

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Katedra psychologie

MLADÍ ŠOFÉRI A DOPRAVNÉ
VZDELÁVANIE V ČESKEJ
REPUBLIKE

YOUNG DRIVERS AND DRIVER EDUCATION
IN THE CZECH REPUBLIC



Magisterská diplomová práca

Autor: **Bc. Beáta Suriaková**
Vedoucí práce: **doc. PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.**

Olomouc

2021

Pod'akovanie

Na tomto mieste by som sa chcela veľmi pekne poďakovať doc. PhDr. Matúšovi Šuchovi, Ph.D. Za odborné vedenie a ochotný ľudský a podporujúci prístup pri písaní tejto práce.

Obrovská vďaka patrí mojim rodičom nielen za podporu, pochopenie, dôveru a pomocnú ruku, ktoré mi poskytli počas štúdia, ale aj za všetku obetavosť a láskavosť, s ktorou ma vychovávali a sú mi vzorom správnych hodnôt na ďalšej ceste životom.

Veľké ďakujem by som chcela vysloviť aj mojej sestre Livike, ktorá je mojou najväčšou (životnou a študijnou) kritičkou, podporovateľkou, človekom, od ktorého sa budem mať vždy čo učiť a hlavne osobou, na ktorú sa môžem spoľahnúť v každej situácii.

Nakoniec nemôžem zabudnúť na ľudí, bez ktorých by táto práca takisto vznikala len veľmi ťažko. Ďakujem mojim kamarátom, ktorí sú v dnešnom svete skutočnými jednorožcami, za všetko, čím ma počas celého štúdia obohatili, rozosmiali a pomohli mi zvládnuť nejednu ťažkosť.

Čestne vyhlasujem, že som magisterskú diplomovú prácu na tému: „Mladí šoféri a dopravné vzdelávanie v Českej republike“ vypracovala samostatne pod odborným dohľadom vedúceho diplomovej práce a uviedla som všetky použité podklady a literatúru.

V Olomouci dňa 28.3.2021

Podpis

OBSAH

ÚVOD.....	5
TEORETICKÁ ČASŤ.....	6
1 Šofér v doprave.....	7
1.1 Dopravná bezpečnosť	8
1.2 Dopravné nehody.....	8
1.3 Faktory zvyšujúce pravdepodobnosť vzniku dopravnej nehody	10
1.3.1 Faktory na strane dopravného prostredia	10
1.3.2 Faktory na strane šoféra	11
1.4 Rola dopravnej psychológie	13
1.5 Teórie šoférskeho správania	14
2 Mladí šoféri.....	16
2.1 Biologické faktory	16
2.2 Sociálne faktory	17
2.3 Osobnosť mladého šoféra.....	18
2.4 Kognitívne faktory.....	20
2.5 Vplyv skúseností	21
2.6 Dopravné nehody mladých šoférov	23
3 Vzdelávanie mladých šoférov.....	25
3.1 Dopravné vzdelávanie v Českej republike	26
3.1.1 Autoškoly	27
3.1.2 Ďalšie vzdelávanie šoférov.....	28
3.1.3 Bezpečnostné dopravné kampane	29
3.2 Dopravné vzdelávanie mladých šoférov v zahraničí.....	32
3.2.1 Odstupňovaný systém udeľovania vodičského oprávnenia	32
3.2.2 „Post-license“ programy.....	34
4 Relevantné výskumy	37
VÝSKUMNÁ ČASŤ	40
5 Výskumný problém.....	41
5.1 Výskumné otázky a hypotézy.....	42
6 Typ výskumu a použité metódy	45
6.1 Dotazník	45
6.2 Cieľová populácia.....	49
7 Zber dát a výskumný súbor	51
7.1 Etické hľadisko a ochrana súkromia	54

8	Práca s dátami a jej výsledky	55
8.1	VO ₁ : Hodnotenie absolvovaného vzdelávania a výcviku v autoškole	55
8.2	VO ₂ : Skúsenosti so šoférskym vzdelávaním a výcvikom mimo autoškolu	59
8.3	VO ₃ : Vedomosti, ktoré majú mladí šoféri o dopravných predpisoch spojených s rizikovým správaním	61
8.4	VO ₄ : Skúsenosti s rizikovým správaním v doprave	62
8.5	VO ₅ : Šoférske skúsenosti začínajúcich šoférov	63
8.6	H ₁ : Čím viac je rizikové šoférske správanie považované za bezpečné, tým častejšie sa u mladých šoférov vyskytuje	65
8.7	H ₂ : Čím lepšie hodnotia mladí šoféri svoje šoférske schopnosti, tým častejšie sa dopúšťajú rizikového šoférskeho správania.	67
8.8	H ₃ : Čím vyššiu znalosť dopravných predpisov mladí šoféri preukazujú, tým menej sa u nich vyskytuje rizikové šoférske správanie.....	67
9	Diskusia	69
10	Závery.....	77
11	Súhrn	79
	LITERATÚRA.....	82
	Zoznam príloh	95

ÚVOD

„Mobil, kľúče, peňaženka, kľúče od auta, môžem vyraziť.“ Táto rýchla kontrola je súčasťou mnohých scenárov tesne pred odchodom z domu. Automobilová doprava je neodmysliteľnou súčasťou pre veľké množstvo domácností. Pre mnohých ľudí môže byť auto zárukou istoty a pohodlia, že sa kedykoľvek dostanú tam, kde potrebujú. V niekom môže cesta autom vzbudzovať pocit bezpečnosti. Vlastniť auto môže byť pre niekoho symbolom prestíže, postavenia či atraktivity. Význam auta a vodičského preukazu pre človeka sa s pribúdajúcim vekom a skúsenosťami mení.

Spomeňme si však na časy, keď sme sa čerstvo pýtali statusom šoféra... Čo pre mladých ľudí znamená, keď im v peňaženke pribudne nová kartička umožňujúca sadnúť za volant? Symbol dospelosti? Neobmedzené možnosti cestovania? Posilnenie postavenia v partii? Zvýšenie sebavedomia? Alebo len jedna z mnohých odškrnutých položiek na životnej ceste? Zhodneme sa na tom, že vodičské oprávnenie má pre každého iný význam. V kontexte dopravnej bezpečnosti si však mladí šoféri nesú pomerne negatívny konotát. V dopravnom systéme sú mladí šoféri veľmi rizikovou skupinou. Celosvetovo patria medzi najrizikovejších účastníkov cestnej premávky, pričom nie sú nebezpeční iba sebe, ale aj svojmu okoliu. Vyznačujú sa veľkým množstvom dopravných nehôd s ťažkými až fatálnymi následkami. Už dlhé roky hľadajú odborníci po celom svete spôsoby, ako znížiť nehodovosť mladých šoférov a výrazne tak prispieť k dopravnej bezpečnosti.

Problematikou mladých šoférov sa budeme zaoberať aj v tejto diplomovej práci. Pri práci s mladými šoférmi sa dá pôsobiť na mnohé faktory, ktoré môžu viesť k zvýšeniu dopravnej bezpečnosti. My sme sa rozhodli zvoliť cestu šoférskeho vzdelávania z hľadiska dopravnej psychológie. Systematické nastavenie vzdelávania, výcviku a podmienok pre získanie vodičského preukazu sú stále predmetom diskusií a výskumov. V Českej republike však táto problematika nie je takmer vôbec preskúmaná. Pokiaľ chceme vytvoriť a zaviesť efektívne intervencie, najprv potrebujeme poznať súčasný stav. To je predmetom predkladanej práce.

Cieľom našej práce je zmapovať šoférske skúsenosti, dôležité vedomosti a postoje k rizikovému správaniu mladých šoférov v Českej republike. Takisto chceme zmapovať, ako začínajúci vodiči hodnotia absolvované vzdelávanie v autoškole a aké majú skúsenosti s dopravným vzdelávaním mimo autoškolu.

TEORETICKÁ ČASŤ

1 ŠOFÉR V DOPRAVE

Šoféri¹ automobilov sa stali neodmysliteľnou súčasťou cestnej premávky. Česká legislatíva zákonom 361/2000 Sb. definuje vodiča ako „účastníka premávky na pozemných komunikáciách, ktorý riadi motorové alebo nemotorové vozidlo alebo električku; vodičom je aj jazdec na zvierati.“ Zjednodušene teda môžeme osobu šoféra popísať ako človeka, ktorý šoféruje nejaké vozidlo alebo jazdí na zvierati. Šoférov automobilov môžeme deliť podľa troch základných kritérií (Šucha, 2019):

- *Právny status a čas strávený za volantom*: rozlišujeme šoférov z povolania (tzv. šoféri komerčných vozidiel) a súkromných šoférov (tzv. šoféri nekomerčných vozidiel)
- *Typ vozidla*: rozlišujeme šoférov osobných automobilov, nákladných automobilov, autobusov, taxislužby a iných (napr. šoféri vozidla s prednosťou v jazde)
- *Osobnostné charakteristiky* (pohlavie, vek, skúsenosti): mladí šoféri, neskúsení šoféri, starší šoféri a pod.

V našej práci sa zameriavame na mladých šoférov osobných automobilov, preto sa bude veľká časť nasledujúceho textu vzťahovať práve na túto skupinu. K vedeniu osobných automobilov je potrebné získať vodičské oprávnenie skupiny B . Toto oprávnenie je podľa platnej českej legislatívy možné udeliť osobe, ktorá dosiahla vek minimálne 18 rokov, spĺňa zdravotné, odborné a ďalšie požiadavky vymedzené zákonom o cestnej premávke (Zákon č . 361/2000 Sb.).

