brzdy, řízení a osvětlení.*
3. *První jízdy absolvovat po méně frekventovaných silnicích, aby si začátečníci postupně zvykli na vozidlo, které má mít označení „Začátečník“. Cvičit nejdříve samostatně, nejlépe na odlehlejších místě, postupně se zdokonalovat a osmělovat. Nebát se co nejvíce jezdit a postupně řešit stále složitější dopravní situace. Zdokonalovat se i po technické stránce. Zpočátku raději nejezdit ve ztížených podmínkách (v mlze, na náledí).*
4. *Nezapomínat na ohleduplnost a připomínat si poznatky získané z autoškoly. Od začátku svých samostatných jízd nepřeceňovat své schopnosti. Na silnici je ještě mnoho záludností, které začátečník nezná. Je třeba jezdit spíše pomaleji, nikomu nepřekážet, na cestu vyjez vždy včas (mít rezervu času).*
5. *Je důležité sledovat provoz i za sebou a stále si všimnout chování vozu v nejrůznějších provozních situacích. Zpočátku nepřekračovat rychlost 80 km/hod.*
6. *Autoškola dává řidičům pouze základ, teprve praxe vytvoří opravdové řidiče. Po získání řidičského průkazu okamžitě jezdit a postupně si zvykat na provoz, zpočátku však je třeba být ke svému umění kritičtější. Neustále trénovat řízení vozidla.*
7. *Při prvních samostatných jízdách nejezdit rychle, snažit se co nejvíce soustředit. Nenechat se rušit vnějšími vlivy.*
8. *Prvních asi 5000 km jezdit obzvláště opatrně, přiměřenou rychlostí a dávat velký pozor na děti v provozu. Vozidla nejsou jenom přáteli v práci a při rekreaci. Při špatném ovládní mohou i usmrcovat. Teprve asi po 50 000 km dostane řidič ten správný „vhled“ do dopravních situací.*
9. *Neodkládat natvrdo učební texty, ale občas se k nim vracet.*
10. *Vždy se učit předvídat! Kdykoli se vám může přihodit situace, se kterou jste se dosud neseekali. Nejasnosti řešte se zkušenými řidiči. (2)*



## 4.4 MLADÍ ŘIDIČI OČIMA INSTRUKTORŮ

### **Průzkum zjistil, že současní mladí řidiči více riskují a prospěl by jim dodatečný výcvik.**

Evropští instruktoři v autoškolách se domnívají, že dnešní mladší řidiči se více pouštějí do rizik než předcházející generace. Podle studie jsou potřeba nové přístupy pro zlepšení připravenosti mladých řidičů na jízdu ve vozidle.

Z průzkumu, který v roce 2013 provedla firma EMEA a Evropská asociace autoškol (EFA) mezi 2 334 instruktory ze dvanácti evropských zemí vyplývá, že až 51 % z nich si myslí, že mladí potřebují více výcviku, než předchozí generace. (8)

### **Postoje bezpečnosti na silnicích a výcviku řidičů.**

Jednou z hlavních příčin nebezpečného řízení mladých řidičů je podle 65 % instruktorů evropských autoškol nedostatek povědomí o následcích, které dopravní nehody mají. Rovněž se 65 % instruktorů domnívá, že dnešní mladí řidiči potřebují více výcviku, který by byl zaměřen na bezpečné řízení. Existuje totiž stále více podnětů, které odvádějí pozornost od samotného řízení. Podobný počet instruktorů, tj. 63 % říká, že současná generace mladých řidičů vyrostla v uspěchané, hektické době, což výrazně ovlivnilo, že řídí nebezpečněji, než dřívější generace. (8)

Poměrně alarmující fakt je, že 29 % evropských instruktorů se domnívá, že dnešní mladí řidiči pravděpodobně nebudou respektovat rady, které se jim dostávají v autoškole během výcviku. Toto je způsobeno nejspíše tím, že si instruktoři myslí, že mladí nevidí v absolvování autoškoly žádný význam. (8)

John Lepine, prezident Evropské asociace autoškol, okomentoval výsledky průzkumu následovně: „*Tato studie odhaluje, jak důležité je pro instruktory vyučovat více než jen jízdní dovednosti. Vynikající instruktor se vyznačuje neustálým zájmem o rozvíjení bezpečného chování za volantem u začínajících řidičů. Tím jim napomůže jednak vypořádat se s rušivými podněty, jednak brát bezpečnost silničního provozu vážně.*” (8)

## Hlavní příčiny nebezpečného řízení.

Dle instruktorů autoškol jsou hlavními příčinami nebezpečného řízení mezi mladými Evropany:

- nedostatek povědomí nováčků o možných následcích nehod (65 %)
- nedostatek zkušeností (62 %)
- odvádění pozornosti mobilními telefony (50 %)
- užívání drog a alkoholu (49 %)
- klam nesmrtelnosti (51 %)
- vliv vrstevníků (51 %)
- rozptylování hlasitou hudbou (21 %)
- zlovyky přebírané od rodičů (37 %)
- popkulturní glorifikace nebezpečné jízdy (33 %) (8)

Převaha jednotlivých faktorů odvádějících pozornost u mladých řidičů se v různých evropských zemích liší. Například francouzští instruktoři uvádějí, že nejvíce přispívá k neopatrné jízdě nováčků užívání drog a alkoholu (85 %). V Polsku instruktoři tvrdí, že tlak vrstevníků je hlavní příčinou nebezpečné jízdy mezi mladými řidiči a to až v 73 %. Za nejčastější důvody nezodpovědného chování při řízení u mladých českých řidičů považují instruktoři nedostatečné zkušenosti (48 %) a pocit nezranitelnosti za volantem (54 %). Naopak použití mobilního telefonu jako důvod odvádění pozornosti od řízení uvádí pouze 22 % dotazovaných českých instruktorů, což je nejméně z celé Evropské unie (50 %). (8)

## Názory instruktorů autoškol, co má největší vliv na nezodpovědné řízení mladých řidičů

	Špatné návyky získané od rodičů	Tlak od vrstevníků	Popkulturní glorifikace nebezpečné jízdy	Mladí řidiči si myslí, že jsou nesmrtelní nebo nezranitelní	Neuvědomování si možných následků nehod	Užívání drog a alkoholu	Nedostatek zkušeností	Rozptylování hlasitou hudbou	Odvádění pozornosti mobilními telefony
EU	37%	51%	33%	51%	65%	49%	62%	21%	50%
Rakousko	54%	56%	28%	37%	63%	28%	46%	15%	45%
Belgie	44%	44%	21%	43%	57%	32%	72%	17%	40%
Česká republika	32%	38%	32%	54%	27%	29%	48%	15%	22%
Dánsko	41%	55%	24%	69%	61%	48%	60%	18%	43%
Francie	20%	31%	37%	67%	85%	85%	62%	14%	58%
Německo	38%	61%	31%	22%	61%	36%	67%	23%	51%
Itálie	35%	50%	43%	52%	66%	66%	57%	15%	53%
Nizozemsko	33%	59%	33%	65%	71%	43%	69%	27%	60%
Polsko	41%	73%	36%	59%	73%	61%	68%	43%	57%
Rusko	42%	49%	29%	43%	67%	39%	67%	30%	34%
Jižní Afrika	57%	60%	37%	51%	60%	56%	64%	24%	60%
Španělsko	25%	22%	41%	42%	77%	70%	52%	20%	59%
Švýcarsko	32%	57%	36%	35%	71%	59%	61%	12%	51%
Turecko	64%	69%	58%	53%	66%	69%	82%	60%	77%
Velká Británie	49%	69%	37%	62%	66%	36%	76%	32%	63%

Tabulka č. 1 - Vliv na nezodpovědné chování řidiče (8)

### Evropští instruktoři autoškol tvrdí, že za špatné bezpečnostní návyky mladých řidičů mohou jejich rodiče.

Z průzkumu, který proběhl v Evropě, vyplývá, že mladí získávají od svých rodičů špatné návyky a díky tomu jezdí nezodpovědně. Nejčastěji předávají rodiče špatné návyky mladým v Itálii, Francii, Rakousku a ve Španělsku. Nejmenší problémy jsou v tomto směru ve Švýcarsku, Polsku a v České republice. (8)

Celkem 64 % instruktorů z Evropy si myslí, že mladí si osvojují špatné návyky tím, jak dlouhá léta sledují své rodiče při jízdě. Například v České republice tento názor zastává pouze 55 % instruktorů. Oproti Rusku, kde si ruští instruktoři myslí, že rodiče dávají mladým řidičům dobrý příklad (72 %). Dalším z důvodů nezodpovědné jízdy je podle instruktorů tlak ze strany vrstevníků (51 %). (8)

Navzdory svým znalostem a pověření jsou evropští instruktoři realističtí. Domnívají se v oblasti špatných návyků, že studenty více ovlivňují jejich vrstevníci než samotní instruktoři. (8)

## Rodiče budou hrát důležitou roli.

Ačkoliv je nejlepší možnost vychovávat bezpečné řidiče tím, že jim rodiče budou dobrým příkladem, jsou zmíněny i další způsoby, jak se mladým řidičům věnovat ze strany rodičů. Například doma s dětmi mluvit o bezpečnosti v dopravě a aktivně se podílet na jejich vyučování. (8)

## Názory instruktorů na to, jak mohou rodiče pomoci dětem k bezpečné jízdě za volantem

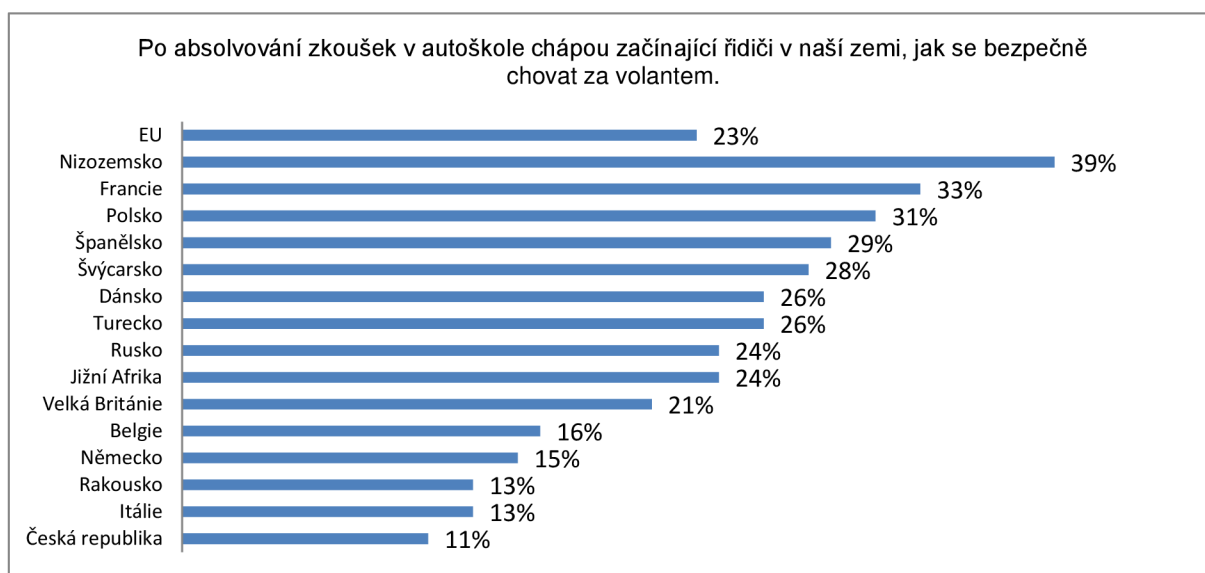
	Být při řízení dobrým příkladem	Učit doma děti zásady bezpečného řízení	Učit děti, jak správně udržovat vůz v bezpečném stavu	Cvičit s dětmi řízení (je-li to právně možné)	Požadovat pravidelné zprávy o výuce svých dětí od instruktora	Navštěvovat jízdy jako spolujezdec
EU	76%	33%	20%	31%	30%	33%
Rakousko	77%	27%	18%	42%	28%	44%
Belgie	62%	22%	10%	43%	18%	49%
Česká republika	58%	33%	11%	28%	27%	10%
Dánsko	78%	46%	21%	17%	15%	14%
Francie	82%	20%	19%	48%	51%	54%
Německo	75%	31%	10%	13%	38%	28%
Itálie	68%	15%	10%	44%	34%	29%
Nizozemsko	80%	32%	10%	21%	29%	33%
Polsko	91%	68%	64%	33%	21%	21%
Rusko	86%	42%	41%	23%	17%	17%
Jižní Afrika	69%	51%	41%	44%	47%	41%
Španělsko	81%	30%	28%	6%	24%	24%
Svýcarsko	79%	25%	12%	34%	31%	38%
Turecko	88%	41%	34%	51%	48%	47%
Velká Británie	78%	46%	33%	43%	47%	51%

Tabulka č. 2 - Pomoc rodičů dětem s bezpečným řízením (8)

Instruktoři si také oblíbili technologii “černých skříněk”, kdy rodiče mohou sledovat rychlost či zrychlování vozů svých dětí. Skřínky jsou nejpůvodnější ve Velké Británii, kde je jejich zastáncem 79 % instruktorů, zatímco v Dánsku je to jen necelá čtvrtina (24 %). (8)

## Jízdy i zkoušky v autoškole by mladým řidičům měly poskytnout reálnější řidičské zkušenosti.

Instruktoři v autoškolách si myslí, že současné zkoušky nedovedou mladé řidiče vyškolit k bezpečné jízdě na silnici. Rovněž volají po simulacích „reálných situací“, kdy na nováčky v průběhu jízd i zkoušek působí různé podněty rozptylující jejich pozornost. Postupný systém získávání řidičského oprávnění a povinný kondiční výcvik by pomohly začínajícím řidičům získat více zkušeností a zvýšit sebevědomí. Pouze 23 % instruktorů autoškol si myslí, že mladí řidiči v Evropě po úspěšném složení řidičské zkoušky dostatečně chápou, co znamená bezpečné chování na silnici. Nejméně přesvědčení, že současné testování zajistí, aby se nováčci za volantem chovali bezpečně, jsou instruktoři autoškol v České republice, z nichž s tímto tvrzením souhlasilo pouze 11 %. (8)



Obr. č. 1 – Chápání mladých řidičů, jak se chovat bezpečně za volantem (8)

Celkově 56 % evropských instruktorů se vyjádřilo ve smyslu, že by uvítali zařazení podnětů, které rozptylují pozornost přímo do výcviku. Mladí řidiči by tak byli lépe připraveni na reálné situace, které mohou nastat při jízdě. Nejvíce se tato myšlenka zamlouvala instruktorům ve Velké Británii (96%). Naopak v České republice byla podpora této myšlenky nejmenší, pouhých 36 %. Také celkem 56 % instruktorů zastává názor, že by zkoušky v autoškolách měly zahrnovat více „reálných“ situací, jako například nouzové brzdění či neočekávaný manévr. (8)

Pedagogové v autoškolách poukazují i na skutečnost, že současné testy žákům neposkytnou dostatek informací o tom, jak udržovat vozidlo v bezpečném stavu – pouze 17 % instruktorů se domnívá, že tomu tak je. V Německu, Rakousku, Belgii a u nás věří instruktoři nejméně, že stávající pojetí řídičských zkoušek dokáže řidiče dostatečně informovat o tom, jak se starat o svůj vůz. Řešením by mohlo být například zařazením několika pokynů pro údržbu do řídičských zkoušek. (8)

### **Vyšší pokuty nebo postupné získávání řídičského oprávnění a kondiční výcvik vychovává bezpečnější mladé řidiče.**

Vzhledem k postoji mladých lidí k výcviku v autoškole a široké škále faktorů, které vedou k nesprávnému chování za volantem, není divu, že si až 52 % instruktorů myslí, že by evropské úřady měly zavést tzv. postupné získávání řídičského oprávnění, navržené tak, aby začínající řidiči získávali řídičské zkušenosti a dovednosti postupně. (8)

### **Povinné kondiční jízdy.**

Názory na tuto disciplínu se rozcházejí. Pouze necelá polovina instruktorů (45 %) žádá úřady, aby zavedly povinnost absolvovat kondiční výcvik i poté, co mladí řidiči složí zkoušky. Tímto způsobem by si měli zvýšit jednak sebevědomí při řízení a hlavně získat řídičské zkušenosti za různých podmínek (jako např. v zimních podmínkách nebo na dálnici). Přestože se tento postup považuje za vhodný, instruktoři se shodují, že až 43 % nových řidičů by o kondiční výcvik po úspěšném složení zkoušek nemělo zájem. (8)

### **Mladí muži za volantem jezdí rychle po vzoru hrdinů z hollywoodských filmů, tvrdí instruktoři autoškol.**

Instruktoři v autoškolách se shodují, že by mladí řidiči přistižení při rychlé jízdě měli čelit tvrdším postihům. Vyplývá to z rozsáhlého průzkumu mezi evropskými instruktory autoškol. (8)

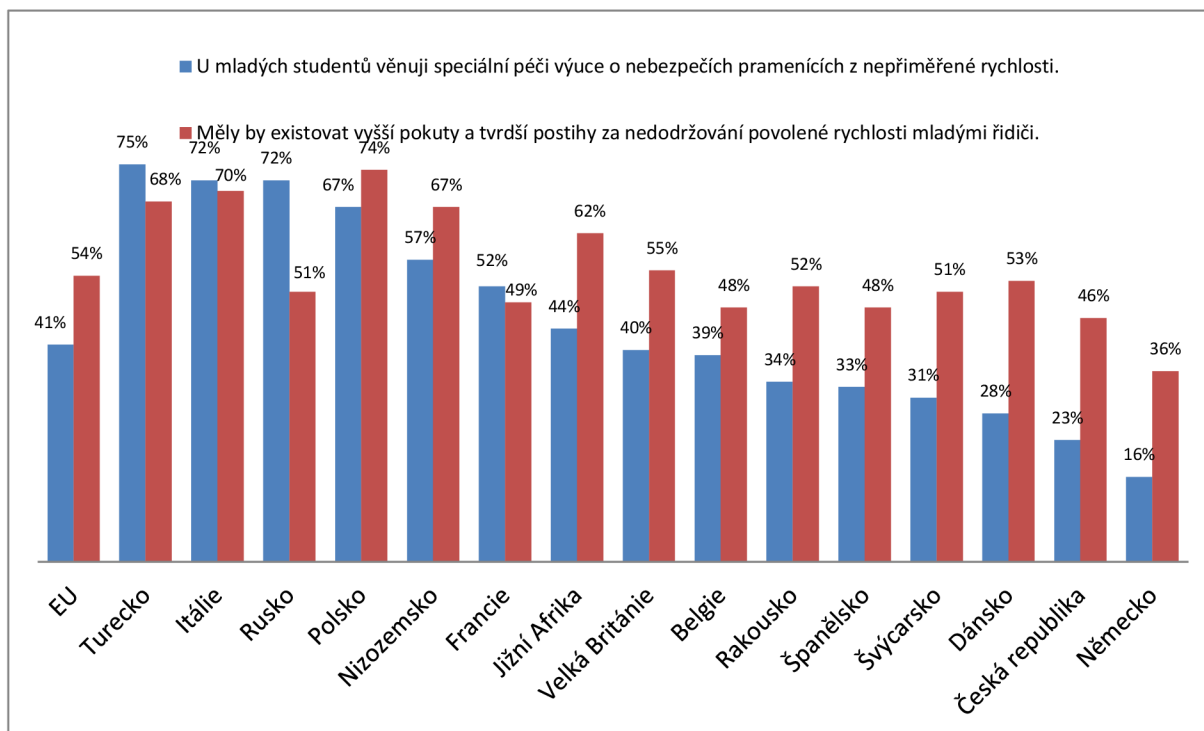
Až 33 % evropských instruktorů se domnívá, že sklony mladých mužů k riskantnímu chování a nepřiměřené rychlosti za volantem pramení z popkulturního oslavování rychlé jízdy. A 52 % je přesvědčeno, že naše společnost spojuje rychlou jízdu s mužností. Tuto myšlenku

zastává nejvíce respondentů v Polsku 76 %, v České republice tomu věří 37 % dotazovaných. (8)

Instruktoři ve Španělsku, Itálii a Francii nejčastěji uvádějí jako důvod vysoké nehodovosti a bezohlednosti za volantem u mladých mužů současnou „macho“ kulturu. Toto zjištění odráží výsledky výzkumu společnosti Goodyear z roku 2012 týkajícího se bezpečnosti silničního provozu, který ukázal, že mladí muži více riskují a jezdí rychleji než jejich stejně staré ženské protějšky. (8) Mladé řidičky bývají osobnostně i sociálně vyspělejší, zviditelňují se jinak – vzhledem, oblečením, zajímavými aktivitami, méně riskují a ochotněji přijímají omezení plynoucí z pravidel provozu na pozemních komunikacích. (9)

Dohromady 39 % instruktorů je přesvědčeno, že v médiích se neobjevuje dostatečné množství informací, které by se zaměřovali na problém překračování rychlosti u mladých mužů. Nejčastěji na nedostatek mediálních kampaní, které by se věnovaly mladým mužům za volantem a jejich překračování povolené rychlosti, poukazovali instruktoři v Polsku (52 %) a Nizozemsku (50 %), naopak nejméně se s tímto tvrzením ztotožňují instruktoři v České republice (23 %) a Německu (22 %). (8)

Dobrou zprávou je, že evropští instruktoři si sklony mladých mužů k rychlé jízdě uvědomují. 41 % z nich uvádí, že svým mladým žákům věnují více pozornosti a péče, aby je upozornili na nebezpečí, které pramení z nepřiměřené rychlosti za volantem. Nejvíce si svou zodpovědnost školit mladé řidiče tak, aby dokázali odolávat pokušení rychlé jízdy nebo nerozvážné jízdy, uvědomují v jihoevropských zemích. Celkem 54 % instruktorů z Evropské unie si současně myslí, že začínající řidiči by měli být vystaveni vyšším trestům a pokutám za nedodržování povolené rychlosti, v České republice se jedná o 46 %. (8)



Obr. č. 2 – Postihy a péče pro mladé řidiče (8)

### **Instruktoři v autoškolách tvrdí, že mladí řidiči projdou testy, aniž by věděli, jak udržovat vozidlo v bezpečném stavu.**

Výsledky ukázaly, že se instruktoři domnívají, že mladí lidé absolvují zkoušky s velmi omezenou znalostí toho, jak správně kontrolovat a udržovat vozidlo v bezpečném a provozuschopném stavu. (8)

Instruktoři se shodují, že pouze jeden ze čtyř (24 %) mladých řidičů dokáže po složení zkoušky zkontrolovat a případně i opravit osvětlení vozidla nebo jeho stěrače a dokonce jen 21 % dovede správně použít systém na monitorování tlaku v pneumatikách. Správná hodnota tlaku v pneumatikách a funkční blinkry a světla jsou přitom pro bezpečí na silnici klíčové. (8)



Z výsledků průzkumu provedeného společností Goodyear (o kterém se dále zmiňují v kapitole 5.5) v roce 2012 také vyplynulo, že si začínající řidiči neuvědomují význam správné údržby pneumatik. Pouze 45 % začínajících řidičů navíc uvedlo, že se v autoškole dozvěděli něco o kontrole tlaku v pneumatikách. Instruktoři o schopnostech mladých lidí provádět údržbu vozidla notně pochybují, ovšem mladí lidé si myslí, že se o svá vozidla postarat umějí. Například pouze 16 % instruktorů se domnívá, že začínající řidiči by zvládli vyměnit pneumatiku – ve srovnání se 44 % nováčků, kteří uvedli, že to dovedou. (8)

	Důležitost správné údržby pneumatik	Používání systému na monitorování tlaku v pneumatikách	Kontrola hloubky dezénu	Kontrola a výměna žárovek, stěračů apod.	Kontrola hladiny oleje, nemrznoucí směsi a směsi do ostřikovačů	Kontrola a nastavení zrcátek a sedaček	Příprava na zhoršené povětrnostní podmínky	Výměna pneumatiky po defektu
<b>EU</b>	38%	21%	41%	24%	41%	55%	34%	16%
Rakousko	30%	30%	38%	6%	37%	45%	30%	10%
Belgie	28%	11%	41%	11%	27%	64%	45%	19%
Česká republika	27%	18%	34%	25%	34%	46%	28%	22%
Dánsko	40%	6%	50%	28%	47%	56%	18%	8%
Francie	53%	31%	45%	40%	57%	69%	36%	21%
Německo	36%	38%	44%	15%	42%	56%	37%	10%
Itálie	41%	22%	40%	22%	33%	60%	31%	20%
Nizozemsko	38%	9%	49%	28%	39%	22%	35%	11%
Polsko	51%	46%	48%	64%	89%	92%	47%	41%
Rusko	25%	20%	30%	35%	34%	69%	44%	33%
Jižní Afrika	29%	14%	27%	17%	19%	44%	23%	24%
Španělsko	38%	22%	39%	27%	34%	58%	31%	22%
Švýcarsko	36%	5%	31%	11%	23%	34%	41%	1%
Turecko	54%	42%	41%	79%	83%	89%	71%	54%
Velká Británie	34%	18%	36%	16%	32%	59%	25%	6%

Tabulka č. 3 - Správná údržba vozidla (8)

Položená otázka: Domníváte se, že jsou začínající řidiči po absolvování zkoušek v autoškole dobře informovaní v jednotlivých oblastech údržby a nastavení vozidla spojených s bezpečností?

### **Instruktoři se věnují výuce základní údržby vozidla.**

Instruktoři se sice shodují, že hlavní povinností je poskytnout výuku řízení, ale zároveň také chápou, jak je důležité pro mladé řidiče poskytnout klíčové informace o údržbě vozidla, které má zůstat provozuschopné. (8)

Instruktoři v celé Evropě se domnívají, že nejdůležitějšími oblastmi údržby jsou udržování pneumatik v řádném stavu. Neméně důležité je správné nastavení zpětných zrcátek i sedadel a samozřejmě kontrola hladiny provozních kapalin, jako jsou motorový olej a nemrzoucí chladicí kapalina. (8)

	Důležitost správné údržby pneumatik	Používání systému na monitorování tlaku v pneumatikách	Kontrola hloubky dezénu	Kontrola a výměna žárovek, stěračů apod.	Kontrola hladiny oleje, nemrzoucí směsi a směsi do ostří kovačů	Kontrola a nastavení zrcátek a sedaček	Příprava na zhoršené povětrnostní podmínky	Výměna pneumatiky po defektu
<b>EU</b>	70%	43%	68%	42%	66%	71%	51%	30%
Rakousko	54%	59%	58%	21%	55%	55%	46%	32%
Belgie	63%	18%	69%	18%	56%	67%	40%	9%
Česká republika	53%	27%	55%	38%	50%	57%	41%	39%
Dánsko	69%	10%	73%	40%	68%	71%	26%	10%
Francie	81%	44%	64%	63%	75%	78%	50%	34%
Německo	61%	60%	62%	32%	62%	62%	57%	25%
Itálie	74%	39%	67%	42%	53%	68%	51%	44%
Nizozemsko	85%	26%	80%	53%	78%	80%	65%	24%
Polsko	82%	78%	79%	79%	96%	95%	65%	63%
Rusko	48%	25%	42%	28%	58%	28%	60%	44%
Jižní Afrika	47%	24%	47%	36%	46%	56%	41%	36%
Španělsko	74%	48%	70%	46%	68%	71%	58%	38%
Švýcarsko	72%	66%	66%	34%	64%	74%	61%	16%
Turecko	89%	65%	60%	82%	78%	86%	82%	68%
Velká Británie	70%	39%	69%	37%	67%	69%	57%	22%

*Tabulka č. 4 - Které oblasti údržby učíte své žáky (8)*

### **Kampaně za bezpečí na silnicích se u mladých řidičů míjí účinkem, tvrdí instruktoři autoškol.**

Evropští instruktoři z autoškol naléhají na vlády, aby investovaly do kampaní, které budou mladé lidi šokovat. (8)

Pouze 31 % evropských instruktorů je přesvědčeno, že kampaně, které by měli zvyšovat povědomí o bezpečnějším provozu na vozovkách, jsou efektivní a chovávají řidiče k bezpečnější jízdě. (8)

Po celé Evropské unii vlády investují každý rok značné prostředky do kampaní zaměřujících se na zvyšování povědomí veřejnosti o bezpečné jízdě. Podle průzkumu, kterého se účastnilo 2 334 instruktorů autoškol z 12 zemí evropské unie, 41 % z těch, kteří mají přehled o kampaních za bezpečnost v silničním provozu probíhajících v jejich zemi, tvrdí, že tyto kampaně nemají žádný dopad na chování mladých řidičů a tudíž na bezpečnost na silnici. (8)

Vládní kampaně za bezpečnost silničního provozu udělaly největší dojem na instruktory ve Španělsku. Až 57 % se shoduje v tom, že kampaně měly efekt na ovlivňování postojů mladých řidičů k bezpečnosti. Zato vlády v Nizozemsku, ve Francii a v Belgii vytvářejí podle instruktorů nejméně efektivní kampaně. (8)

Mimo Evropskou unii jsou výsledky různorodé. Celkem 11 % jihoafrických instruktorů autoškol považuje kampaně za efektivní, zatímco v Turecku je to pouhých 25 %. Instruktoři v Rusku mají na vliv kampaní obdobný názor jako jejich kolegové z EU a pouhých 31 % z nich se domnívá, že kampaně pro veřejnost za bezpečný provoz v Rusku skutečně fungují.