Každý šofér je súčasťou komplexného systému. Ralf Risser a Christine Chaloupka popisujú dopravu ako systém, ktorého kľúčovým prvkom je človek. Tento model nesúci názov Diamant vzájomne prepája päť základných prvkov, a to človeka, dopravný mód, dopravné prostredie, spoločnosť a komunikáciu medzi jednotlivými účastníkmi dopravy. Všetky zložky tohto systému vzájomne interagujú a spoločne pôsobia na naše správanie. Pokiaľ nastane zmena v jednej časti systému, zaručene dôjde k zmenám aj v ďalších častiach systému (Chaloupka & Risser, 2020).

¹ V predkladanej práci pre lepšiu prehľadnosť a čitateľnosť používame mužský rod a jednotne používame pojem „šoféri“. Uvedomujeme si však špecifiká mužov a žien, a preto v niektorých prípadoch pri porovnaní pohlaví špecifikujeme šoférov a šoférky.

1.1 Dopravná bezpečnosť

Dopravná bezpečnosť sa dá definovať ako ochrana zdravia, života a majetku v cestnej premávke. Tradične sa skúma prostredníctvom sledovania, porovnávania, klasifikácie a rozboru dopravných nehôd (Hamerníková, 2011).

Dopravná bezpečnosť je závislá na dvoch faktoroch. Prvým faktorom sú výkonové možnosti človeka, v ktorých sa odrážajú charakterové vlastnosti (napríklad zodpovednosť v dopravných situáciách), ďalej znalostná a skúsenostná pripravenosť a v neposlednom rade telesné, zmyslové a duševné predpoklady. Druhým faktorom sú požiadavky dopravy, ktoré zahŕňajú dopravné situácie, predpisy, úpravu vozovky, konštrukciu dopravného prostriedku a iné faktory (Štikar, Hoskovec, & Štikarová, 2003). Chýbajúce alebo obmedzené výkonové možnosti človeka v kombinácii s konkrétnou dopravnou situáciou môžu mať výrazný vplyv na zníženie úrovne bezpečnosti šoférskeho správania. To môže mať za následok vznik riskantnej dopravnej situácie s možným vyústením do nehody (Chmelík, 2009).

K tomu, aby mohol šofér úspešne doraziť do cieľa musí byť bdely voči všetkému dôležitému, čo sa okolo neho deje. Po celú dobu riadenia vozidla by mal systematicky pozorovať priestor, ktorý obklopuje dopravný prostriedok. Následne musí interpretovať vnemy a rozhodnúť sa, ako sa zachová. Toto chovanie sa medzi jednotlivcami líši nielen vzhľadom k ich jedinečnosti, ale aj ich aktuálnemu stavu (napríklad jazda pod vplyvom únavy po nočnej smene) a k rôznorodosti poveternostných podmienok či charakteristikami danej vozovky a prostredia (Chmelík, 2009).

Cieľom veľkého množstva opatrení v oblasti dopravy je maximalizovať bezpečnosť, predchádzať dopravným nehodám a chrániť chodcov, cyklistov, šoférov a všetkých ostatných účastníkov cestnej premávky.

1.2 Dopravné nehody

Za dopravnú nehodu sa považuje udalosť, ktorá vzniká v cestnej premávke, pri ktorej môže dôjsť k stratám na životoch a zdraví, majetku alebo k iným závažným následkom. V cestnej doprave sa nehody považujú za neočakávané udalosti, ktoré sú však predvídateľné. Obvykle vznikajú v dôsledku náhlych a nepredvídateľných okolností, ktoré narušili správny a bezpečný chod dopravy. Dôležitým faktorom pri dopravnom správaní a s tým spojenou dopravnou bezpečnosťou je vnímanie a reakcia na všeobecné aj špecifické riziká počas jazdy (Chmelík, 2009).

V systéme človek – dopravné prostredie – dopravný prostriedok zlyháva najčastejšie práve človek v úlohe šoféra. V roku 2020 zavinili šoféri motorových vozidiel 79,5 % nehôd v Českej republike. Štatistika dopravnej nehodovosti v posledných rokoch ukazuje, že hlavnými príčinami bývajú neprimeraná rýchlosť, nesprávne predchádzanie, nedanie prednosti v jazde a nesprávny spôsob jazdy. Podrobnejšia analýza dopravných nehôd ukazuje, že najčastejšou príčinou dopravných nehôd je nevenovanie plnej pozornosti riadeniu vozidla. V posledných rokoch sa medzi početné príčiny radili aj nesprávne otáčanie alebo cúvanie, nedodržanie bezpečnej vzdialenosti za vozidlom, neprispôsobenie rýchlosti stavu vozovky a iné druhy nesprávnej jazdy (Policie České republiky, 2020).

Za vznikom dopravných nehôd často nestojí len jedna príčina, ale ich vzájomné pôsobenie. Výskumníci z Centra dopravného výzkumu v Brne sa venovali hĺbkovej analýze viac než 400 dopravných nehôd v období rokov 2011 až 2013. Zistili, že za vznikom minimálne 35 % nehôd stálo spolupôsobenie viacerých zložiek zo systému človek – dopravné prostredie – dopravný prostriedok. Samotné zlyhanie ľudského faktoru sa ukázalo v 57 – 65 % prípadov. Napriek tomu, že za väčšinou dopravných nehôd stále stojí človek a jeho omylnosť, je potreba sa na vznik nehôd pozerat' z komplexnejšieho pohľadu (CDV, 2016).

Zo psychologického hľadiska sa na chybnom jednaní v doprave a následných dopravných nehodách najčastejšie podieľajú narušený zdravotný stav (vrátane nedostatkov zmyslových orgánov), nedostatok úsudkových schopností, znalostí, osobnostných zručností, skúseností či schopností predvídať. Ďalej sa na nich môžu podieľať únava, prechodné útlmové stavy aktívnej pozornosti, okienko vo vedomí, požitie alkoholu a drog, chronické alebo akútne abnormálne duševné stavy a neurózy, činnosť pod časovým tlakom a v neposlednom rade prechodná silná emočná záťaž (Štikar et al., 2003).

Medzi príčiny dopravných nehôd vplyvom dopravného prostredia radíme zlý stav vozovky, poveternostné podmienky, nedostatočné alebo prebytočné dopravné značenie, nadbytok reklamných plôch v tesnej blízkosti cestnej komunikácie a v neposlednom rade kolíziu s lesnou zverou alebo domácimi zvieratami (Chmelík, 2009).

1.3 Faktory zvyšujúce pravdepodobnosť vzniku dopravnej nehody

V tejto podkapitole si priblížime, aké rozličné faktory prispievajú k vzniku dopravnej nehody. Pozrieme sa na ne z dvoch uhlov pohľadu, a to z rizikových faktorov na strane prostredia a následne z rizikových faktorov na strane šoféra.

1.3.1 Faktory na strane dopravného prostredia

V dopravnom systéme sa objavujú rizikové faktory, ktorých výskyt nedokáže šofér automobilu ovplyvniť. Je na jeho zručnostiach a skúsenostiach, ako sa s nimi dokáže vyrovnáť a zabezpečiť tak bezpečnú jazdu pre seba aj ostatných účastníkov cestnej premávky. Tieto faktory môžu byť pre mladých neskúsených šoférov veľkou výzvou.

Na riziko vzniku dopravnej nehody má vplyv napríklad počasie a poveternostné podmienky. Počas zimy výrazne stúpa riziko kolízie, či už v dôsledku silného sneženia alebo poľadovice. Riziko je najvyššie pri mrznúcom daždi či daždi so snehom a pri prvých snehových zrážkach v sezóne. Správa ciest sa obvykle snaží tieto javy pri zlom počasi zmierniť, údržba však často mešká a nedostačuje. Preto je potrebné, aby sa šoféri vedeli na vzniknutú situáciu adaptovať a kompenzovali svojou jazdou vzniknuté riziká. Významným faktorom pri riziku vzniku dopravnej nehody v každom ročnom období je aj dážď. Odhaduje sa, že zrážky zvyšujú riziko kolízie až dvojnásobne. Klzkosť vozovky je jedným z najväčších rizík. Problém nastáva, pokiaľ ho šoféri podcenia a neprispôbia svoju rýchlosť aktuálnemu stavu vozovky (Kilpeläinen & Summala, 2007). Ďalšou významnou premennou, ktorá má vplyv na bezpečnú jazdu je hmla. Nakoľko šofér prijíma väčšinu informácií z okolia vizuálne, hmla má veľmi zlý vplyv na viditeľnosť a príjem podstatných informácií z dopravného prostredia. To môže spôsobiť zmeny v šoférskom správaní a prispieť k vzniku kolízie (Li, Yan, & Wong, 2015).

Zo strany dopravného prostredia môže dochádzať k zvýšenému riziku dopravných nehôd napríklad v prípade, že je vozovka v zlom technickom stave, cesta má nedostatočné alebo nejasné dopravné značenie, ktoré vodiča mátie. Prípadne je dopravného značenia priveľa na krátkom úseku, a tak ho šofér nie je schopný adekvátne vnímať a riadiť sa ním (Chmelík, 2009). Ďalším z faktorov je nebezpečné dopravné okolie. Môže sa jednáť napríklad o fyzické prekážky blízko vozovky, ktoré obmedzujú rozhľad šoféra alebo

prekrytím sťažujú vnímanie relevantných informácií, takisto to môžu byť dezinformačné prvky ohľadom vedenia cesty (Rehnová, 2013).

1.3.2 Faktory na strane šoféra

Šoférovanie nie je len automatická činnosť, pri ktorej sa človek prepravuje medzi destináciami. Je to komplexný proces, do ktorého sa zapája osobnosť šoféra, jeho aktuálny mentálny a zdravotný stav a sociálna interakcia s ostatnými účastníkmi premávky či vlastnými pasažiermi. Na jeho výkon pôsobí veľké množstvo premenných, pričom ich odchýlka od normy môže viesť k vzniku dopravnej nehody.