Šokové metody, dramatické ukázky a kampaně, které budou zaměřené na specifické cílové skupiny, zlepší bezpečnost silničního provozu. Instruktoři jsou přesvědčeni, že současné kampaně směřující ke zvyšování povědomí o bezpečnosti na cestách nejsou natolik šokující, aby upoutaly pozornost mladých lidí a donutily je, se zamyslet nad svým chováním za volantem. (8)

Na dotaz, jak by měla vypadat rázná preventivní kampaň, se celkem 61 % instruktorů vyjádřilo, že nejlépe by přimělo mladé lidi brát bezpečnost silničního provozu vážně, kdyby se investovalo do dramatických simulací nehod. Preferované metody zahrnují použití simulátoru, který ukáže, jaké to je být ve vozidle v okamžiku převrácení, nebo hození bowlingové koule do předního skla jako názorná ukázka toho, co se může stát, když řidič nemá zapnutý bezpečnostní pás. (8)

Taktéž až 52 % z nich považuje za velmi účinné ukázat mladým nebo začínajícím řidičům fotografie nehod, které byly způsobeny neopatrným řízením. Dalším způsobem, který by se mohl osvědčit, jsou vládní kampaně, které by dbaly na efektivnější zapojení sociálních medií. (8)

### **Co ještě by měly vlády udělat?**

Evropští instruktoři se domnívají, že vlády kromě zlepšení postojů ke kampaním, které jsou zaměřeny na bezpečnost silničního provozu, by měly také podniknout praktičtější kroky, k vytvoření mladé generace bezpečných řidičů. Nejčastěji (47 %) bylo zmiňováno lepší prosazování dodržování stávajících pravidel provozu na silnicích. Následoval požadavek, aby mladí lidé byli vyučováni bezpečnosti silničního provozu od mladšího věku (44 %).

Dohromady 41 % instruktorů uvedlo, že by vlády měly investovat do školicích institucí a až 40 % navrhovalo, aby bylo po základních a středních školách vyžadováno vyučování bezpečnosti silničního provozu. (8)

	Reklama zaměřená na mladé v místech, kde se často pohybují	Využití celebrit k podpoře kampaní	Výuka ve školách o bezpečné dopravě	Zahnutí více otázek o bezpečnosti v dopravě do testů v autoškolách	Přísnější dopravní pravidla	Finanční investice do autoškol a jejich instruktorů	Spolupráce s organizacemi, které mladí řidiči znají	Začínat s praktickou výukou bezpečnosti v silničním provozu v mnohem mladším věku
EU	38 %	20 %	40 %	28 %	47 %	41 %	27 %	44 %
Rakousko	21 %	25 %	15 %	30 %	37 %	42 %	24 %	34 %
Belgie	36 %	10 %	38 %	30 %	40 %	49 %	19 %	42 %
Česká republika	31 %	24 %	49 %	23 %	38 %	31 %	16 %	32 %
Dánsko	43 %	16 %	34 %	26 %	49 %	28 %	29 %	28 %
Francie	42 %	28 %	21 %	20 %	53 %	32 %	35 %	58 %
Německo	34 %	12 %	20 %	17 %	33 %	35 %	27 %	46 %
Itálie	43 %	10 %	29 %	26 %	45 %	43 %	20 %	45 %
Nizozemsko	51 %	18 %	59 %	26 %	49 %	42 %	27 %	42 %
Polsko	44 %	26 %	65 %	39 %	61 %	63 %	40 %	50 %
Rusko	53 %	22 %	43 %	40 %	61 %	47 %	21 %	30 %
Jižní Afrika	59 %	27 %	50 %	33 %	54 %	60 %	38 %	47 %
Španělsko	36 %	21 %	64 %	17 %	53 %	50 %	30 %	51 %
Švýcarsko	30 %	22 %	33 %	44 %	51 %	36 %	24 %	49 %
Turecko	72 %	44 %	79 %	69 %	80 %	62 %	56 %	76 %
Velká Británie	46 %	26 %	55 %	33 %	49 %	41 %	34 %	50 %

Tabulka č. 5 - Názory instruktorů, co by vlády měly zlepšit (8)

## 4.5 DOPRAVNĚ PSYCHOLOGICKÉ VYŠETŘENÍ

V historii dopravní psychologie bylo vypracováno několik metod, které měly za úkol posoudit psychickou způsobilost k řízení motorových vozidel. Tyto metody byly převážně zaměřeny na řidiče z povolání. Vývoj struktury vyšetření směřoval od výkonové složky, která se zabývala základními psychickými funkcemi k postupnému zdůrazňování složky osobních charakteristik, která je neméně důležitá. V novele zákona č. 411/2005Sb. o provozu na pozemních komunikacích (361/2000 Sb.) byly vymezeny povinné kategorie řidičů, které musí projít dopravně-psychologickým vyšetřením a bylo povoleno provádět toto vyšetření všem psychologům bez ohledu na jejich zkušenosti a specializaci. Proto vznikla potřeba stanovit základní strukturu dopravně-psychologického vyšetření. Tohoto úkolu se chopila Asociace dopravních psychologů ČR, která také vypracovala tzv. nepodkročitelné minimum, respektive minimální standardy pro provádění dopravně-psychologických vyšetření. (1)

### **Struktura dopravně psychologického vyšetření:**

- Základní a upřesňující anamnestické údaje (zjištění symptomů, které představují riziko vzhledem k adaptivnímu a bezpečnému chování v dopravě).
- Anamnestické údaje vztahující se k řidičské praxi.
- Psychická výkonnost z hlediska kvantity a kvality:
  - intelekt
  - pozornost (koncentrace, distribuce, rozsah)
  - senzomotorická reaktivita a koordinace (rychlost a přesnost senzomotorických reakcí na sérii vizuálních a akustických podnětů v situaci časové tísně)
  - rozhodování (rychlost a spolehlivost v časové zátěži)
  - paměť
- Struktura a dynamika osobností:
  - emocionální labilita, impulzivita
  - problematicky zvládaná agresivita
  - tendence k riskování a neadekvátní percepce rizika
  - soutěživost
  - sebekritičnost
  - odolnost vůči zátěži
  - neurotická nebo psychotická symptomatika
- Závěr dopravně psychologického vyšetření. (1)

## 5 KAZUISTIKA Z POHLEDU EXPERTNÍHO INŽENÝRSTVÍ

### 5.1 UKÁZKY DOPRAVNÍCH NEHOD MLADÝCH ŘIDIČŮ

Dopravní nehoda je událost, při níž vznikne škoda na věcech, zranění nebo smrt v přímé souvislosti s dopravním provozem. Dopravní nehoda vzniká v důsledku náhlých a nepředvídaných okolností, které porušily správný a bezpečný chod dopravy. (3)

#### 5.1.1 Nehoda č. 1

K dopravní nehodě došlo dne 14. 4. 2012 (sobota) v 6:45. Úsek byl rovný a přehledný. Řidič osobního vozidla VW Golf, 1.6 rok výroby 1995 nejspíše vlivem mikro spánku vjel do protisměru, následně vyjel z vozovky a narazil do stromu. Řidiči bylo v době nehody 19 let. Vozidlu chyběla na zadní SPZ známka o STK. Ve vozidle byl sám a utrpěl mnohočetnou zlomeninu levé dolní končetiny, která byla hodnocena jako těžký úraz. Dechová zkouška neprokázala alkohol v krvi.



*Obr. č. 3 – Ukázka z dopravní nehody – VW Golf*

### 5.1.2 Nehoda č. 2

Tato nehoda se stala dne 17. 5. 2012 ve 23:00. Řidič osobního vozidla VW Polo nezvládl řízení v levotočivé zatáčce vlivem vysoké rychlosti, kde uvedl vozidlo do smyku, vyjel mimo vozovku a narazil do koruny silničního příkopu. Řidič, kterému bylo v době nehody 20 let, nebyl připoután, stejně jako jeho spolujezdec. Dechová zkouška u řidiče byla negativní. Řidič utrpěl tržné rány v obličeji, spolujezdec utrpěl těžké zranění a to uzavřený pneumotorax a zlomená žebra. Vozidlo bylo v dobrém technickém stavu a mělo platnou STK.



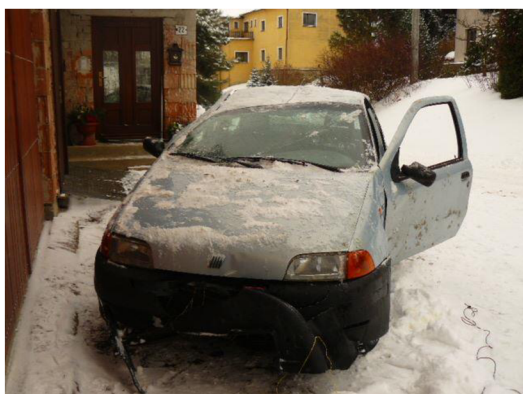
*Obr. č. 4 – Ukázka z dopravní nehody – VW Polo*



*Obr. č. 5 – Ukázka z dopravní nehody – VW Polo*

### 5.1.3 Nehoda č. 3

Tato nehoda je pro tuto práci specifická tím, že se jí účastnil sám autor této práce jako její viník a jediný účastník. Stalo se tak v lednu 2010 v obci Letohrad. Řidiči osobního vozidla Fiat Punto bylo 19 let a řidičský průkaz měl cca půl roku. Jel ze školy se spolužákem domů. Bylo čerstvě nasněženo a na vozovce byl uježděný sníh, po kterém se vozidlo v zatáčce dostalo do smyku, vůz najel pravým předním kolem na svah a převrátil se na střechu. Dopravní nehoda se obešla bez zranění a škodách na veřejném majetku. Vůz byl po nehodě použit na náhradní díly. Byla to jedna z autorových prvních jízd na sněhu.



Obr. č. 6 – Ukázka z dopravní nehody – Fiat Punto



Obr. č. 7 – Ukázka z dopravní nehody – Fiat Punto



Obr. č. 8 – Místo dopravní nehody – Letohrad (7)



#### 5.1.4 Nehoda č. 4

K dopravní nehodě došlo dne 10. 4. 2011 v 18:10. Řidič motocyklu v táhlé levotočivé zatáčce neuzpůsobil rychlost dopravně technickému stavu vozovky a vyjel ze silnice do příkopu. V příkopu narazil přední částí motocyklu do betonového patníku, který byl u vjezdu do domu. Při této dopravní nehodě došlo k těžkému zranění řidiče – zlomení levé stehenní kosti. Dechová zkouška byla u řidiče negativní. Řidiči motocyklu bylo v době nehody 21 let.



*Obr. č. 9 – Ukázka z dopravní nehody – konečná poloha*



*Obr. č. 10 – Ukázka z dopravní nehody*

### 5.1.5 Nehoda č. 5

Dne 30. října 2011 došlo k dopravní nehodě na křižovatce silnice I/53 a II/408. Řidič osobního motorového vozidla Volkswagen Golf, který jel po vedlejší komunikaci a nedal přednost v jízdě osobnímu motorovému vozidlu Škoda Octavia, které jelo po silnici I/53. V křižovatce došlo ke střetu přední části vozidla Volkswagen Golf a levou stranou vozidla Škoda Octavia, která byla následně odhozena na vozidlo MAN, které stálo v křižovatce a dávalo přednost v jízdě ostatním vozidlům. Řidiči vozidla Volkswagen bylo v době nehody 21 let. Řidič Škody Octavie byl těžce zraněn. Alkohol nebyl prokázán u nikoho z účastníků nehody. Z přiložené fotodokumentace je patrné, že výhledové poměry byly dobré.



*Obr. č. 11 – Ukázka z dopravní nehody – místo střetu*



*Obr. č. 12 – Ukázka z dopravní nehody – Škoda Octavia*



*Obr. č. 13 – Ukázka z dopravní nehody – VW Golf*

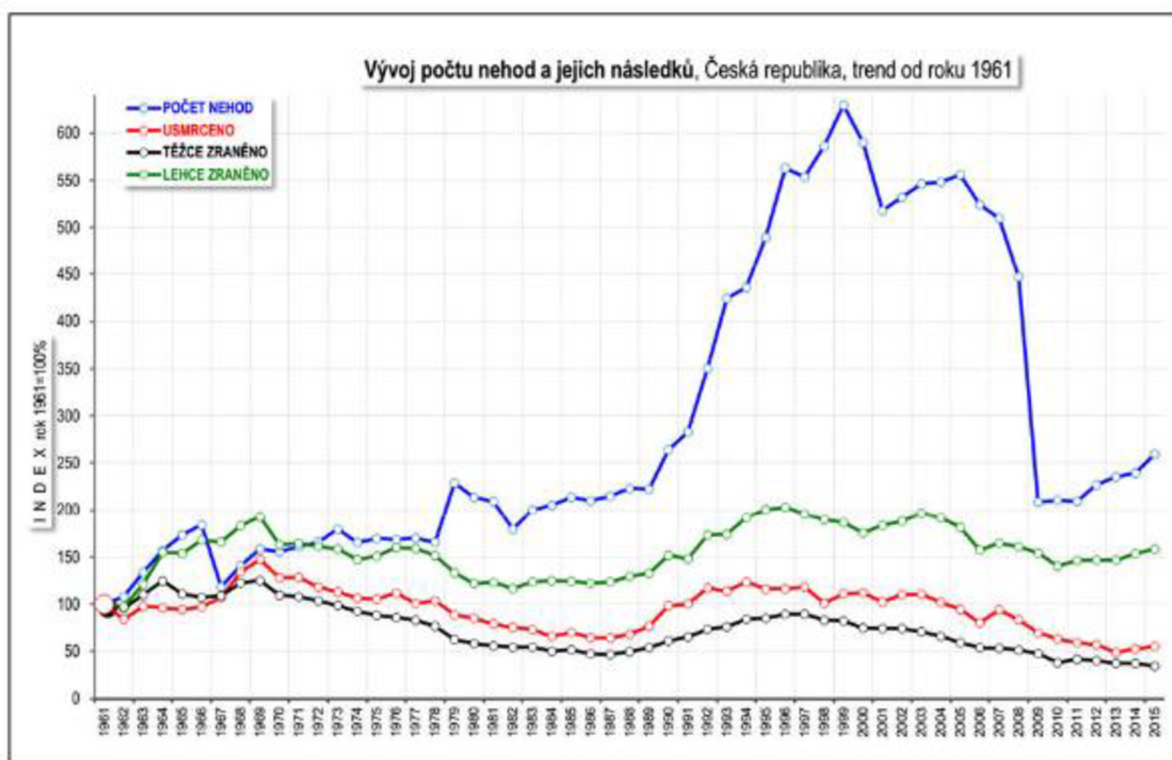
## 6 STATISTIKA

V této kapitole se seznámíme se statistikami dopravní nehodovosti v ČR, která se bude týkat hlavně mladých řidičů. Zdrojem těchto statistik je Policie ČR. Na základě dat z jejich webových stránek byly sestaveny grafy pro lepší ilustraci dopravní nehodovosti.

Dlouhodobé statistiky dopravní nehodovosti poukazují na vysoký výskyt dopravní nehodovosti zejména u mladých řidičů ve věkové kategorii 18-25 let. Příčiny této skutečnosti vyplývají z charakteristik chování této věkové kategorie dané osobnostním vývojem a psychickým zráním, způsobem trávení volného času a mírou odpovědnosti z pohledu akceptace sociální odpovědnosti. Charakteristické chování této věkové skupiny je vyšší impulzivita a potřeba vzrušujících zážitků, častý výskyt egocentričnosti a nedostatek vnitřního sebeovládání. Také nižší obratnost a vyšší únavnost patří k jejich charakteristikám. Toto všechno jsou rizikové faktory pro bezchybné zvládnutí dopravní situace. Způsob, jakým mladí lidé tráví volný čas, koresponduje s vysokou nehodovostí. Například návštěvy diskoték, noční jízdy, požívání alkoholu a drog. Vozidla v horším technickém stavu, vysoká rychlost jízdy a nezkušenost při nepřizpůsobení vozidla stavu vozovky a povětrnostním podmínkám jsou další velmi častou příčinou dopravní nehodovosti u mladých nezkušených řidičů. (3)

### 6.1 DLOUHODOBÝ VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI NA ÚZEMÍ ČR

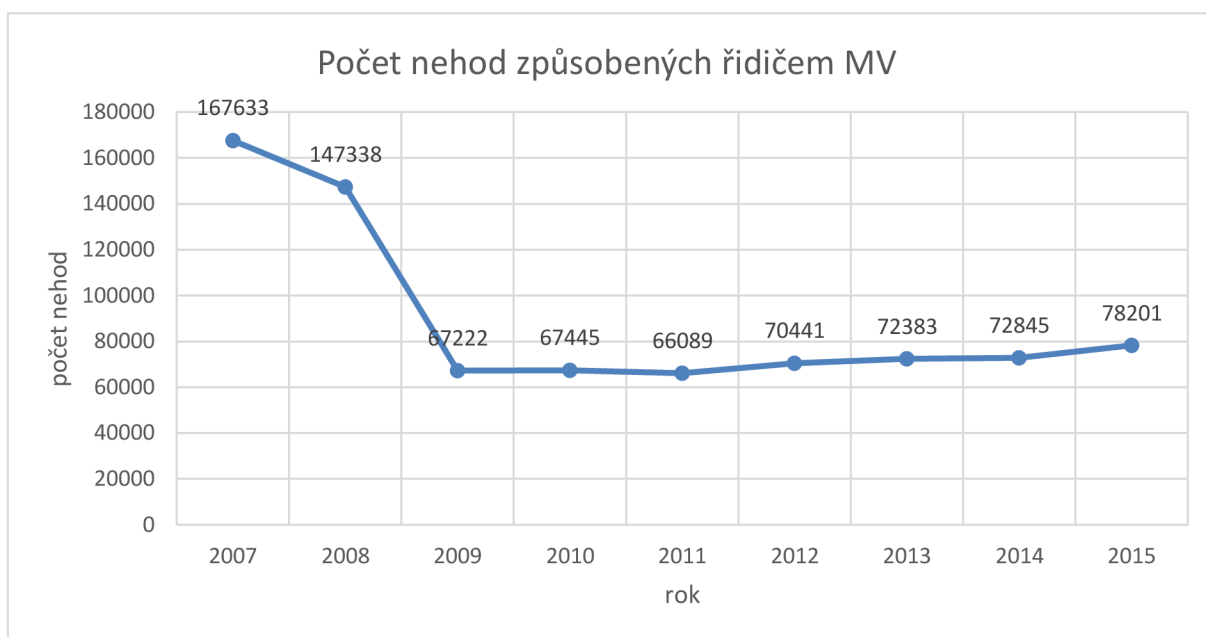
Velmi významným faktorem, který se podílí na statistikách dopravní nehodovosti, je legislativa. Z grafu č. 1 je patrný velký nárůst dopravní nehodovosti od roku 1989. Poté dva rapidní poklesy. První v roce 2001 a druhý v roce 2009. V roce 2001 se změnila výše škody pro oznamovací povinnost z 1 000 Kč na 50 000 Kč. V roce 2009 byla částka navýšena na 100 000 Kč. Graf č. 1 nevyjadřuje absolutní počty, ale jedná se o indexový graf. Rok 1961 byl brán jako index 100% a poté se zaznamenává nárůst nebo pokles ukazatelů v jednotlivých letech.



Graf č. 1 – Vývoj dopravní nehodovosti na území ČR (10)

## 6.2 POČET NEHOD V ČR ZPŮSOBENÝCH ŘIDIČI MOTOROVÝCH VOZIDEL

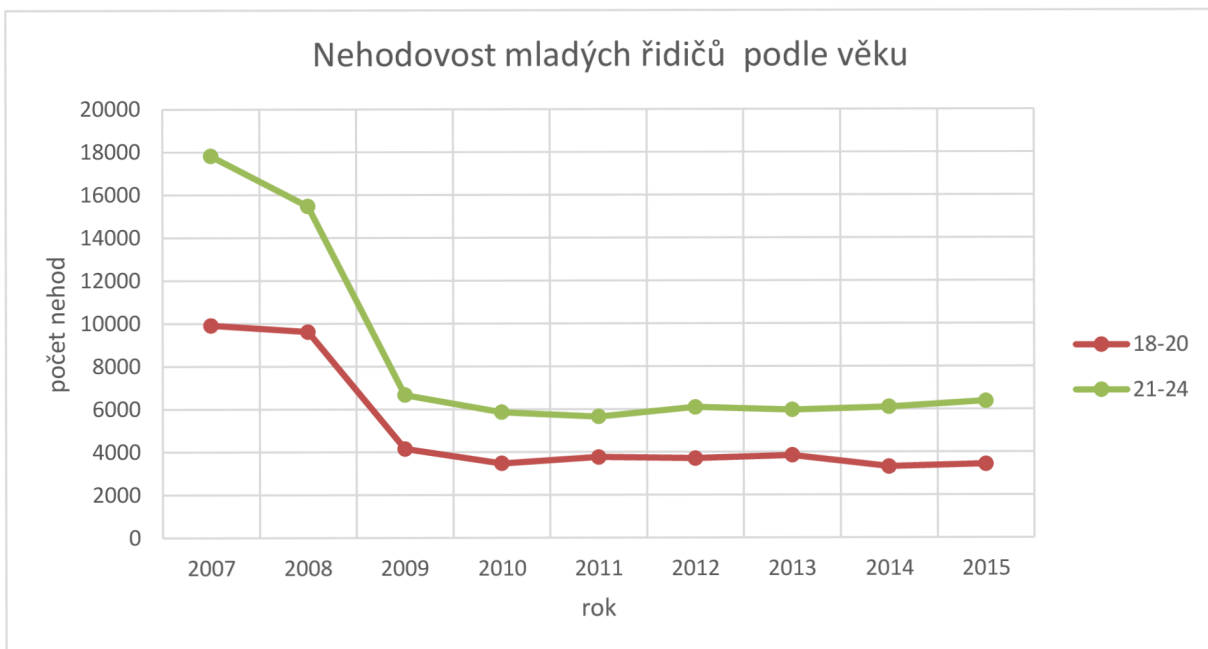
V grafu je znázorněno, jak se vyvíjí situace s dopravní nehodovostí za posledních 9 let v České republice. Je vidět rapidní pokles počtu nehod v roce 2009. Tuto skutečnost lze přičíst faktu, že byla legislativně změněna výše škody pro oznamovací povinnost z 50 000 na 100 000 Kč, což se do statistiky velmi podepsalo. Od roku 2009 je počet zaznamenaných nehod přibližně každý rok velmi podobný. Ovšem od roku 2011, kdy byl počet nehod nejnižší je vidět mírný nárůst. Statistiky za rok 2016 ještě nejsou dostupné.



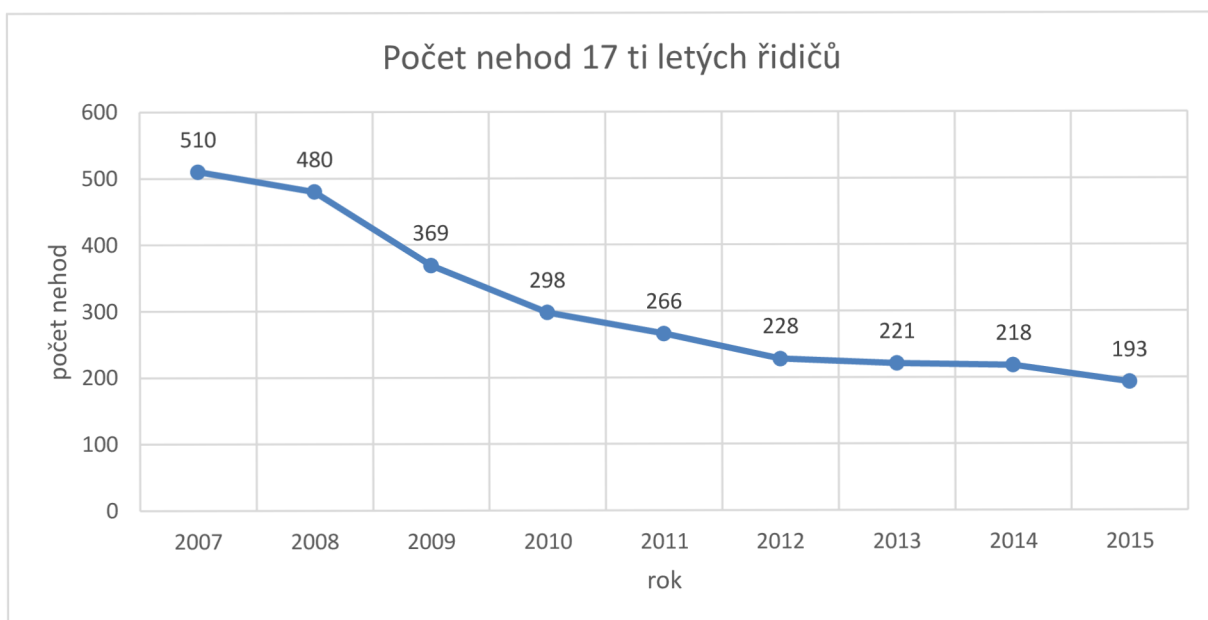
*Graf č. 2 – Počet nehod způsoben řidiči motorových vozidel*

### **6.3 NEHODOVOST MLADÝCH ŘIDIČŮ ROZDĚLENA PODLE VĚKU**

Do této kapitoly byla vstupní data rozdělena podle věku řidiče. První skupina řidičů byla ve věku 18-20 let. Druhá skupina byla ve věku 21-24. Z grafu číslo dva je patrné, že větší počet nehod mají paradoxně ti mírně zkušenější řidiči. Dá se to nejspíše přičíst faktu, že po ujetí určitého množství kilometrů se považují za zkušené řidiče a nebojí se tak riskovat jako tomu bylo na začátku jejich řidičské praxe. V grafu číslo tři je zaznamenán počet nehod 17 - ti letých řidičů v jednotlivých letech. Jedná se tedy pouze o motorkáře, nikoliv o řidiče automobilů.



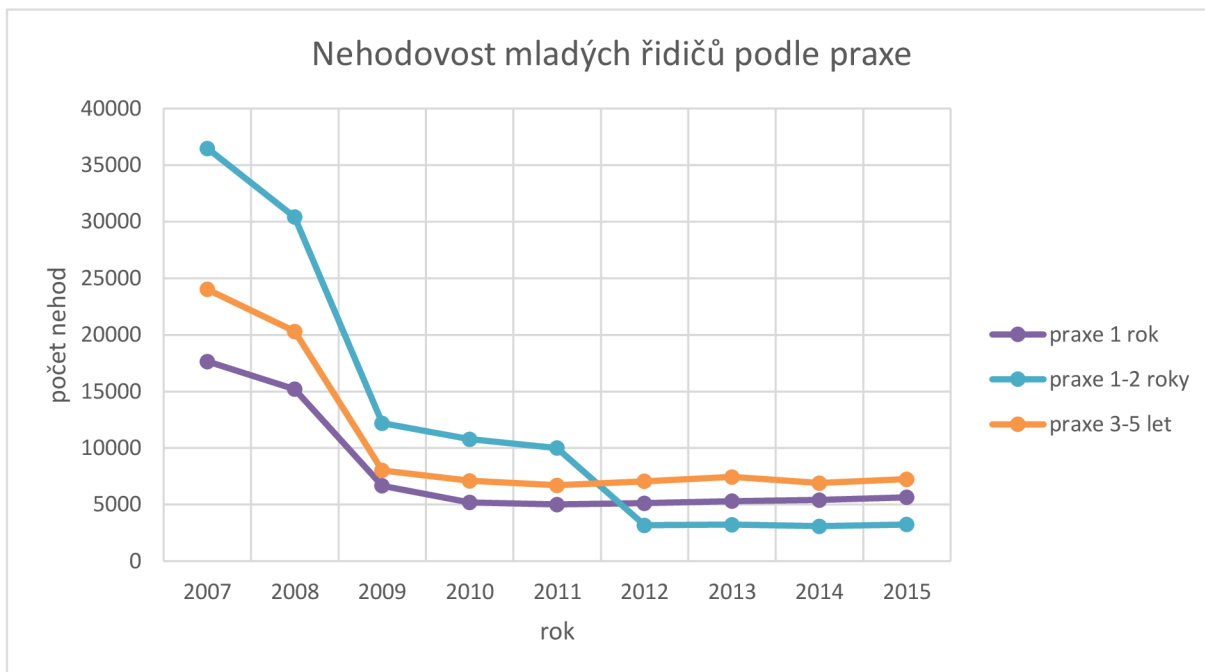
*Graf č. 3 – Počet nehod mladých řidičů podle věku*



*Graf č. 4 – Počet nehod sedmnáctiletých řidičů*

## 6.4 NEHODOVOST MLADÝCH ŘIDIČŮ ROZDĚLENA PODLE PRAXE

V této kapitole se vstupní data dělila podle praxe řidičů do třech skupin. Praxe do jednoho roku. Praxe 1-2 roky a praxe 3-5 let.