Jedinečnosť šoférov sťažuje možnosť univerzálneho a štandardného spôsobu posudzovania osobnosti vodiča a určení kritérií pre spôsobilosť k vedeniu vozidla. K lepšiemu stanoveniu a odhaleniu vlastností bezpečného šoféra je potrebné najprv zistiť charakteristiky rizikového šoféra, ktorým je potrebné venovať zvýšenú pozornosť. Výskumy ukazujú, že za rizikové vlastnosti osobnosti sú pokladané emočná labilita, impulzivnosť, egocentrizmus, potreba presadiť sa, maladaptívnosť, netrpezlivosť, nedbalosť, slabá sebakontrola, hostilita či sklon k agresivite. Takisto sa za rizikové charakteristiky považujú nízka zodpovednosť za vlastné činy a pocit nízkej zodpovednosti voči druhým ľuďom, nerešpektovanie pravidiel cestnej premávky, chovanie typu A, tendencia vyhľadávať situačné vzrušenie, dobrodružstvo a sensation seeking. Ďalej sa zohľadňuje napríklad miesto kontroly (LOC) či miera frustračnej tolerancie a odolnosti voči záťaži (Šucha & Seitzl, 2013).

Významnú úlohu v predikcii bezpečného šoférskeho správania zohráva taktiež tendencia šoféra k rizikovému jednaniu. Je možné, že pri voľbe štýlu riadenia vozidla sa dostávajú do konfliktu dva motívy, a to dosiahnutie cieľa (výkon, rýchly presun do cieľa, uspokojenie určitých potrieb) a dosiahnutie bezpečnosti. Ľudia sa v rôznych typoch situácií rozhodujú pre rôznu mieru rizikovosti ich akcie. V každom type situácie sa dá vystihnúť optimálna hladina tendencie k riziku. Odklon od tejto hladiny v oboch smeroch vedie k neadaptívnemu a neadekvátnemu správaniu (Štikar et al., 2003).

Medzi faktory, ktoré zvyšujú pravdepodobnosť vzniku dopravnej nehody jednoznačne patrí aj agresívna jazda, ktorá zahŕňa širokú škálu prejavov. Agresívna jazda sa prejavuje napríklad neprimerane rýchlou jazdou nad rýchlostný limit, minimálnymi odstupmi od vozidla, nebezpečným obiehaním, takzvanými myškami tesne pred predok druhého vozidla, jazdou na červenú, trúbením, jazdou so zapnutými diaľkovými svetlami, blokovaním iných šoférov. Takisto sa k prejavom agresie za volantom radia vyhrážky,

provokácia ostatných šoférov obscénnymi gestami, vystupovanie z automobilu a v extrémnych prípadoch aj fyzické útoky (Kováčsová, Rošková, & Lajunen, 2014; Šmolíková, Štikar, & Hoskovec, 2009).

Príčinou mnohých závažných dopravných nehôd je šoférovanie pod vplyvom alkoholu. Napriek tomu, že sa jedná o problém väčšiny štátov, tolerancia alkoholu sa líši krajina od krajiny. V Českej republike stále platí nulová tolerancia. Účinky alkoholu sa líšia v závislosti od hladiny alkoholu v krvi a toho, či má klesajúcu alebo stúpajúcu tendenciu. Prítomnosť alkoholu v krvi šoféra ovplyvňuje jeho schopnosť rozdeľovať pozornosť medzi dôležité podnety, zhoršuje sa zrakové vnímanie, reakčný čas, schopnosť riadenia vozidla či psychomotorika. Šofér ťažšie spracováva informácie, má problém sa rozhodovať a reagovať adekvátne k dopravnej situácii, čo môže viesť k vzniku dopravnej nehody. Toto riziko sa ešte viac znásobuje u mladých neskúsených šoférov (Dunaway, Will, & Sabo, 2011; Rakauskas et al., 2008). Významný faktor zvyšujúci pravdepodobnosť vzniku dopravnej nehody je aj šoférovanie pod vplyvom drog. Jedná sa síce o podstatne menej častý jav, ale stále veľmi závažný. Ešte nebezpečnejšie je, pokiaľ sa drogy (ako napríklad marihuana, metamfetamíny, kokaín) kombinujú s alkoholom. Ich vplyv na výkon šoféra je závislý od druhu a množstva užitej drogy (Dunaway et al., 2011).

Na bezpečnú cestu od začiatku až do konca vplýva aj aktuálna energia šoféra. Únava za volantom je stále aktuálny problém nielen na českých cestách. Len ťažko sa určuje ako hlavná príčina dopravnej nehody, ale odhaduje sa, že zapríčiňuje až 20 % zo všetkých dopravných nehôd (Engleman & Douglas, 2005; Jackson et al., 2011). Pri únave dochádza k zníženiu bdelosti, koncentrácie pozornosti, ostražitosti a schopnosti rozhodovať sa. Znižuje sa celkový výkon šoféra, predlžuje sa reakčný čas potrebný k detekcii potencionálneho nebezpečia a zhoršuje sa kontrola rýchlosti vozidla (Jackson et al., 2011; Tvarožková, Kaniová, Zůvala, Labodová, & Bucsuházy, 2017). V prípade silnej únavy sa môže znižovať výkon človeka podobne, ako v prípade požitia alkoholu, čo môže mať výrazný vplyv na šoférske správanie (Arendt, 2010). Únava predstavuje nebezpečenstvo, ktoré môže ohroziť ktoréhokoľvek vodiča. Obzvlášť nebezpečné je, že vodiči si často neuvedomujú, akí sú ospalí a unavení a zároveň nepovažujú únavu za veľké riziko. Napriek tomu, že šoféri pociťujú prejavy únavy (zívanie či zatváranie očí), neberú tieto náznaky vážne a zväčša pokračujú v jazde (May, 2011).

V neposlednom rade je významným faktorom vek šoféra. z hľadiska dopravnej nehodovosti sa v odbornej literatúre vymedzujú dve rizikové skupiny šoférov, a to mladí

šoféri a šoféri – seniori (Ledger, Bennett, Chekaluk, & Batchelor, 2019; Rehnová & Černochová, 2013; Štikar et al., 2003; Tefft, 2008). Každá z týchto skupín sa stretáva s inými nástrahami a spôsobujú dopravné nehody iného typu. Seniori sa vyznačujú zhoršovaním kognitívnych funkcií, príjmu a spracovávaní informácií, zhoršenou distribúciou pozornosti, dlhším rozhodovaním a reakčným časom, úbytkom fyzických síl či väčšou unaviteľnosťou. Príčinou dopravných nehôd je obvykle chyba v riadení, nie dopravný priestupok ako je tomu u mladých šoférov. Mladí šoféri sú rizikovní svojou neskúsenosťou či nezrelosťou a ďalšími príčinami, ktorým venujeme celú nasledujúcu kapitolu (Freund & Smith, 2011; Rehnová & Černochová, 2013).

1.4 Rola dopravnej psychológie

Dopravná psychológia sa zaoberá psychickými procesmi pri rôznych činnostiach osôb, ktoré riadia dopravné prostriedky a ďalších účastníkov dopravy (chodci, cyklisti, atď.). Psychológia v doprave zisťuje závislosť medzi individuálnymi charakteristikami človeka a metódami výuky, výcviku, výchovy či dopravnou technikou (Štikar et al., 2003).

Vzhľadom k tomu, že za väčšinou dopravných nehôd stojí zlyhanie človeka, doprná psychológia má ako obor významnú úlohu v zaisťovaní dopravnej bezpečnosti. Bezpečnosti prispieva najmä prostredníctvom výberu šoférov, ich vzdelávaním a výcvikom, a rehabilitáciou šoférov po odobratí vodičského preukazu. Ďalej zabezpečuje pomoc pri optimalizácii režimu práce a odpočinku profesionálnych šoférov a v neposlednom rade posudzuje dopady informačných technológií a dopravného prostredia na bezpečnosť šoférov (Šucha, 2013). Dopravná psychológia má taktiež dôležitú rolu pri zvyšovaní bezpečnosti skupín osôb, ktoré sú v premávke ohrozené a nedokážu si zabezpečiť ochranu sami a takisto skupiny, ktoré majú zvýšený podiel účasti na vzniku dopravných nehôd. Jedná sa napríklad o deti, chodcov, cyklistov, mladých, starších či profesionálnych šoférov (Porter, 2011).

Cieľom dopravnej psychológie je zistenie zákonitostí psychickej činnosti osôb vo vzťahu k doprave a aplikácia týchto zákonitostí k zvýšeniu bezpečnosti, plynulosti či rýchlosti dopravy s ohľadom na životné prostredie (Štikar et al., 2003). Dopravná psychológia má snahu o optimalizáciu dopravného systému, aby nenastávalo jeho zlyhanie, ktoré spôsobuje zbytočné zranenia a úmrtia v doprave (Šucha, 2013).

Dopravná psychológia môže mať výrazný vplyv aj na bezpečnosť mladých šoférov, ktorým sa venujeme v tejto práci. K zníženiu ich rizikovosti dokáže prispieť vo viacerých

oblastiach. Prvou oblasťou je podpora začínajúcich vodičov porozumieť riziku, ktoré jednotlivé šoférske správanie prináša a taktiež podpora schopnosti vyhodnotiť vlastné limity. Druhou oblasťou je podpora autoškôl v aplikácii nových a účinných spôsobov výcviku bezpečnej jazdy. Dopravná psychológia môže vyvíjať tlak na výrobcov automobilov, aby pri výrobe nových vozidiel brali zreteľ aj na šoférov začiatočníkov. Ďalšou oblasťou pôsobenia môže byť poskytovanie poradenstva v oblasti dopravnej výchovy na školách. V neposlednom rade sa dopravná psychológia podieľa na oblasti podpory v podobe rehabilitačných či vzdelávacích programov pre mladých šoférov, ktorým bol odobraný vodičský preukaz (Šucha, 2019).