Graf č. 5 – Nehodovost mladých řidičů podle praxe

## 6.5 NEHODOVOST MLADÝCH ŘIDIČŮ ROZDĚLENA PODLE PRAXE A PODLE PŘÍČINY NEHODY

V této kapitole jsou vstupní data rozdělena jednak podle praxe mladých řidičů, ale především podle příčiny vzniku dopravní nehody. Data jsou čerpána z webu Policie ČR, kde byly příčiny rozděleny do čtyř kategorií v jednotlivých letech.

	2007			
	do 1 roku	1-2 roky	3-5 let	ostatní
<b>nepřiměřená rychlost</b>	<b>23,85%</b>	<b>17,84%</b>	<b>16,89%</b>	<b>15,20%</b>
<b>nesprávné předjíždění</b>	<b>2,18%</b>	<b>1,93%</b>	<b>1,93%</b>	<b>2,05%</b>
<b>nedání přednosti</b>	<b>18,07%</b>	<b>20,03%</b>	<b>20,15%</b>	<b>19,54%</b>
<b>nesprávný způsob jízdy</b>	<b>55,90%</b>	<b>60,20%</b>	<b>61,04%</b>	<b>64,83%</b>

Tabulka č. 6 – dělení nehod podle praxe a příčin za rok 2007



	2008			
	do 1 roku	1-2 roky	3-5 let	ostatní
nepřiměřená rychlost	25,08%	19,50%	18,20%	14,56%
nesprávné předjíždění	2,16%	2,09%	2,04%	1,86%
nedání přednosti	18,33%	19,99%	20,73%	18,15%
nesprávný způsob jízdy	54,44%	58,42%	59,03%	58,60%

Tabulka č. 7 – dělení nehod podle praxe a příčin za rok 2008

	2009			
	do 1 roku	1-2 roky	3-5 let	ostatní
nepřiměřená rychlost	36,87%	31,05%	29,98%	20,75%
nesprávné předjíždění	2,61%	2,39%	2,34%	2,23%
nedání přednosti	15,90%	18,84%	18,86%	16,99%
nesprávný způsob jízdy	44,62%	47,71%	48,80%	52,54%

Tabulka č. 8 – dělení nehod podle praxe a příčin za rok 2009

	2010			
	do 1 roku	1-2 roky	3-5 let	ostatní
nepřiměřená rychlost	37,07%	30,31%	30,17%	19,65%
nesprávné předjíždění	2,35%	2,60%	2,62%	2,06%
nedání přednosti	16,13%	18,45%	18,45%	16,51%
nesprávný způsob jízdy	44,46%	48,65%	48,76%	53,55%

Tabulka č. 9 – dělení nehod podle praxe a příčin za rok 2010

	2011			
	do 1 roku	1-2 roky	3-5 let	ostatní
nepřiměřená rychlost	37,49%	29,43%	28,39%	18,22%
nesprávné předjíždění	2,39%	2,36%	2,51%	1,98%
nedání přednosti	15,33%	18,03%	18,04%	16,01%
nesprávný způsob jízdy	44,79%	50,18%	51,06%	54,89%

Tabulka č. 10 – dělení nehod podle praxe a příčin za rok 2011

	2012			
	do 1 roku	1-2 roky	3-5 let	ostatní
nepřiměřená rychlost	37,98%	31,56%	30,67%	18,26%
nesprávné předjíždění	2,34%	2,29%	2,01%	1,76%
nedání přednosti	15,04%	16,76%	18,27%	15,63%
nesprávný způsob jízdy	44,64%	49,39%	49,04%	53,90%

*Tabulka č. 11 – dělení nehod podle praxe a příčin za rok 2012*

	2013			
	do 1 roku	1-2 roky	3-5 let	ostatní
nepřiměřená rychlost	35,37%	33,48%	29,35%	17,74%
nesprávné předjíždění	2,03%	2,29%	1,79%	1,66%
nedání přednosti	16,28%	16,63%	18,31%	15,17%
nesprávný způsob jízdy	46,31%	47,60%	50,54%	54,17%

*Tabulka č. 12 – dělení nehod podle praxe a příčin za rok 2013*

	2014			
	do 1 roku	1-2 roky	3-5 let	ostatní
nepřiměřená rychlost	34,92%	32,10%	26,98%	15,30%
nesprávné předjíždění	1,76%	2,36%	2,10%	1,78%
nedání přednosti	15,07%	17,56%	18,79%	15,46%
nesprávný způsob jízdy	48,25%	47,98%	52,12%	55,48%

*Tabulka č. 13 – dělení nehod podle praxe a příčin za rok 2014*

	2015			
	do 1 roku	1-2 roky	3-5 let	ostatní
nepřiměřená rychlost	31,85%	30,56%	25,78%	14,54%
nesprávné předjíždění	1,79%	2,13%	1,92%	1,69%
nedání přednosti	16,59%	16,30%	19,56%	15,17%
nesprávný způsob jízdy	49,77%	51,02%	52,74%	55,50%

*Tabulka č. 14 – dělení nehod podle praxe a příčin za rok 2015*

Z tabulek v této kapitole je patrné, že nejvíce nehod způsobí mladí řidiči nesprávným způsobem jízdy. Každý rok je téměř polovina nehod mladých řidičů způsobena nesprávnou technikou jízdy. Naopak nesprávné předjíždění je na vině jen v minimu případů. Nepřiměřená rychlost je téměř v jedné třetině viníkem dopravní nehody mladého řidiče. V porovnání s ostatními věkovými kategoriemi jsou na tom mladí řidiči velmi podobně. Častěji je u nich na

vině vyšší rychlost než u ostatních řidičů, což se dá vysvětlit jejich touhou po adrenalinových zážitcích a zároveň jejich nezkušeností.

## 6.6 PROCENTUÁLNÍ ZASTOUPENÍ NEHOD MLADÝCH ŘIDIČŮ

Z tabulky je patrné, že nehodovost mladých řidičů se procentuálně pohybuje průměrně kolem 14,7 % z celkového množství dopravních nehod, které byly způsobeny řidiči motorového vozidla v jednotlivých letech, což je poměrně vysoké číslo, vezmeme-li v potaz, že se jedná o řidiče ve věkové kategorii pouze od 18 do 24 let.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
počet nehod způsobených řidičem MV	167633	147338	67222	67445	66089	70441	72383	72845	78201
počet nehod mladých řidičů (18-24)	27728	25083	10806	9328	9409	9788	9803	9411	9804
procentuální zastoupení	17%	17%	16%	14%	14%	14%	14%	13%	13%

*Tabulka č. 15 - Procentuální zastoupení nehod mladých řidičů v jednotlivých letech*

## 6.7 PRŮZKUM SPOLEČNOSTI GOODYEAR

Průzkumu se zúčastnilo 6 400 řidičů z 16 zemí (15 evropských a Jihoafrická republika). Řidiči byli ve věku 17-25 let. Cílem průzkumu bylo zjistit názory respondentů na kvalitu řidičské přípravy a na chování během prvních let jejich řidičské praxe. Průzkum byl také zaměřen na zjištění postojů a názorů mladých řidičů k hlavním problémům motorismu. Průzkum provedla společnost IPSOS pro společnost Goodyear EMEA. (6)

Z průzkumu, který byl proveden, vyplývá, že více než čtvrtina mladých je přesvědčena, že pokud by musela opakovat řidičské zkoušky znovu, neuspěla by. Téměř polovina dotazovaných postrádá výcvik základních dovedností jako je například jízda v noci. Čeští mladí řidiči nadprůměrně často uvádějí, že získat řidičské oprávnění je poměrně snadné a rovněž jim přijde cena kurzovního poměrně rozumná. Ovšem nejméně si věří, pokud by museli opakovat řidičskou zkoušku. (6)

### **S větší pravděpodobností ženy napoprvé v testu neuspějí a nejsou si tolik jisté jako muži.**

Teoretickou částí testu projde napoprvé 84 % mladých řidičů. Naopak u praktické zkoušky je muselo 35 % žen skládat více než jednou a u mužů to bylo 28 %. Jsou zde také poměrně velké rozdíly mezi jednotlivými zeměmi. Například v Turecku napoprvé v teoretickém testu neuspěje více než 54 % mladých oproti Itálii a Německu kde je to pouhých 8 %. Největší pravděpodobnost neúspěchu mají při praktických zkouškách v Polsku (59 %), následuje Belgie a Nizozemsko (45 % a 43 %). (6)

### **Mladí řidiči nemají jistotu v základních oblastech řízení.**

Pokud dojde na podélné parkování, cítí se nejistě i po absolvování výcviku až 90 % mládeže. To není žádným překvapením, protože zvládnutí tohoto manévru může trvat roky, než si tuto dovednost mladí řidiči osvojí. Dánští, čeští, polští a rakouští mladí řidiči si jsou jisti nejméně s 27 %, 23 %, 22 % a 22 %, zatímco jejich britské, italské, ruské a španělské protějšky se považují za nejkolidnější s 12 %, 12 %, 10 % a 8 %. Mladí řidiči si také nebyli jisti, když došlo na jízdu v zahraničí. Největší obavy z řízení v cizině mají ruští a britští mladí řidiči (54 % a 46 %), naopak nejmenší obavy mají řidiči ze Švýcarska (13 %) a dále Rakušané, Belgičané a Nizozemci (všichni 14 %). To lze nejspíše přičíst skutečnosti, že se jedná o malé země a není zapotřebí jezdit daleko, aby se ocitli za státní hranicí. (6)

### **Mezery ve výcviku.**

Řízení v noci nepochybovalo během výcviku až 49 % mladých řidičů, což není překvapující, jelikož lekce zpravidla probíhají během dne. Ruští, čeští a turečtí mladí řidiči byli nejméně připraveni se 76 %, 75 % a 72 %, kteří uvedli, že neprošli žádným výcvikem. Zatímco Dánové a Němci byli připraveni nejlépe. Pouze 6 % a 2 % uvedla, že se tuto techniku nenaučili. Rovněž je z výzkumu patrné, že až 47 % mladých řidičů se nedozvědělo během výcviku nic o řešení krizových situací. Nejméně připraveni se cítili Češi, Němci, Turci a Francouzi se 70 %, 60 %, 59 % a 58 %. Respektive uvedli, že to nebylo součástí jejich výcviku. Naopak Velká Británie a Dánsko se jeví nejsvědomitěji. Pouze 14 % a 20 % uvedlo, že neabsolvovali žádný výcvik řízení v nouzových situacích. Vedle těchto skutečností se zdá, že začínající řidiči nejsou

připraveni ani v dalších dovednostech. Se zásadami ekonomické jízdy se seznámilo pouze 54 % respondentů, pouze 45 % respondentů vědělo, jak se kontroluje tlak v pneumatikách, a jen 20 % se naučilo, jak se vyměňuje defektní pneumatika. (6)

### **Získat řidičské oprávnění je sice snadné, ale nákladné.**

Až 62 % mládeže si myslí, že získat řidičský průkaz je snadné. Ovšem 37 % Rakušanů a Jihoafričanů, 33 % Poláků a Nizozemců se domnívá, že by neprospěli v řidičských zkouškách, pokud by je dnes skládali znovu. Získat dnes řidičský průkaz je drahé, s tímto tvrzením souhlasí až 81 % respondentů. V Německu a ve Francii se počet vystouplal na 93 % respektive 92 %. Naopak s tímto tvrzením se nejméně ztotožňují Češi a Rusové (64 %, respektive 61 %). (6)

### **Zimní počasí motá mladým řidičům hlavu.**

Mládež má o řízení v zimním počasí malé povědomí. Šokujících 40 % mladých řidičů si není vědoma faktu, že při nízkých teplotách je potřeba přezout vůz na zimní pneumatiky, které se do těchto podmínek lépe hodí, díky lepší přilnavosti na mokru a na sněhu. U mladých žen je toto povědomí menší než u mužů, což je nejspíše způsobeno faktem, že jejich zájem o technické věci, které se týkají automobilů, je obecně nižší, než u mužů. Celkem 61 % čerstvých absolventů evropských autoškol si nevyzkoušelo během výcviku jízdu na sněhu a pouze polovina by byla ochotna si vyhledat informace pneumatikách a o jejich vlivu na bezpečnou jízdu. Téměř třetina mladých evropských řidičů a řidiček vyjádřila obavy z jízdy na zasněžených silnicích. Mladé ženy byly výrazně nervóznější než muži (40 % oproti 25 %). Řidiči ze zemí kde je sníh během zimy na denním pořádku, jako například Švýcarsko nebo Švédsko jsou nejlépe připraveni na řízení ve sněhu a této disciplíny se neobávají. Ovšem více jak 60 % mladých řidičů v Belgii, Francii, Velké Británii a Itálii má s jízdou na sněhu nulové zkušenosti. Začínající řidiči ve Španělsku jsou na vrcholu žebříčku strachu z řízení na zasněžených vozovkách s 50 % respondentů. Těsně za nimi je Francie se 47 % respondentů a za nimi je Belgie s 39 % mladých řidičů. Švédové, Rakušané a Němci byli sněhovými podmínkami znepokojeni nejméně a to s pouhými 6 %, 9 % a 9 %. (6)

## Úzkost na mokré vozovce.

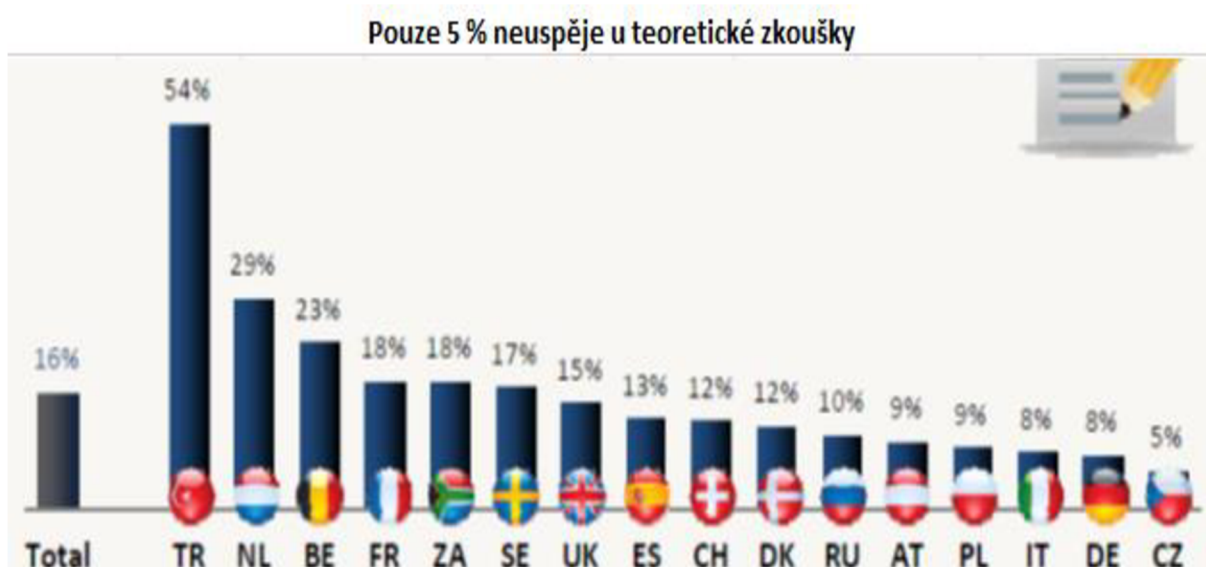
Znepokojující je rovněž nedostatek sebevědomí při jízdě mladých řidičů na mokré vozovce. I přes skutečnost, že déšť je poměrně běžnou záležitostí se považují za nezkušené řidiče a během řízení na mokré vozovce jsou nervózní. Celkem 67 % mladých řidičů v Turecku, 63 % v Rusku a 55 % ve Španělsku říká, že neabsolvovali žádnou výuku zaměřenou na jízdu na mokré vozovce. Čtvrtina mladých řidičů v Belgii a Polsku se za volantem cítí nepříjemně za hustého deště. Rovněž francouzští, čeští, turečtí a nizozemští řidiči uvádějí, že jsou si v těchto podmínkách velmi nejistí (20 %, 19 %, 18 % a 18 %). Jsou to opět Němci, Rakušané a Švédí, kteří se cítí při řízení na mokré vozovce nejjistěji. Pouze 5 %, 6 % a 6 % bylo těch, kteří se cítí nepříjemně. (6)

## Nejčastější prohřešky při řízení mladých řidičů.

Odesílání textových zpráv, telefonování za jízdy, brouzdání po internetu či sociálních sítích, rychlá jízda – to jsou nejčastější prohřešky, kterých se mladí řidiči nejčastěji dopouštějí. Mladí muži jsou v tomto směru aktivnější než mladé ženy. Muži jsou i náchylnější k agresivnímu způsobu jízdy, rovněž tak častěji přiznávají jízdu pod vlivem alkoholu. (6)

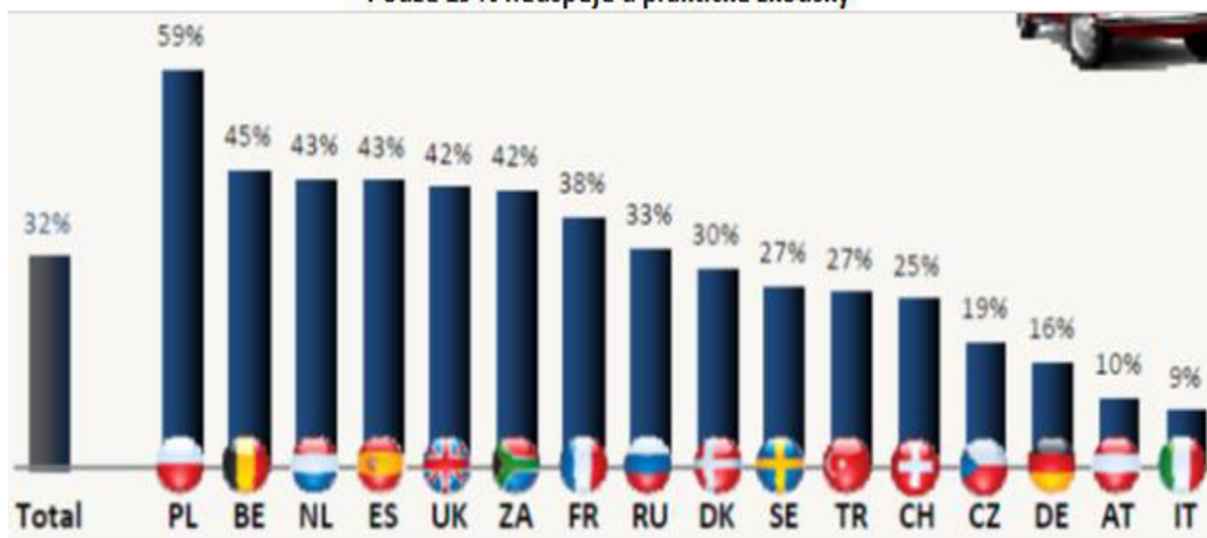
### 6.7.1 Jak si vedli mladí čeští řidiči

#### *V čem vynikali*



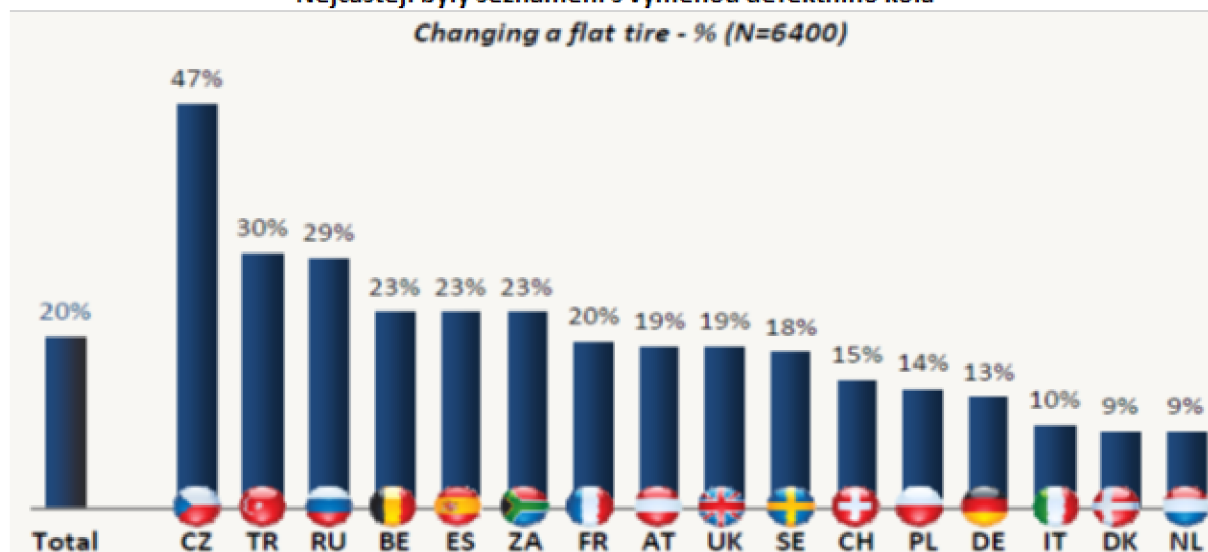
Obr. č. 14 – Úspěšnost mladých řidičů u teoretické zkoušky (6)

Pouze 19 % neuspěje u praktické zkoušky



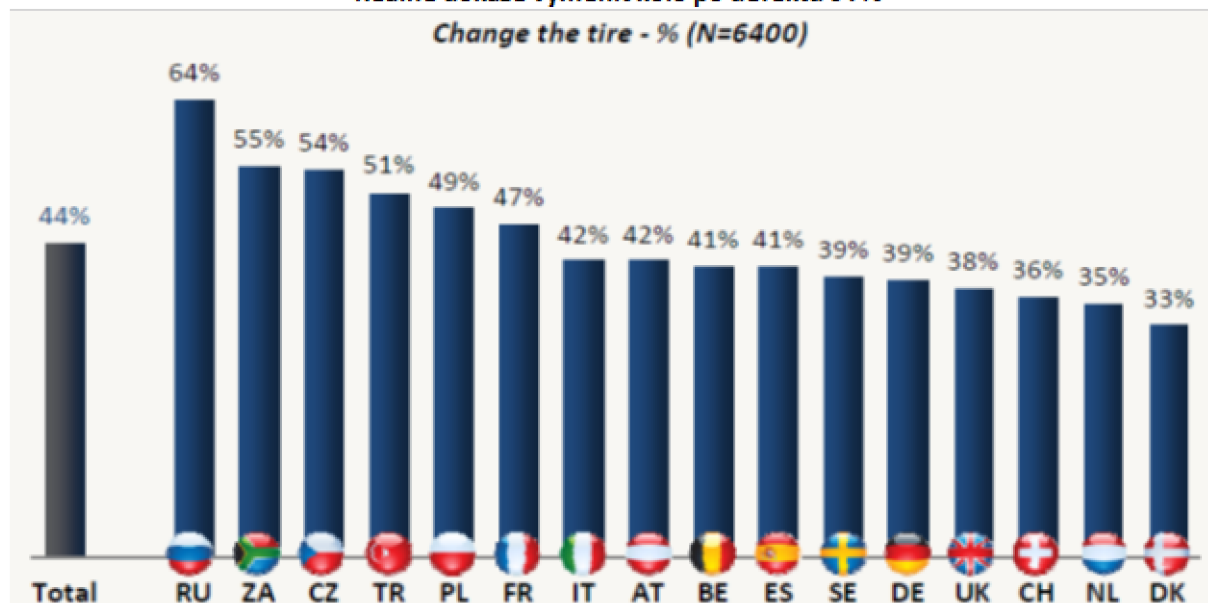
Obr. č. 15 – Úspěšnost mladých řidičů u praktické zkoušky (6)

Nejčastěji byly seznámeni s výměnou defektního kola



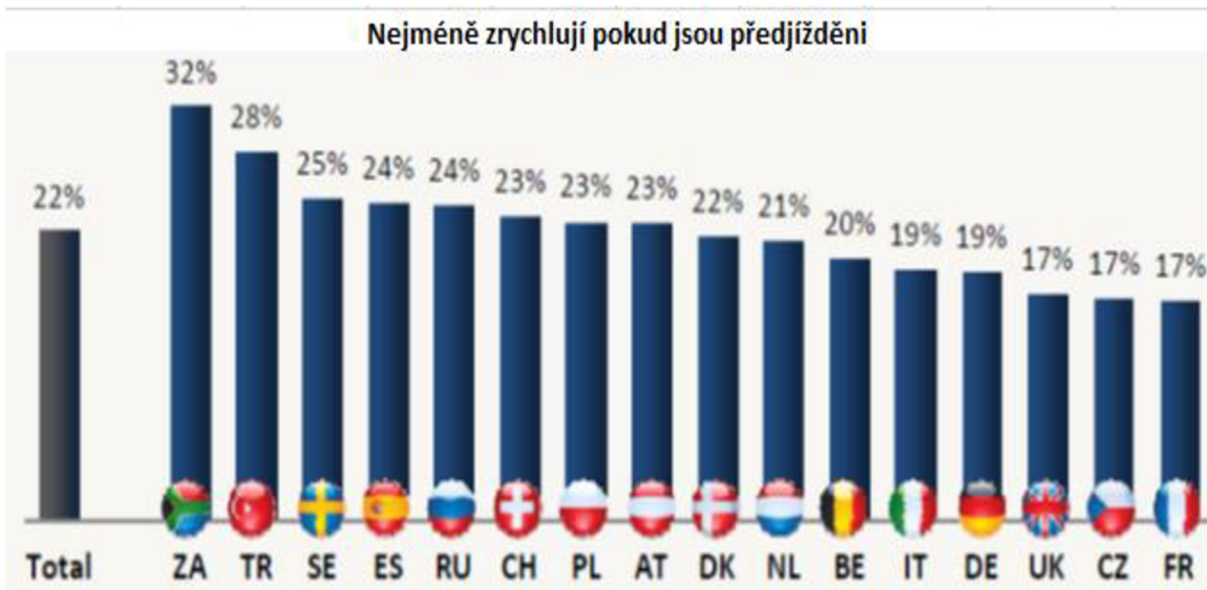
Obr. č. 16 – Seznámení s výměnou defektního kola (6)

Reálně dokáže vyměnit kolo po defektu 54 %

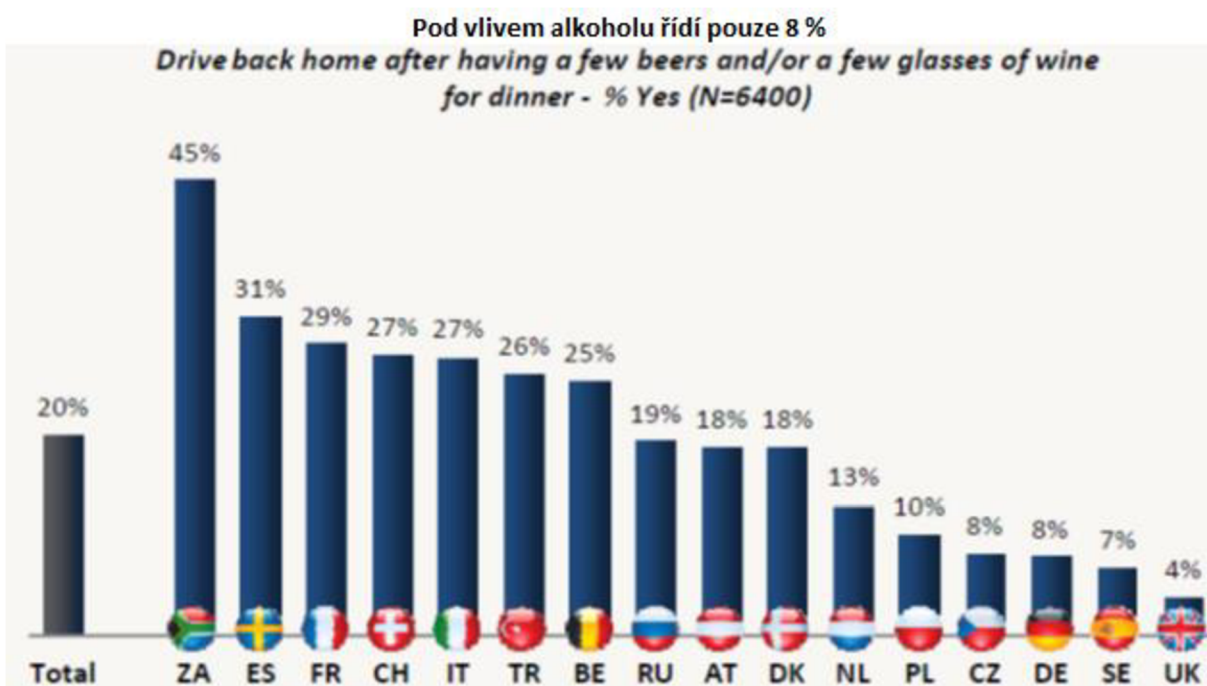


Obr. č. 17 – Reálná schopnost vyměnit defektní kolo (6)