1.5 Teórie šoférskeho správania

Výskumníci sa už niekoľko desaťročí zaoberajú psychickými procesmi, ktoré sa podieľajú na šoférskom správaní. V literatúre nájdeme modely založené napríklad na taxonómii, funkčnosti alebo motivácii. Najčastejšie sú využívané hierarchické modely, ktoré v rôznej miere zohľadňujú výkonové, osobnostné a motivačné faktory. Keskinen v roku 1996 vytvoril tzv. Gadget model, v ktorom zahŕňa a prepája všetky tieto faktory a zohľadňuje, že šoférovanie je komplexný a dynamický proces (Bekiaris, Amditis, & Panou, 2003; Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad, & Hernetkoski, 2002).

Keskinen vychádza zo zistení, že osvojenie si zručností pre riadenie vozidla a zvládanie rôznych náročných situácií sú základom pre úspešné začlenenie sa do premávky. Avšak ukazuje sa, že nadobudnuté psychomotorické zručnosti a fyziologické funkcie nie sú jedinou a dostatočnou podmienkou pre bezpečnú jazdu. Preto do svojho modelu pridáva ciele a motívy šoféra (Hatakka et al., 2002).

Gadget model má celkom 4 úrovne. Prvou, najnižšou, úrovňou je *ovládanie vozidla*. Šofér potrebuje mať nástroje, ktorými splní svoj cieľ, a tak je tento level nevyhnutnosťou. Táto úroveň zahŕňa základné zručnosti ako je naštartovanie vozidla, rozjazd, brzdenie, ovládanie rýchlosti a smeru, radenie rýchlostných stupňov a podobne. Takisto zahŕňa aj komplexné zručnosti ako vyháňacie manévry, udržanie vozidla pod kontrolou v rôznych podmienkach, využívanie spätných zrkadiel či dôležitosť používania bezpečnostných pásov. Bez týchto zručností by vyššie úrovne modelu nemali zmysel (Keskinen & Hernetkoski, 2011). Kľúčová je automatizácia základných spôsobov ovládania vozidla. Pokiaľ má človek tieto aktivity zautomatizované a prebiehajú na nevedomej úrovni, je mentálna kapacita

uvoľnená pre ďalšie dôležité procesy ako napríklad rozhodovanie a vnímanie dopravnej situácie (Šucha, 2019).

Druhou úrovňou je *zvládanie dopravných situácií*. Táto úroveň sa zameriava na konkrétne dopravné situácie. Jedná sa predovšetkým o schopnosť šoféra využiť v konkrétnej dopravnej situácii nadobudnuté zručnosti z prvej úrovne (Šrámková & Šucha, 2015). Pre túto úroveň sú charakteristické znalosti dopravných predpisov, schopnosť vnímať nebezpečenstvo v dopravných situáciách a interakcia s ostatnými účastníkmi cestnej premávky (Keskinen & Hernetkoski, 2011).

Tretou úrovňou modelu sú *ciele šoféra a celkový kontext v oblasti šoférovania*. Na tejto úrovni sa človek rozhoduje za akým účelom, kde, kedy, s kým, v akom stave (napríklad pod vplyvom stresu, únavy, alkoholu) a či vôbec bude šoférovať. Tieto rozhodnutia hrajú významnú úlohu v dopravnej bezpečnosti. Rozličné typy a kontexty vedenia vozidla vedú k inej miere rizika a k iným nárokom na šoféra. Súčasťou tejto úrovne je aj plánovanie jazdy, výber času a trasy či navigácia (Hatakka et al., 2002; Keskinen & Hernetkoski, 2011).

Do štvrtej, najvyššej, úrovne modelu patria *životný štýl, hodnoty, normy a postoje k životu*. Zahŕňa osobnostné faktory ako sebakontrola, sociálne prostredie, postoje, pohlavie, vek, príslušnosť k rôznym skupinám či dôležitosť šoférovania a vlastníctva auta pre vlastný obraz človeka. Takisto sú súčasťou fyzické a psychické dispozície (Keskinen & Hernetkoski, 2011). Výskumy ukazujú, že životný štýl šoféra je úzko spojený s jeho šoférske správaním. Ako rizikové sa javia napríklad životný štýl zameraný na automobilizmus (napr. tuning, automobilové preteky, atď.) alebo spájanie šoférovania so sebarealizáciou alebo s potvrdzovaním vlastnej hodnoty (Šrámková & Šucha, 2015).

Všetky štyri úrovne sú súčasne ovplyvňované spoločnosťou, kultúrnym a sociálnym prostredím, v ktorom šofér žije. Niektorí autori dokonca pridávajú do modelu piatu úroveň, a to kultúrne a spoločenské vplyvy. Súčasťou tejto úrovne je napríklad postoj spoločnosti ku konzumácii alkoholu alebo šoférovaniu pod vplyvom alkoholu (Šucha, 2019).

Celý model vychádza z predpokladu, že vyššie úrovne ovplyvňujú a riadia správanie na nižších úrovniach. Tento vplyv je kľúčový pre dopravnú psychológiu a zabezpečovanie dopravnej bezpečnosti. Zároveň čiastočne platí aj opačný postup – osvojené zručnosti vedenia vozidla, ktoré sú v kompetencii výuky autoškôl, sú potrebné k uplatňovaniu motívov a cieľov vodiča (Šrámková & Šucha, 2015).

2 MLADÍ ŠOFÉRI

Väčšina štúdií vymedzuje mladých šoférov vo vekovom rozmedzí od 15 až 16 po 24 až 25 rokov. Celosvetovo sú mladí šoféri považovaní za rizikovú skupinu. Podľa svetovej zdravotníckej organizácie sú dopravné nehody najčastejšou príčinou úmrtí mladých ľudí do 30 rokov (WHO, 2020). V Českej republike sú dopravné nehody najčastejšou príčinou úmrtí ľudí vo veku 15 – 24 rokov. Vyplýva to z dát Českého štatistického úradu za obdobie rokov 2009 – 2018 (Český štatistický úrad, 2019). Oproti iným skupinám šoférom predstavujú mladí šoféri zvýšené riziko pre seba, spolujazdcov aj ďalších účastníkov cestnej premávky. Rizikovosť je spôsobená mnohými faktormi, ktoré si predstavíme v nasledujúcich podkapitolách.

2.1 Biologické faktory

Z pohľadu vývojovej psychológie sa mladí šoféri radia do obdobia adolescencie (dospievania) a časnej dospelosti (Langmeier & Krejčířová, 2006). V tomto vekovom období sa mozog neustále vyvíja. Ukazuje sa, že ľudský mozog by mal byť úplne zrelý pred dosiahnutím 25 rokov (Banz, Hersey, & Vaca, 2021). Veľká časť šoférov tak získa vodičské oprávnenie v čase, keď mozog ešte stále dozrieva, čo môže ovplyvniť bezpečné šoférovanie.

Počas tejto periódy dochádza k vytváraniu rovnováhy medzi kortikálnymi a limbickými časťami mozgu, čo sa môže prejavovať v správaní ako napríklad sensation seeking, vyhľadávanie nových podnetov pri šoférovaní, zvýšené podstupovanie rizika či nerozvážnosť. V tomto období sa rozvíja aj spracovávanie silných emócií, s ktorými sa šofér môže bežne stretávať. Takisto je ovplyvňovaná schopnosť používať informácie k voľbe správnych rozhodnutí. Hippokampus a amygdala sa stále vyvíjajú, a tak integrácia emócií a kognície trvá dlhšiu dobu. To môže ohroziť mladých vodičov najmä v nebezpečných dopravných situáciách, ktoré vyplývajú z nerozvinutej schopnosti pracovať so stresom. U mužov sa amygdala vyvíja neskôr, a tak môžu byť náchylnejší k agresívnym reakciám a k vyššej tendencii vystavovať sa riskantným situáciám (Glendon, 2011).

Počas dospievania sa mení pomer medzi šedou a bielou hmotou. Šedá hmota svoj objem znižuje, pričom objem bielej hmoty narastá. Redukuje sa množstvo neuronálnych

spojov, ktoré sa však stávajú špecializovanejšie, silnejšie a efektívnejšie. Tieto zmeny môžu súvisieť s väčšou emočnou labilitou a impulzivitou (Nielsen Sobotková, 2014).

Mladí ľudia sú charakteristickí výbornou schopnosťou učiť sa. Oblasť šoférovania nie je výnimkou, a tak sa mladí vodiči rýchlo naučia mnohým zručnostiam, avšak sú náchylní na chyby, ktoré vyplývajú zo slabšej koordinácie. Príčinou je vyvíjajúci sa mozog, ktorý môže negatívne ovplyvniť koordináciu pohybov (Glendon, 2011).

K najväčším zmenám počas adolescencie a časnej dospelosti dochádza v oblasti prefrontálnej kôry, ktorá je zodpovedná za kognitívne a exekutívne funkcie. Prejavujú sa napríklad v rozhodovaní, udržiavaní pozornosti, kontrole impulzivity či vnímaní odmeny. Exekutívna kontrola napomáha filtrovať relevantné a nerelevantné informácie, čím sa počas šoférovania snaží eliminovať distraktory. Taktiež má významnú rolu pri adaptácii na požiadavky úloh spojené s vedením vozidla, ako napríklad navigácia a správne smerovanie v rôznych podmienkach. Napriek tomu, aký veľký význam má prefrontálna kôra pre bezpečné šoférovanie, k jej dozrievaniu dochádza až pred 25. rokom života (Banz et al., 2021; Walshe, Ward McIntosh, Romer, & Winston, 2017).