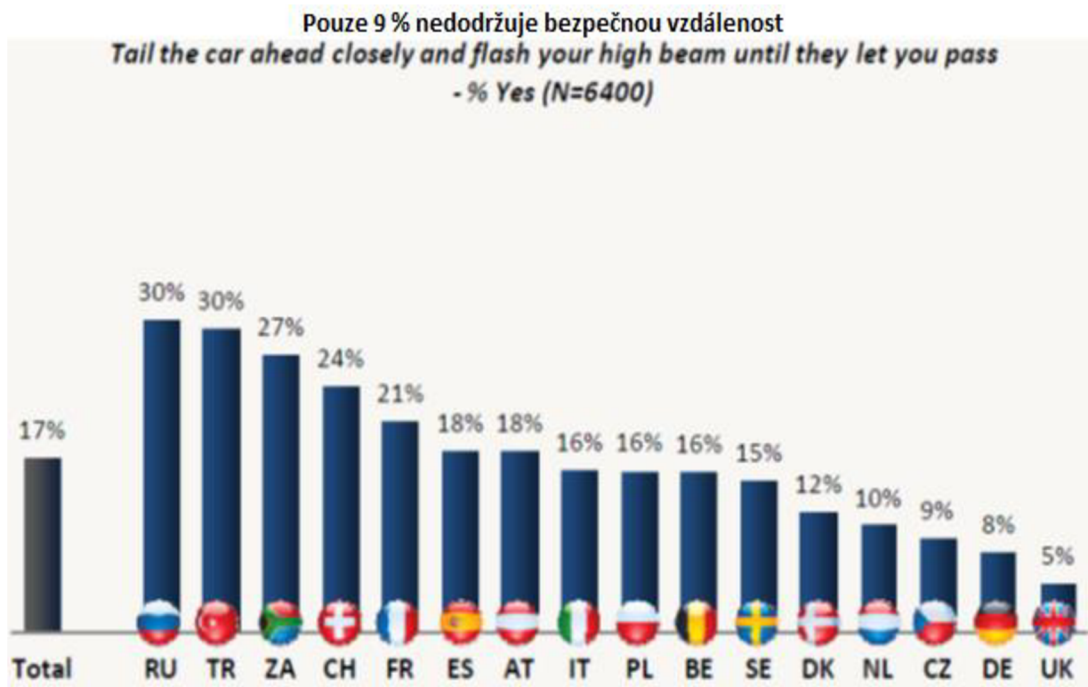




Obr. č. 18 – Zrychlování při předjíždění (6)

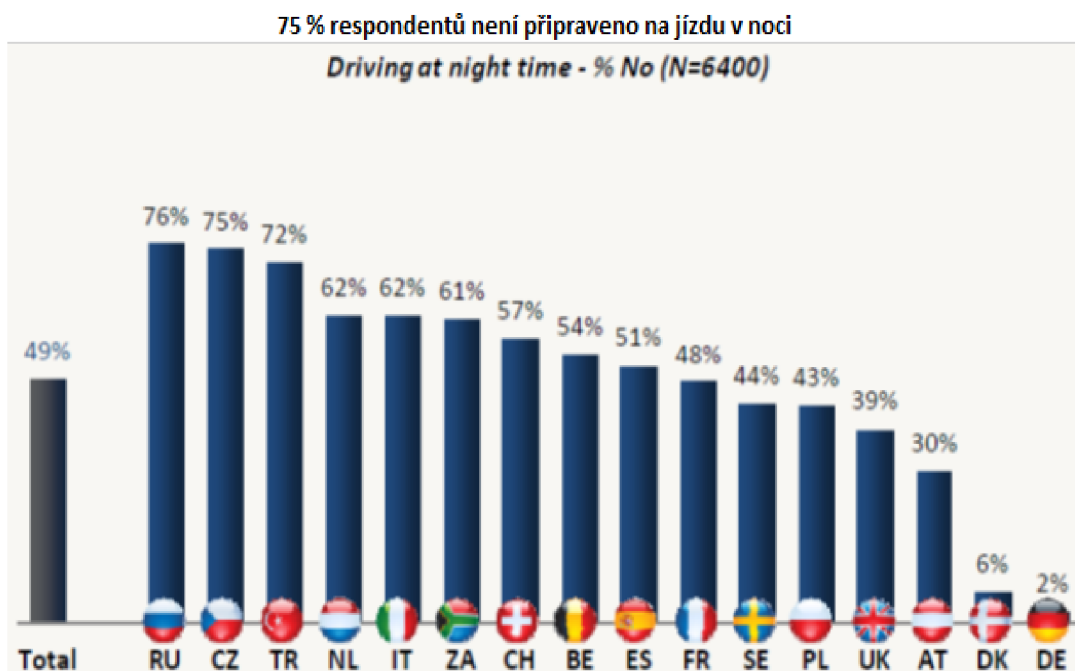


Obr. č. 19 – Jízda pod vlivem alkoholu (6)



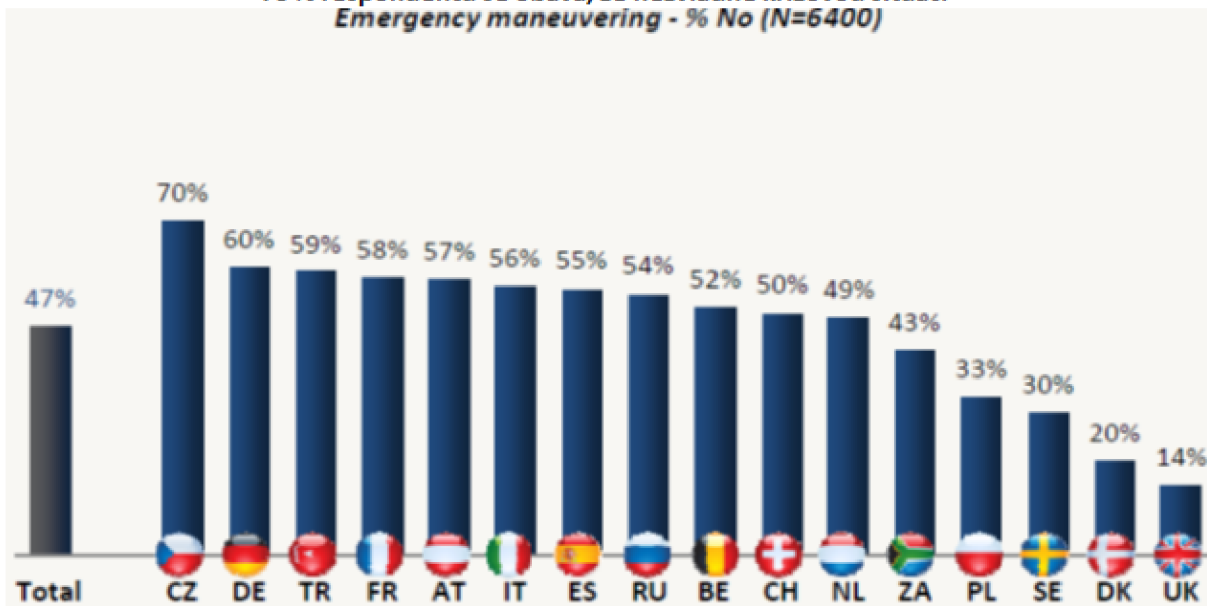
Obr. č. 20 – Dodržování bezpečné vzdálenosti (6)

### V čem propadli



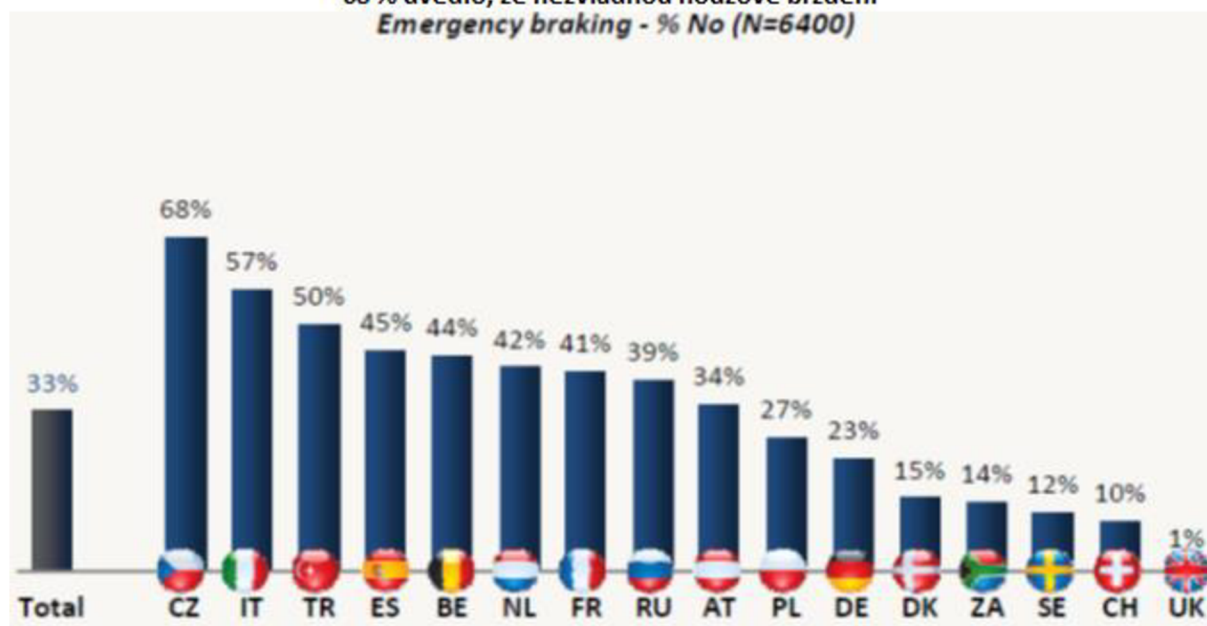
Obr. č. 21 – Jízda v noci (6)

70 % respondentů se obává, že nezvládne krizovou situaci  
**Emergency maneuvering - % No (N=6400)**



Obr. č. 22 – Zvládnutí krizové situace (6)

68 % uvedlo, že nezvládnou nouzové brzdění  
**Emergency braking - % No (N=6400)**



Obr. č. 23 – Nouzové brzdění (6)

## **7 DOPORUČENÍ PRO PRAXI**

### **7.1 PŘÍSTUP K PROBLEMATICE V JINÝCH ZEMÍCH SVĚTA**

#### **7.1.1 Řidičské oprávnění „na zkoušku“, jízda pod dohledem**

V jiných zemích se osvědčilo jako opatření různé typy řidičských průkazů na zkoušku. Pravidla se liší podle jednotlivých zemí. (1)

U mladých začátečních řidičů je vysoké riziko, že budou součástí dopravní nehody. V USA, Kanadě, Austrálii a na Novém Zélandu byl tento problém podchycen tím, že nejdříve řidiči získávají zkušenosti s řízením za bezpečných podmínek před tím, než jim je umožněno udělat si řidičské oprávnění. Čím více zkušeností s řízením má mladý řidič, tím více je mu umožněno řídit v méně bezpečných podmínkách. V těchto zemích se tomu říká tzv. řidičské oprávnění na zkoušku. Toto opatření způsobilo, že se v těchto zemích výrazně snížilo množství dopravních nehod způsobených mladými řidiči. Na druhou stranu toto snížení nemůže být připisováno pouze tomu, že získali zkušenosti v ochranných podmínkách, kde se učili lépe řídit, ale spíše tomu, že díky tomuto systému trvá déle, než se do nebezpečných situací vůbec dostanou. V Nizozemsku první krok k tomuto opatření bylo uvedení systému tzv. asistenčního řidiče a „začátečnický řidičák“ (nižší limit alkoholu v krvi a systém trestných bodů). Mezi fázemi tohoto asistovaného řízení a tím, že dostane řidič svůj začátečnický řidičák, je mezifáze, kdy může mladý řidič řídit sám, ale s jistými omezeními. Například jízda pouze za světla, a pouze sám ve voze. Tato mezifáze ovšem neexistuje v Nizozemsku ani ve většině zemí EU. (11)

## **Fáze řídičského průkazu „na zkoušku“:**

1. Řízení se zkušenějším řidičem (jeden z rodičů), žák si píše knihu jízd společně s hodnocením, jak se mu vedlo. Některé verze tohoto systému nevyžadují, aby absolvoval autoškolu v této fázi. Toto období trvá 6 měsíců až rok. (11)
2. Všechny typy tohoto systému mají systém testů, předtím než se dostanou do fáze dvě. V této fázi může mladý řidič řídit sám, ale pouze za podmínek, kdy je riziko nehody malé. V této fázi je zakázán alkohol, řízení v noci a vedení pasažérů stejného věku. Fáze dvě je různě dlouhá v jednotlivých zemích. V USA jsou to 3 měsíce, v Austrálii dokonce 3 roky. Tato fáze může být prodloužena, pokud žák spáchá přestupek, nebo havaruje. Tato fáze je zakončena dalším testem. Test je zaměřen na praktické dovednosti – umět rozpoznat nebezpečí, vnímání rizika. (11)
3. Začátečnický řídičský průkaz – v této fázi je umožněno řídit bez dohledu a bez omezení, ale jsou přísnější pravidla, než pro zkušené řidiče. Např. nižší limit alkoholu nebo přísnější bodový systém. Také je možné degradovat žáka zpět do fáze dvě, pokud způsobí přestupek. (11)

Ani jedna z evropských zemí nemá systém, který by obsahoval všechny tři fáze. Zvyšující se množství zemí zavádí systém začátečnického řízení, kdy je řízení povoleno pouze s dohledem zkušenější osoby. V Nizozemsku byla tato fáze představena v listopadu 2011 a bylo to pojmenováno „2 to Drive“. Prostřední fáze, která obvykle zahrnuje zákaz jízdy s vrstevníky, a zákaz jízdy v noci zatím nebyla představena v žádné evropské zemi. Velká Británie se chystá toto zavést. Neuvedení této střední fáze v evropských zemích může mít spojitost s hranicí dospělosti. Ve většině evropských zemí totiž nelze složit zkoušku řízení před dosažením plnoletosti. Na druhou stranu v USA, Austrálii a na Novém Zélandu je věkový limit k získání řídičského průkazu 16 let i méně. Aby střední fáze byla úspěšná, musí rodiče a instruktor spolupracovat. To je mnohem jednodušší, pokud jsou děti rodičů mladší 16 let. Zvyšující se množství evropských zemí včetně Nizozemska zavádí třetí fázi. Tedy zkušební

řidičské oprávnění. V Nizozemsku pro řidiče se zkušebním oprávněním existuje jednoduchý bodový systém. Nižší limit alkoholu během prvních pěti let řízení. Nizozemsko se rozhodlo, že ukončení tohoto zkušebního období bude doprovázet další školení pokročilých dovedností. Jednodenní kurz, jehož cílem bude zlepšit vnímání rizik a snížit chuť riskovat. Snížit přílišné sebevědomí a zlepšit schopnost vnímat okolní svět v dopravě. Dále se vyučuje například škola smyku, nouzové zastavení – na autodromu, nebo na parkovišti. (11)

V zemích kde se tento systém zavedl, se snížila nehodovost o 15-22%. Snížilo se množství vážných dopravních nehod (úmrť, vážná zranění) zahrnující 16 leté řidiče. U 17 letých je snížení 6-9%. (11)

Velmi se osvědčila dlouhá fáze učení s dozorem (delší než 6 měsíců) a nepovolení řídit v noci. Během druhé fáze není dovoleno řídit s vrstevníky. Zákaz alkoholu i pro dohlížejícího během celé této periody zahrnující i třetí fázi. (11)

System řidičského oprávnění na zkoušku zatím není nikde dobře definován z pohledu jeho skladby. Na světě existuje mnoho různých variant tohoto systému. V současné době se v jurisdikci USA a Kanady vyskytuje 20 jednotlivých komponent. Na základě tohoto faktu najít nejlepší kombinaci jednotlivých třech komponent, které by se používaly v praxi, je v podstatě nemožné. Dále je také zřejmé, že zákonodárná moc potřebuje rady z výzkumu, aby mohla určit která varianta je nejefektivnější a současně je také zřejmé, že výzkumníci potřebují predikce založené na teorii, aby mohli navrhnout řešení, jaká je nejlepší skladba jednotlivých komponent. (12)

### **7.1.2 Rehabilitační programy pro řidiče**

Nejvíce postiženou skupinou dosažením dvanáctibodového limitu nejsou mladí řidiči s velmi krátkou praxí, ale řidiči ve věku kolem 25let a s řidičskou praxí v délce kolem šesti let (od získání řidičského oprávnění). Tvořena je 1823 ženami a 32 871 muži. Alarmujícím údajem je fakt, že 24% z vybodovaných řidičů jsou osoby, které nikdy nebyly držiteli řidičského oprávnění, u 4% řidičů, kteří dosáhli plného počtu bodů, dochází k recidivě, 43% z nich pak získá plný počet bodů potřetí. (1) Tato čísla zveřejnilo Ministerstvo dopravy v roce 2009.