2.2 Sociálne faktory

Mladí šoféri dospievajú nielen po fyziologickej stránke, ale aj po stránke sociálnej. Tento vek je typický vymaňovaním sa spod rodičovského vplyvu a osamostatňovaním sa. Veľkú rolu v procese nadobúdania nezávislosti hrajú rovesníci, ktorí ovplyvňujú procesy rozhodovania či voľby životného štýlu (Šucha, 2019). Na výslednom správaní mladého šoféra tak majú podiel aj rodičia, súrodenci, kamaráti, rovesníci či ďalší spolujazdci.

Na prevencii dopravnej nehodovosti sa podieľa šoférske správanie rodinných príslušníkov a rodinná výchova. Prístup k rešpektovaniu pravidiel cestnej premávky je ovplyvnený vlastným príkladom rodičov, starých rodičov či starších súrodencov (Rehnová & Černochová, 2013). Mladí čerství šoféri, ktorých rodičia podporujú a zároveň majú nad nimi kontrolu vykazujú o polovicu menšie riziko dopravnej nehody než šoféri, ktorých rodičia slabo podporujú a kontrolujú (Ginsburg, Durbin, García-España, Kalicka, & Winston, 2009). Ako efektívny prístup k dospievajúcim šoférom sa ukazuje dohoda medzi rodičom a dieťaťom, ktorá sa snaží pracovať s možnými rizikami. Môže to zahŕňať napríklad obmedzenie šoférovania so spolujazdcami rovnakého veku, podmienka jazdy s niekým

skúsenejším či vyhýbanie sa jazdy v noci alebo na rýchlostných cestách (Huang & Winston, 2011).

Všeobecne je riziko dopravnej nehody vyššie v noci ako počas dennej doby. U mladých šoférov je však toto riziko ešte vyššie než u iných vekových kategórií. Jedným z dôvodov je absencia skúseného spolujazdca a supervízora. Dospievajúci sa v noci vo väčšej miere vystavujú riziku a sami popisujú, že sa do nebezpečných situácií dostávajú častejšie práve v nočných hodinách (Klauer et al., 2011; Rice, Peek-Asa, & Kraus, 2003).

Pocit, že získanie vodičského oprávnenia je vstupenkou do dospelosti, vnímanie šoférovania ako formu zábavy a voľnočasovú aktivitu môžu byť motiváciou, ktorá vedie mladých ľudí k skorému absolvovaniu autoškoly. Významnou motiváciou môže byť aj získanie výhodnejšej pozície medzi rovesníkmi. Snahou mladých ľudí je vybudovať si určitý sociálny status a nájsť si svoje miesto v spoločnosti. To sa môže premietiť do súťaživosti, tendencie sa predvádzať či kompenzovať neúspech inou aktivitou. Šoférovanie je často ovplyvnené partiou a spolujazdcami. Mladý šofér sa im snaží vyhovieť, aby sa vyhol posmechu či vylúčeniu (Observať bezpečnosti silničného provozu, 2007). Výskumy ukazujú, že prítomnosť iných dospievajúcich v aute zvyšuje riziko dopravnej nehody oproti situáciám, kedy je mladý šofér v aute sám alebo pod dohľadom rodičov (Huang & Winston, 2011; Klauer et al., 2011; Rice et al., 2003).

Sociálny kontext pôsobí aj na posudzovanie možného rizika či bezpečnosti. Rovnako ako mladí šoféri majú za spolujazdcov ľudí v podobnom veku, oni sami bývajú často pasažiermi svojich rovesníkov. Ich šoférske správanie sa stáva normou, s ktorou sa porovnávajú. Pri posudzovaní vlastného chovania sa v prvom rade rozhodujú, či ich rovesníci jazdia (ne)bezpečnejšie ako oni sami. Efektívnejšie by bolo sa zamerať na to, či ich správanie je bezpečné pre nich, ich okolie a zároveň posudzovali bezpečnosť z objektívneho hľadiska (Harré, 2000).

2.3 Osobnosť mladého šoféra

Jedinečnosť osobnosti každého z nás sa premieta aj do správania v doprave. Šoféri sa vyznačujú individuálnymi zvláštnosťami, ktoré sa odzrkadľujú napríklad v štýle ich jazdy, ale najmä v chybách, ktorých sa v priebehu jazdy dopúšťajú a následne v konfliktoch pri interakciách, ktoré v dôsledku chýb vznikajú (Štikar et al., 2003).

Obdobie dospievania a časnej dospelosti má svoje špecifiká. Typická pre tento vek je zvýšená impulzivita. Oproti dospelým ľuďom sa viac sústreďia na prítomný okamih bez zohľadňovania možných následkov. V popredí záujmu mladých ľudí je často skúšanie a posúvanie hraníc vlastných schopností alebo limitov vozidla. Majú nižšiu schopnosť vnímať riziko a väčšiu tendenciu priamo vyhľadávať nebezpečie a dobrodružstvo. Mladí šoféri majú slabú schopnosť kritického náhľadu na vlastné schopnosti – predčasne nadobúdajú sebadôveru alebo sa zbytočne podceňujú. Častejšie podceňujú alebo si nepriznávajú zníženú telesnú alebo psychickú výkonnosť (napr. únava, šoférovanie po vyčerpaní športom alebo nedostatočnom spánku) (Observatoľ bezpečnosti silničného provozu, 2007).

S riskantným šoférskym správaním sa spájajú aj určité stále osobnostné rysy. K vzniku dopravnej nehody sú viac náchylní adolescenti, u ktorých sa objavuje vysoký sensation seeking alebo problematická regulácia emócií. Väčšiu pravdepodobnosť byť účastníkom dopravnej nehody majú aj osoby so zvýšenou toleranciou porušovania noriem a pravidiel (Castellà & Pérez, 2004; Huang & Winston, 2011). Mladí šoféri, ktorí pri porušení pravidiel vnímajú menšie riziko majú väčšiu tendenciu tieto pravidlá porušovať. Tí, ktorí majú tendenciu jazdiť vyššou rýchlosťou sa vyznačujú podceňovaním potencionálneho rizika dopravných situácií a preceňujú svoju úroveň šoférskych skúseností (Machin & Sankey, 2008).

Austrálska longitúdinalna štúdia šoférskeho správania mladých dospelých poukazuje na význam psychosociálneho vývoja od detstva po mladú dospelosť. Jej výsledky ukazujú, že vysoký level antisociálneho správania a agresie či nízky level empatie sú predzvesťou riskantného šoférovania a porušovania rýchlosti (Vassallo et al., 2007). Na prekračovaní rýchlosti sa ďalej podieľajú miera vyhľadávania vzrušenia, altruizmus, vnímanie pravdepodobnosti vzniku nehody a averzia k podstupovaniu rizika (Machin & Sankey, 2008).

Mladí šoféri, ktorí sú citliví voči odmenám a zároveň vykazujú nízku senzitivitu voči trestom majú vyššiu tendenciu porušovať pravidlá cestnej premávky. Oproti tomu, ľudia, ktorí majú tendenciu šoférovať podľa predpisov sa vyznačujú vysokou senzitivitou voči trestom a nízkou voči odmenám (Castellà & Pérez, 2004).

Osobnostné rysy, ktoré sú pomerne stabilnou súčasťou jedinca, majú významnú úlohu pri vytváraní postojov, ktoré priamo ovplyvňujú šoférske správanie. Pozitívny postoj

k nedodržiavaniu pravidiel a prekračovaniu rýchlosti hrajú výraznú rolu pri výskyte týchto negatívnych javov aj v reálnom správaní mladého šoféra (Machin & Sankey, 2008; Ulleberg & Rundmo, 2003; Zicat, Bennett, Chekaluk, & Batchelor, 2018).

2.4 Kognitívne faktory

Šoférovanie automobilu je činnosť, ktorá má na človeka vysoké nároky. Súčasne je potrebné vykonávať niekoľko úloh, ako napríklad udržiavanie vozidla v jazdnom pruhu, dodržiavanie dopravných predpisov, regulácia rýchlosti, sledovanie dopravného značenia, navigácie a mnohé ďalšie. Nesprávne vykonanie niektorej z akcií môže byť považované za nebezpečnú jazdu, ktorej dôsledkom môže vzniknúť kolízia. Súčasné výskumy jednoznačne ukazujú, že kognitívne funkcie majú vplyv na bezpečnú jazdu mladých šoférov (Di Meco et al., 2020; Ledger et al., 2019; Zicat et al., 2018).

Mladý šofér, ktorý ešte nemá veľa skúseností a dostatočne zautomatizované všetky činnosti potrebné k vedeniu vozidla, nedokáže správne interpretovať informácie a zamerať svoju pozornosť na dôležité a rizikové objekty. V porovnaní so skúseným šoférom, riešenie dopravných situácií vyčerpáva väčšiu časť mentálnej kapacity začínajúceho šoféra (Rehnová & Černochová, 2013). Väčšina kolízií vzniká ako dôsledok kognitívnej chyby, pri ktorej dochádza k neschopnosti správne zamerať pozornosť, zlyhaniu pri rozpoznávaní rizika, využívajú sa nevhodné vizuálno-vyhľadávacie stratégie alebo má mladý šofér zatiaľ slabé rozhodovacie schopnosti v dopravných situáciách (McKnight & McKnight, 2003).

Pri šoférovaní automobilu sa často šoféri venujú aj iným činnostiam, než len tým, ktoré sú nevyhnutné pre riadenie vozidla. Spracovanie ďalšej, sekundárnej, úlohy má vplyv na vizuálnu orientáciu pri jazde. Tieto činnosti sú často spájané s príčinami dopravných nehôd, najmä pokiaľ sa jedná o mladých šoférov a začínajúcich šoférov vo všeobecnosti. Neskúsení šoféri ešte nedokážu adekvátne rozdeliť pozornosť medzi viaceré činnosti, a tak je oslabená pozornosť venovaná relevantným informáciám (Rehnová & Černochová, 2013). Medzi najčastejšie správanie, ktoré zamestnáva pozornosť mladého šoféra, pokiaľ ide v aute sám, patrí používanie elektronických zariadení, manipulácia s ovládacími prvkami vozidla, osobné úpravy, jedenie a pitie. Pokiaľ vezie svojich rovesníkov, výrazne prevažuje hlasný hovor. V takýchto situáciách sa šoféri vystavujú až šesťkrát väčšiemu riziku dopravnej nehody. Vodiči majú tendenciu otáčať sa smerom k hovoriacemu pasažierovi a menej venujú svoju pozornosť daniu v premávke (Goodwin, Foss, Harrel, & O'Brien, 2012).

Mladí šoféri, ktorí už majú lepšie rozvinuté kognitívne schopnosti sa menej často dopúšťajú prekračovania maximálnej povolenej rýchlosti a dokážu lepšie udržať polohu vozidla v jazdných pruhoch (Zicat et al., 2018).

Ukazuje sa, že vizuopriestorová schopnosť je spojená s nebezpečným načasovaním prekračovania povolenej rýchlosti. To znamená, že mladí šoféri nedokážu správne vyhodnotiť, v akých situáciách môže byť bezpečné jazdiť vo vyššej rýchlosti, než je povolené. S nedodržiavaním rýchlosti sa spája aj ďalšia funkcia. Psychomotorické schopnosti sa spájajú s nebezpečnou priemernou rýchlosťou nad rýchlostný limit. Taktiež sa ukazuje, že inhibícia reakcie je spojená s vybočovaním z jazdného pruhu (Di Meco et al., 2020).

Vývoj kognitívnych funkcií u mladých šoférov stále prebieha. U adolescentov vo veku do 19 rokov sa v porovnaní so staršími vekovými kategóriami ukazujú problémy v plánovaní, riešení problémov a pracovnej pamäti (Luca et al., 2003). V období dospievania je typická nielen rýchlosť rozhodovania, ale aj nedostatočné zapojenie predchádzajúcich skúseností do procesu rozhodovania (Nielsen Sobotková, 2014).

2.5 Vplyv skúseností

Výskumníci sa takmer jednoznačne zhodujú na tom, že neskúsenosť mladých šoférov sa spája so zvýšeným dopravným rizikom (Borowsky, Shinar, & Oron-Gilad, 2010; Huang & Winston, 2011; McKnight & McKnight, 2003; Mueller & Trick, 2012; Rehnová & Černochová, 2013; Rice et al., 2003). Neskúsenosť a s tým spojené komplikácie sa prejavujú aj na českých cestách. V roku 2019 boli najčastejšími účastníkmi dopravných nehôd vodiči, ktorí boli držiteľmi vodičského oprávnenia 12 až 24 mesiacov (BESIP, 2020a). Mladí šoféri si však svoju neskúsenosť často neuvedomujú. Pravdepodobne preto, že si úspešné získanie vodičského preukazu spájajú aj so získaním dostatočných skúseností pre bezpečné zaradenie sa do premávky (Ginsburg et al., 2008).

Schopnosť rozpoznať riziko sa ukazuje ako jedna z najdôležitejších schopností, ktoré sa získavajú skúsenosťami. Vnímanie rizika sa dá vysvetliť ako schopnosť čítať cestu – prisudzovať adekvátnu vážnosť jednotlivým objektom cestnej premávky. Je prirodzené, že táto schopnosť sa vyvíja a zlepšuje každou ďalšou jazdou, ktorú šofér absolvuje. Začínajúci šoféri majú problém s vytváraním holistického pohľadu na ich aktuálnu dopravnú situáciu. Títo vodiči často venujú pozornosť nepodstatným podnetom v dopravnom prostredí

a vyhodnocujú level rizika na základe jedného uhlu pohľadu. Pribúdajúce skúsenosti tak zlepšujú povedomie o možnom nebezpečí a vedú šoférove očné pohyby na miesta, kde sa môže objaviť potencionálne riziko (Borowsky et al., 2010).

Nedostatočná prax a neskúsenosť včas identifikovať a riešiť rizikovú dopravnú situáciu prispieva k vyššiemu riziku vzniku dopravnej nehody. Neskúsenosť sa prejavuje napríklad v rozdielnom vizuálnom vnímaní oproti skúsenejším šoférom. To sa úzko spája aj s kognitívnymi faktormi, ktorým sme sa venovali vyššie. Líšia sa najmä vo fixácii pohľadu na objekty cestnej premávky. Pri jazde v meste sa fixácie líšia len minimálne, ale v extraviláne vykazujú skúsení šoféri vyšší počet fixácií než začínajúci šoféri. Ľudia s väčšími šoférskymi skúsenosťami sú schopní prispôbiť stratégiu vizuálneho vnímania danej dopravnej situácii, pričom začiatočníci nedokážu byť dostatočne flexibilní, aby adekvátne reagovali na potencionálne nebezpečenstvo. Neskúsení vodiči fixujú pohľad na nebezpečné objekty dlhšie než skúsení, čo naznačuje potrebu dlhšieho času na mentálne spracovanie prichádzajúcich informácií. Pre bezpečnú jazdu je potrebné, aby šofér vizuálne prehľadával priestor, netrúvil príliš dlhý čas na jednom objekte a fixoval dopravne relevantné objekty (Rehnová & Černochová, 2013).

Ako v praxi môže ovplyvniť fixovanie nedôležitých podnetov alebo prídlhé venovanie pozornosti jednotlivým objektom si priblížime na nasledujúcom príklade. Skúsený šofér pozorne skenuje dopravné prostredie a pokiaľ spozoruje potencionálne riziko, spracováva informáciu a vyhodnotí ju ako reálne riziko. V tomto momente začne vyhodnocovať, ako reagovať – či sa pokúsiť nehode vyhnúť alebo minimalizovať závažnosť nehody. V tejto chvíli sa rozhodne, aký manéver zvolí a vykoná ho. U skúsených šoférov tento proces od spozorovania možného rizika až po akciu šoféra trvá priemerne 2 sekundy. Oproti tomu, neskúsený šofér zaregistruje potencionálne riziko o niekoľko stotín sekundy neskôr, následne dôsledkom nedostatočných skúseností dlhšie vyhodnocuje, ako môže reagovať, čím sa uberá o cenný čas na zabránenie dopravnej nehode. V momente, kedy skúsený šofér už reagoval a vyhýbal sa kolízii, neskúsený ešte len učinil rozhodnutie a nestihol vykonať manéver, ktorý by zabránil dopravnej nehode (Huang & Winston, 2011).

Hĺbková analýza dopravných nehôd v Českej republike ukazuje, že mladí šoféri najčastejšie zlyhávajú na úrovni identifikácie, čo znamená, že nesprávne vyhodnocujú náročnosť trasy. Ďalším početne zastúpeným zlyhaním u mladých šoférov je zlyhanie na úrovni detekcie rizika (BESIP, 2020b).

Mueller a Trick vo svojom výskume skúmali vplyv šoférskeho skúsenosti pri voľbe stratégií, ktorými sa šofér adaptuje na zhoršenú viditeľnosť. V simulovaných podmienkach zistili, že v reakcii na poveternostné podmienky mladí neskúsení šoféri najmenej prispôbovali rýchlosť vozidla. V porovnaní so skúsenými šoférmi výrazne pomalšie reagovali na nebezpečenstvo (Mueller & Trick, 2012).

2.6 Dopravné nehody mladých šoférov

Dopravné správanie a s tým súvisiace nehody mladých šoférov sú výsledkom pôsobenia mnohých faktorov. Nehoda môže byť výsledkom nielen jednej chyby, ale aj kombináciou viacerých pochybení. Podieľajú sa na tom úroveň šoférskeho zručnosti, neskúsenosť či riskantné správanie (vysoká rýchlosť, bezohľadná jazda, šoférovanie pod vplyvom omamných látok) (Rolison & Moutari, 2020). Ako sme už priblížili v predchádzajúcich kapitolách, toto správanie je ovplyvnené biologickými, sociálnymi, osobnostnými či kognitívnymi faktormi. Popri tom zohrávajú svoju rolu aj vonkajšie faktory ako stav vozidla či počasie. Výsledkom tohto multifaktorového pôsobenia je, ako bezpečne bude mladý šofér viesť automobil a či sa mu podarí úspešne doraziť do cieľovej destinácie.

Mladí šoféri v Českej republike v priemere zaviniť okolo 10 000 nehôd ročne. Najviac smrteľných nehôd a nehôd s ťažkými zraneniami zapríčiňujú šoféri s ročnou praxou, a to najmä muži. V roku 2019 šoféri a šoférky do 24 rokov spôsobili celkovo 9 % dopravných nehôd a 15 % úmrtí na cestách. Najviac nehôd, pri ktorých došlo k úmrtiu účastníkov alebo ich ťažkému zraneniu, bolo spôsobených na cestách I. a II. triedy (BESIP, 2020b).