## 7.2 NÁVRH OPATŘENÍ

Pomocí dílčích opatření se snažíme zvýšit šanci, aby se mladí řidiči dožili doby, kdy se rizikové faktory začnou rozkládat do delšího časového úseku. Ideálním opatřením by bylo z hlediska vývoje mozku povolit řízení až od 25 let věku, ale toto není reálné. Celosvětový trend je spíše snižovat věk, kdy může mladý člověk usednout za volant motorového vozidla, proto nemá smysl se touto hypotézou dále zabývat.

### 7.2.1 Návrh opatření v České republice

Současný stav, kdy mladý člověk dosáhne plnoletosti, absolvuje autoškolu, zvládne závěrečné zkoušky a je plnohodnotným řidičem bez jakýchkoliv omezení už přestává stačit a je proto potřeba vzhledem k situaci, která nastala v dopravě se zabývat novým způsobem výuky začínajících řidičů. Proces získání plnohodnotného řidičského oprávnění bych rozdělil do tří částí.

- a) První fáze by měla podobný model autoškoly, který známe dnes. Tedy zkušební jízdy s instruktorem, uchazeč by se měl seznámit velice podrobně s dopravními předpisy, konstrukcí vozidla, první pomocí, výměnou defektního kola, tankováním pohonných hmot a základní údržbou vozidla (kontrola množství oleje, chladicí kapaliny, tlak v pneumatikách atp.) Po absolvování zkušebních jízd by student splnil závěrečnou zkoušku, tak jak je tomu dnes, za přítomnosti zkušební komisaře. Poté by mu byl přidělen papír, na základě kterého by mohl jezdit v běžném provozu, ovšem pod dozorem zkušeného řidiče (nejspíše jednoho z rodičů).
- b) V této fázi by už mladý uchazeč měl mít osvojené znalosti, co se týká konstrukce vozidel, první pomoci, údržby vozidla a měl by se dobře orientovat v dopravních předpisech. V této fázi by směl řídit pouze pod dozorem jednoho z rodičů, kteří jsou sami držitelé řidičského oprávnění. Tato fáze by trvala 6-12 měsíců, podle toho jak by se mladému uchazeči o řidičské oprávnění dařilo a jak by se sám cítil. Po absolvování této fáze, by šel uchazeč opět ke zkouškám, kde by prokázal své znalosti z autoškoly a hlavně na praktické jízdě by předvedl, jak se orientuje v provozu a umí ovládat své vozidlo. Na konci této fáze by dostal řidičské oprávnění „na zkoušku“.

- c) Ve třetí a poslední fázi by mladý řidič směl jezdit ve voze bez dozoru, ale platila by pro něj přísnější pravidla, než pro běžného řidiče. Například zavinění autonehody by mohlo řidiče zpět degradovat do fáze dvě. Také by bylo vhodné, aby byl mladý řidič v této fázi stíhán vyššími finančními postihy, než je tomu u ostatních řidičů. Hlavně tedy za hrubší prohřešky typu překročení maximální povolené rychlosti, projetí stopky nebo červené barvy na semaforu. Otázka je, jak dlouho by tato fáze měla trvat. Z hlediska biologického vývoje mozku doporučuji, aby tato fáze trvala do 25 let věku mladého řidiče. Ovšem pokud by došlo k situaci, že začátečník by byl starší, než 25 let, popřípadě by se věkem blížil této hranici, snížil bych délku této fáze na minimálně 2 roky.

Z průzkumu společnosti Goodyear, který je popsán v kapitole číslo 6.7, je zřejmé, že čeští mladí řidiči nejsou připraveni na jízdu v noci. Také se bojí, že nezvládnou nouzové brzdění, popřípadě krizovou situaci. Bylo by tedy dobré se v první fázi výcviku zaměřit mimo jiné i na tyto jízdní atributy. Rovněž je také dobré mít na paměti zásady defenzivní jízdy a dodržovat je.

#### **Zásady defenzivní jízdy:**

- Jezděte tak, abyste se nedostali vy ani vámi řízené vozidlo až k limitu svých možností.
- Vždy pozorně sledujte vozovku a její nejbližší okolí.
- Snažte se předvídat chování ostatních účastníků silničního provozu.
- Každý jízdní úkon provádějte až po pečlivém vyhodnocení situace.
- Své úmysly dávejte najevo zřetelně a včas.
- Nejezděte rychle tak, kam nevidíte.
- Zachovávejte dostatečný odstup.
- Při plánování jízdy počítejte s dostatečnou časovou rezervou.
- Buďte připraveni ustoupit druhým, i když pravidla hovoří ve váš prospěch.
- Počítejte s chybami ostatních účastníků silničního provozu. (13)



## 8 ZÁVĚR

Práce je zaměřena na nehodovost mladých řidičů. V úvodní části práce seznamuje s charakteristikou mladých řidičů zejména s jejich povahovými vlastnostmi. Porovnává mladé řidiče s řidiči zkušenějšími z hlediska charakterových vlastností. V kapitole číslo 4 je popsán současný stav autoškoly. Tedy jak probíhá výuka, do jakých částí se rozděluje, co obsahuje a jak by měla žákům pomoci s řízením vozidla a s ostatními věcmi, které k autoškolě patří. Kapitola číslo 5 seznamuje s konkrétními, i když anonymizovanými nehodami mladých řidičů. Pouze nehoda číslo 3 anonymizována není, protože se jedná o nehodu autora této práce. K nehodě je napsáno, že se jednalo o jednu z autorových prvních jízd na sněhu. Už to je samo o sobě dost velký ukazatel toho, že současný stav autoškoly není úplně odpovídající. A upřímně si troufám říci, že s průběhem své autoškoly jsem byl velmi spokojený. S přístupem svého instruktora i s výukou, která byla velmi dobře podána.

Pravda je, že každý nedělá autoškolu v zimě (spíše bych řekl z vlastní zkušenosti, že se tomu mladí vyhýbají), ale i tak by se v autoškolě mělo žákovi názorně ukázat a měl by si sám zkusit, jak vypadá jízda na zledovatělé vozovce, například někde na okruhu. Získání těchto zkušeností až při vlastním řízení v provozu nemusí vždy dopadnout dobře.

Kromě poslední nehody je patrné, že se vždy jednalo o nehodu jednoho vozidla, která je pro mladé řidiče typická. Nepřízpůsobí jízdu dopravním podmínkám. Nehoda číslo 4 se stala na křižovatce, kde mladý řidič ve voze Volkswagen Golf neuzpůsobil jízdu dopravním podmínkám a narazil do Škody Octavie, která projížděla křižovatkou po hlavní silnici. V žádné z dopravních nehod ukázaných v této práci nebyl na vině alkohol.

V další kapitole jsou statistiky. Zdrojem těchto statistik je webová stránka Policie ČR. Vstupní data jsou zde filtrována podle jednotlivých komponent a jsou zpracována do grafů kvůli přehlednosti a názornosti. Nehodovost je rozdělena podle praxe a dále podle věku. Také je zde porovnání mladých řidičů z hlediska příčin nehod s ostatními řidiči.

Kapitola číslo 7 se zabývá doporučením pro praxi. Nejprve je zde uvedeno, jak se s celou situací vypořádali jiné státy světa, hlavně Austrálie, USA a Nizozemsko. Nizozemsko má asi nejpropracovanější systém přípravy mladých řidičů v celé Evropské unii. Ovšem přesně definován správný postup výuky v autoškolě není a každý stát to má přizpůsobené svým podmínkám a potřebám.

V kapitole 7.2.1 už je konkrétní návrh opatření samotného autora pro Českou republiku. Jak zlepšit současný stav a pomoci tak, ke snížení nehodovosti mladých řidičů v ČR.

## 9 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- (1) ŠUCHA, Matuš. Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů. Vyd. 1. Praha: Grada, 2013. Psyché. ISBN 978-80-247-4113-0.
- (2) HOSKOVEC, Jiří, Jiří ŠTIKAR a Jiří POUR. *Pro bezpečnou jízdu*. Díl 1., Psychologie řidiče. Praha: Sportpropag, 1984.
- (3) VYKOPALOVÁ, Hana. *Psychologie v dopravě*. Vyd. 1. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2012. ISBN 978-80-214-4553-6.
- (4) ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2. Dostupné také z: <http://kramerius.mzk.cz/search/handle/uuid:9525f5f0-e3cd-11e2-9923-005056827e52>
- (5) Mladí řidiči - psychologické charakteristiky. <Http://autoskola-sluka.cz> [online]. Praha: Besip, 2012 [cit. 2017-02-13]. Dostupné z: <http://autoskola-sluka.cz/wp-content/uploads/2015/09/microsoftpowerpoint-mladiridici.pdf>
- (6) Chomutov. <Https://www.chomutov-mesto.cz/> [online]. Chomutov: město Chomutov, 2017 [cit. 2017-02-13]. Dostupné z: [https://www.chomutov-mesto.cz/?download=\\_/m-om..c..mladi-ridici-goodyear..](https://www.chomutov-mesto.cz/?download=_/m-om..c..mladi-ridici-goodyear..)
- (7) Mapy.cz [online]. [cit. 2017-02-13]. Dostupné z: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)
- (8) Chomutov. <Https://www.chomutov-mesto.cz/> [online]. Chomutov: město Chomutov, 2017 [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <https://www.chomutov-mesto.cz/cz/odbor-dopravnich-a-spravnych-cinnosti>
- (9) Mladí řidiči a dopravní nehodovost. <Www.czrso.cz> [online]. Praha: CDV, 2007 [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/mladi-ridici-a-dopravni-nehodovost/>
- (10) Statistika dopravní nehodovosti. <Www.policie.cz> [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2017 [cit. 2017-03-13]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti>
- (11) Graduated driver licensing. <Https://www.swov.nl> [online]. Hague: SWOV, 2013 [cit. 2017-03-13]. Dostupné z: [https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/gearchiveerde-factsheet/uk/fs\\_licence\\_archived.pdf](https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/gearchiveerde-factsheet/uk/fs_licence_archived.pdf)
- (12) Elvik, R.; Høye, A.; Vaa, T., Sørensen, M. (2011): *Handbook of Road Safety Measures*, Revised web-version in Norwegian (<http://tsh.toi.no>).

- (13) Euomotor. *Www.euomotor.cz* [online]. Brno: Autoškola Brno, 2013 [cit. 2017-05-09]. Dostupné z: <http://www.euomotor.cz/cs/skoleni-ridicu/kurz-defenzivni-jizdy/>
- (14) SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Ostrava:Key Publishing, 2009. ISBN 978-80-7418-063-7
- (15) SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Ostrava:Key Publishing, 2009. ISBN 978-80-7418-063-7

## Seznam obrázků

Obr. č. 1 – Chápání mladých řidičů, jak se chovat bezpečně za volantem (8) .....	29
Obr. č. 2 – Postihy a péče pro mladé řidiče (8) .....	32
<i>Obr. č. 3 – Ukázka z dopravní nehody – VW Golf</i> .....	38
Obr. č. 4 – Ukázka z dopravní nehody – VW Polo .....	39
Obr. č. 5 – Ukázka z dopravní nehody – VW Polo .....	39
Obr. č. 6 – Ukázka z dopravní nehody – Fiat Punto.....	40
Obr. č. 7 – Ukázka z dopravní nehody – Fiat Punto.....	40
Obr. č. 8 – Místo dopravní nehody – Letohrad (7).....	40
Obr. č. 9 – Ukázka z dopravní nehody – konečná poloha .....	41
Obr. č. 10 – Ukázka z dopravní nehody .....	41
Obr. č. 11 – Ukázka z dopravní nehody – místo střetu.....	42
Obr. č. 12 – Ukázka z dopravní nehody – Škoda Octavia .....	43
Obr. č. 13 – Ukázka z dopravní nehody – VW Golf .....	43
Obr. č. 14 – Úspěšnost mladých řidičů u teoretické zkoušky (6) .....	54
Obr. č. 15 – Úspěšnost mladých řidičů u praktické zkoušky (6).....	55
<i>Obr. č. 16 – Seznámení s výměnou defektního kola (6) .....</i>	56
Obr. č. 17 – Reálná schopnost vyměnit defektní kolo (6) .....	56
Obr. č. 18 – Zrychlování při předjíždění (6).....	57
Obr. č. 19 – Jízda pod vlivem alkoholu (6) .....	57
Obr. č. 20 – Dodržování bezpečné vzdálenosti (6).....	58
Obr. č. 21 – Jízda v noci (6).....	58
<i>Obr. č. 22 – Zvládnutí krizové situace (6) .....</i>	59
Obr. č. 23 – Nouzové brzdění (6) .....	59