Pre mladých šoférov je najčastejším typom dopravnej nehody nehoda jedného vozidla. Jedná sa predovšetkým o nevládanie riadenia a stratu kontroly nad vozidlom, často spôsobené neprimeranou rýchlosťou jazdy (Rehnová & Černochová, 2013). Potvrďuje to aj retrospektívny výskum dopravných nehôd vo Veľkej Británii. Rolison a Moutari (2020) analyzovali dopravné nehody, ktoré vznikli v období od roku 2005 po rok 2012. Pri analýze zohľadňovali vek šoféra. Zistili, že kombinácia charakteristík ako vlastnosti prostredia (šmykľavá cesta vplyvom počasia či povaha cesty, napríklad zákruta, kopec, úzka vozovka), príliš rýchla jazda vzhľadom k poveternostným podmienkam, neskúsenosť a strata kontroly nad vozidlom sa podieľajú na väčšine dopravných nehôd mladých šoférov, ktorých sa zúčastňuje iba jedno vozidlo. Ďalej zistili, že pokiaľ sa mladý šofér dostane do kolízie s iným vozidlom, najčastejšími príčinami sú neuposlúchnutie

prednosti v jazde, ignorovanie signálov vyzývajúcich na zastavenie alebo iného dopravného značenia a nesprávne načasovanie vjazdu do križovatky.

V súlade s týmito zisteniami sú aj štatistiky dopravnej nehodovosti v Českej republike. Medzi 3 najčastejšie príčiny v roku 2019 patrili neprispôsobenie rýchlosti stavu vozovky, jazda po nesprávnej strane - prejdenie do protismeru a nedostatočné venovanie pozornosti riadeniu vozidla. Tieto príčiny stáli v roku 2019 za vznikom 53 % dopravných nehôd (BESIP, 2020b).

Odborníci sa zhodujú, že pre mladých šoférov je nebezpečná jazda v noci. Ukazuje sa, že v noci dochádza k zvýšenému riziku vzniku nebezpečných dopravných situácií a dopravných nehôd. Nebezpečný je pomer počtu odjazdených kilometrov a počtom vážnych dopravných nehôd porovnávajúc deň a noc (Huang & Winston, 2011; Klauer et al., 2011; Rehnová & Černochová, 2013; Rice et al., 2003). Česká republika v tomto trende nie je výnimkou. Napriek tomu, že väčšina dopravných nehôd vzniká cez deň, mladí šoféri do 24 rokov spôsobili v porovnaní s ostatnými vekovými kategóriami v noci výrazne viac smrteľných dopravných nehôd alebo nehôd, ktorých následkom bolo ťažké zranenie niekoho z účastníkov (BESIP, 2020a).

Ďalšia príčina dopravných nehôd, ktorá sa často spája s mladými vodičmi je šoférovanie pod vplyvom alkoholu alebo omamných látok. Hoci táto príčina nie je až tak vysoko frekventovaná, jej následky sú často o to vážnejšie. Konzumácia alkoholu ovplyvňuje riadenie vozidla odstraňovaním zábran, zahmlievaním úsudku, spomalením reakcií a zvyšuje pravdepodobnosť prekračovania rýchlosti. Šoférovanie pod vplyvom alkoholu sa preto najčastejšie spája s prekračovaním maximálnej povolenej rýchlosti a s tým súvisiacou stratou kontroly nad vozidlom (Rolison & Moutari, 2020).

Napriek tomu, že mladí šoféri sú vysoko rizikovou skupinou s vysokou nehodovosťou, posledné roky naznačujú pozitívny trend. Počet fatálnych a vážnych dopravných nehôd medziročne pomaly klesá (BESIP, 2020b). Úlohou odborníkov a spoločnosti je nájsť spôsoby, ktoré budú viesť k ešte väčšej eliminácii dopravných nehôd a stále väčšej bezpečnosti každého účastníka cestnej premávky.

3 VZDELÁVANIE MLADÝCH ŠOFÉROV

V začiatkoch automobilovej dopravy bolo hlavným cieľom dopravného vzdelávania naučiť budúceho šoféra ovládať vozidlo. Postupne sa vzdelávanie začalo sústrediť na znalosť dopravných predpisov a na zvládanie dopravných situácií. Dlhodobo bolo cieľom výcviku v autoškolách úspešné zvládnutie záverečných skúšok, ktoré sú väčšinou posledným krokom k získaniu šoférskeho oprávnenia. Dnes sa však ukazuje, že ústrednou témou vzdelávania šoférov by mala byť dopravná bezpečnosť (Keskinen & Hernetkoski, 2011). Vzdelávanie by malo byť založené na multidisciplinárnom prístupe, v ktorom majú kľúčovú úlohu pedagogika a psychológia.

Výuka zahŕňa osvojenie si znalostí potrebných k vytváraniu pozitívnych postojov a prípravy na bezpečné dopravné správanie. Získavanie informácií a vedomostí by malo viesť budúcich šoférov k dodržovaniu a uplatňovaniu pravidiel a k snahe prispievať k dopravnej bezpečnosti. Výcvik sa zameriava na osvojenie si zručností potrebných pre správne ovládanie vozidla a vhodné reagovanie na vzniknuté situácie. Prebieha obvykle vo vozidle, kde sa osoba učí špecifickým zručnostiam a úkonom (napr. brzdenie, rozjazd v kopci) (Štikar et al., 2003).

K tomu aby sa stal človek dobrým šoférom nestačia iba nadobudnuté vedomosti a osvojené zručnosti. Preto sa v súčasnosti pre výcvik a vzdelávanie šoférov dostáva čoraz viac do popredia model GDE (Goals for Driver Education), ktorý sa zameriava na správanie šoférov, ich výcvik, rozvoj schopností a ďalšie dôležité oblasti výcviku a výuky. Zameriava sa na identifikáciu vodičských schopností a schopností, ktoré je potrebné získať, aby sa z človeka stal bezpečný vodič a tiež identifikáciu faktorov, ktoré ovplyvňujú proces učenia sa pri dosahovaní týchto schopností a zručností (Rodwell et al., 2018).

GDE vychádza z Gadget modelu, ktorému sme sa venovali v kapitole o teóriách šoférskeho správania. Rozširuje štyri úrovne pôvodného modelu o tri dimenzie, ktoré pomáhajú vytvoriť štruktúru výcviku a definovať kompetencie, ktoré by si mal budúci šofér osvojiť. Prvou dimenziou sú *vedomosti a zručnosti*, ktoré dobrý šofér potrebuje mať na každej zo štyroch úrovni. Na nižších úrovniach sa jedná napríklad o znalosť pravidiel cestnej premávky či využívanie bezpečnostných prvkov, na vyšších úrovniach to môže byť plánovanie bezpečnej jazdy alebo ako osobné charakteristiky ovplyvňujú správanie

a bezpečnosť. Druhou dimenziou sú *faktory zvyšujúce riziko* dopravnej nehody, ktoré sa líšia vzhľadom k úrovni modelu. Na nižších stupňoch môžeme hovoriť o zlom technickom stave vozidla či nedostatočnom zautomatizovaní úkonov potrebných k vedeniu vozidla. Na vyšších úrovniach sa riziká vzťahujú napríklad k jazde v noci, v zlých poveternostných podmienkach, pod vplyvom silnej únavy, pri duševnom preťažení a podobne. Takisto sa tu radí neakceptovanie sociálnych noriem ohľadom konzumácie alkoholu a užívania návykových látok v súvislosti so šoférováním. Poslednou dimenziou je *uvedomenie si svojho súčasného stavu* (sebareflexia) vo vzťahu k jednotlivým úrovniam. Jedná sa napríklad o realistické zhodnotenie úrovne špecifických zručností (napr. parkovanie) alebo uvedomovanie si vlastného štýlu jazdy. Na vyšších stupňoch sa týka vedomie osobných charakteristík, tendencií a schopnosti robiť rozhodnutia (napr. náhľad na schopnosť time-managementu alebo schopnosť rozpoznáť a ovládať impulzy). Autori GDE zdôrazňujú význam venovať sa v rámci vzdelávania a výcviku šoférov všetkým úrovniam modelu. V mnohých krajinách, vrátane Českej republiky, je venovaná pozornosť najmä osvojovaniu znalostí, schopnosti ovládať vozidlo a zvládaniu dopravných situácií (Keskinen & Hernetkoski, 2011; Rodwell et al., 2018; Šucha, 2019).

3.1 Dopravné vzdelávanie v Českej republike

Každý človek je už od útleho veku súčasťou komplexného dopravného systému. Môže prechádzať rôznymi rolami od spolujazdca, chodca, cez cyklistu až po vodiča motorového vozidla. Postupne by sa mal učiť, ako sa v doprave bezpečne správať a pripravovať sa na prebratie zodpovednosti za svoje dopravné správanie. Zásadný vplyv na vytvorenie bezpečných návykov majú rodičia, ktorí sú pre svoje deti najväčším vzorom a hlavným zdrojom postojov. Popritom sa na bezpečnosti podieľa aj dopravná výchova, ktorej cieľom je ovplyvniť správanie účastníkov cestnej premávky tak, aby sa naučili správať bezpečne a neohrozovali život svoj ani životy iných ľudí. Zameriava sa najmä na rizikové správanie, vnímanie rizika a vplyv medziludských a situačných faktorov. Dopravná výchova je v rukách škôl, BESIPu, Polície ČR, Mestskej polície, Centra dopravného výzkumu, Českého červeného kríža a mnohých ďalších inštitúcií (Provalilová, 2009).

Dopravná výchova začína už v predškolskom období a pokračuje počas celého obdobia školskej dochádzky. Avšak v čase, kedy sa adolescenti pripravujú na získanie vodičského preukazu sa už dopravnej výchove venuje len minimálna pozornosť. Pre väčšinu stredných škôl a stredných odborných učilišť je náročné zaradiť dopravnú výchovu do

vzdelávacieho programu. Záleží jednotlivu na každej škole, či a akým spôsobom pristúpi k dopravnej výchove (Krupička, 2011). a tak je bežnou praxou, že mladí šoféri sa s témou dopravnej bezpečnosti pred nástupom do autoškoly stretávajú naposledy na druhom stupni základnej školy.

3.1.1 Autoškoly

Veľkú väčšinu poznatkov o dopravnej bezpečnosti, dopravnom správaní a cestnej premávke dostane človek počas výučby v autoškole. V tejto časti si priblížime, ako vyzerá a na čo sa zameriava výučba a výcvik v autoškolách v Českej republike.

K získaniu vodičského oprávnenia skupiny B , na ktoré sa zameriavame v tejto práci, je možné absolvovať výcvik dvomi spôsobmi. Jedná sa buď o štandardný spôsob, ktorým prechádza väčšina mladých šoférov alebo sa jedná o absolvovanie podľa individuálneho študijného plánu. Tieto dva spôsoby sa líšia v spôsobe absolvovania teoretickej výučby, avšak praktický výcvik majú rovnaký (Autoškoly.cz, n .d .).

Rozsah a obsah výučby aj výcviku potrebného k získaniu vodičského oprávnenia je stanovený zákonom č. 247/2000 Sb. o získavaní a zdokonaľovaní odbornej spôsobilosti k riadeniu motorových vozidiel a o zmenách niektorých zákonov. Obsah vzdelávania v autoškole je bližšie špecifikovaný vyhláškou Ministerstva dopravy a spojov Českej republiky č. 167/2002 Sb., o získavaní a zdokonaľovaní odbornej spôsobilosti k riadeniu motorových vozidiel.

Budúci šofér sa počas vzdelávania v autoškole oboznamuje so štyrmi hlavnými okruhmi výučby. Prvým okruhom sú predpisy o premávke vozidiel, v ktorej sa študent zoznamuje so základnými pravidlami cestnej premávky, učí sa riešiť dopravné situácie, oboznamuje sa so svojimi povinnosťami, občianskoprávnou a trestnoprávnou zodpovednosťou. Druhým okruhom je výučba zameraná na ovládanie a údržbu vozidla, v ktorej sa dozvedá o technickej stránke vozidla, najčastejších poruchách, možnosťou ich opravy a s tým spojenou prevenciou . Ďalšia téma teoretickej výučby sa venuje oblasti riadenia vozidla a zásadám bezpečnej jazdy. V tejto časti by sa mal budúci šofér dozvedieť napríklad o činiteľoch ovplyvňujúcich bezpečnosť cestnej premávky, o rizikách rôznych poveternostných podmienok či dennej doby, o vplyve alkoholu, drog, liekov či únavy na správanie šoféra, o dopravnej etikete, atď. V neposlednom rade sa študent autoškoly zúčastňuje zdravotníckej prípravy zameranej na prevenciu dopravných nehôd zo

zdravotných príčin a na poskytovanie prvej pomoci. Celá teoretická výučba štandardne trvá 36 vyučovacích hodín (Vyhláška č . 167/2002 Sb.).

V rámci praktického výcviku sa zameriava na tri oblasti. Prvá oblasť je zameraná na získanie zručností v riadení vozidla. Postupne si osvojuje jednotlivé úkony potrebné pre ovládanie vozidla a zvyká si na čoraz náročnejšie podmienky v cestnej premávke a vyššie požiadavky na šoférske správanie. V závere výcviku je budúci šofér schopný riešiť náročné dopravné situácie či jazdiť za sťažených podmienok. Druhou oblasťou výcviku je praktická údržba vozidla, pri ktorej sa študent učí základné úkony spojené napríklad s prevádzkovými kvapalinami, dodržovaním bezpečnosti práce či zisťovaní a odstraňovaní jednoduchých chýb vozidla. Poslednou oblasťou je nácvik zdravotníckej prípravy, ktorá zahŕňa nácvik prvej pomoci pri rôznych poraneniach, nácvik zástavy krvácania či neodkladnej resuscitácie. Praktickému výcviku sa štandardne venuje 34 vyučovacích hodín (Vyhláška č . 167/2002 Sb.).

Po absolvovaní výučby aj výcviku je študent prihlásený na záverečné skúšky. Tie pozostávajú z dvoch častí. Prvým je test zameraný na overenie teoretických znalostí o premávke na pozemných komunikáciách a o zdravotníckej príprave. V druhej časti budúci šofér preukazuje svoje schopnosti a zručnosti viesť automobil v cestnej premávke. Jazda, pri ktorej sa posudzuje pripravenosť stať sa šoférom by mala trvať minimálne 30 minút (Zákon č . 247/2000 Sb.).

3.1.2 Ďalšie vzdelávanie šoférov

Súčasný systém v Českej republike je nastavený tak, že šofér, ktorý úspešne zvládne záverečné skúšky v autoškole, získa vodičské oprávnenie sa už s dopravným vzdelávaním, preskúšaním či iným tréningom nemusí nikdy stretnúť. K ďalšiemu výcviku dochádza iba z jeho vlastnej vôle alebo napríklad v prípade, keď o vodičský preukaz príde. V praxi to tak často znamená, že počas štyridsať či päťdesiatročnej šoférskej praxe nikto nekontroluje, či šofér ovláda aktuálne platné predpisy alebo či svojou jazdou neohrozuje okolie. Kontrola nastáva až v momente, keď policajti šoféra pristihnú pri priestupku. Šoférom tak chýba systematické vzdelávanie a podpora, ktoré reagujú na neustále zmeny v cestnej premávke.

Pokiaľ sa mladý šofér rozhodne pre ďalšie vzdelávanie nad rámec autoškoly, má možnosť u rôznych spoločností absolvovať napríklad školu bezpečnej jazdy. Tá sa najčastejšie teoreticky zameriava na zásady bezpečnej jazdy a následne si šoféri na polygóne skúšajú zvládanie kritických situácií, ako napríklad brzdenie na suchej, mokrej alebo veľmi

klzkej vozovke či brzdenie s vyhýbacími manévrami. Niektoré spoločnosti ponúkajú aj kurzy bezpečnej jazdy pre špecifické skupiny (mladí šoféri, ženy, rodičia s malými deťmi, atď.). Pre zvýšenie dopravnej bezpečnosti je možné absolvovať napríklad kurzy defenzívnej jazdy zamerané na zlepšenie vnímania a vyhodnocovania potencionálneho rizika a prevenciu vzniku dopravných nehôd (Autodrom Most, n .d .; Defenzivní jízda, n .d .; Kurz Teen, n .d .).

Absolvovanie kurzov zameraných na nácvik nových zručností však môže mať u mladých šoférov aj odvrátenú stránku. Výskumníci v zahraničí overovali účinnosť kurzov bezpečnej jazdy. Ukázalo sa, že samotné osvojenie nových zručností nestačí. Mladí šoféri, ktorí prešli tzv. školou šmyku a učili sa zvládať náročné dopravné podmienky v bezpečnom prostredí následne preceňovali svoje schopnosti zvládať kritické dopravné situácie. To viedlo k podceňovaniu potencionálneho rizika, čím sa zvyšovala pravdepodobnosť vzniku dopravnej nehody. K zvýšeniu dopravnej bezpečnosti je okrem samotného tréningu potrebná aj adekvátna psychologická podpora a edukácia (Gregersen, 1996; Katila, Keskinen, & Hatakka, 1996).

Za účelom zníženia dopravnej nehodovosti mladých šoférov vznikol v Českej republike nový projekt Start Driving. Zameriava sa na čerstvých šoférov vo veku 18 až 24 rokov. Jedná sa o zdokonaľujúci výcvik inšpirovaný rakúskym spôsobom dopravného vzdelávania. Tento jednodňový intenzívny kurz je pre všetkých záujemcov bezplatný. Jeho súčasťou je prednáška od Polície ČR, dopravno-psychologický workshop, zážitkový workshop od tímu cestnej bezpečnosti, praktické evaluačné jazdy v cestnej premávke, teória bezpečnej jazdy a zvládania krízových situácií, na ktoré nadväzuje ich praktický nácvik. V rámci dopravno-psychologickej časti sa mladí šoféri venujú témam plánovania jazdy, únavy za volantom, emócií pri šoférovaní, používaniu mobilného telefónu a venovania pozornosti jazde. Ďalej sa venujú veľmi dôležitým témam ako je vplyv alkoholu a iných návykových látok na bezpečnú jazdu, vplyv rovesníkov na spôsob vedenia automobilu a v neposlednom rade aj primeranej rýchlosti a bezpečnému obiehaniu (Start Driving, 2021).

3.1.3 Bezpečnostné dopravné kampane

Jednou z možností ako znížiť počet dopravných nehôd a zvýšiť bezpečnosť na cestách sú dopravno-bezpečnostné kampane. Ich cieľom je poskytnúť ľuďom informácie, ktoré zvýšia povedomie o danej problematike a budú pozitívne pôsobiť na ich postoje a bezpečné správanie. Kampane sa venujú špecifickým problematickým témam (napr. vysoká rýchlosť,

používanie bezpečnostných pásov, šoférovanie pod vplyvom alkoholu) a bývajú zamerané na konkrétnu skupinu účastníkov cestnej premávky (napr. mladí šoféri, cyklisti, atď.). Kampane môžu mať formu televíznych a rozhlasových reklám, billboardov, plagátov, obsahu na sociálnych sieťach či vzdelávacích a výchovných aktivít (Šucha, 2019).

Prvým krokom k úspešnej kampani je voľba problematiky, ktorej sa bude kampaň venovať. Na to nadväzuje ďalší dôležitý krok, a to identifikácia publika. Je potrebné zvoliť cieľovú skupinu, ktorej sa problematika dotýka. Čím lepšie poznáme svoje publikum, tým väčšia je pravdepodobnosť úspechu. Je dôležité poznať jeho špecifiká, potreby či preferencie. S tým úzko súvisí voľba komunikačných kanálov a prispôbovanie obsahu kampane. Pokiaľ by sme chceli použiť rovnakú kampaň na prevenciu šoférovania pod vplyvom alkoholu pre mladých šoférov a pre šoférov v dôchodkovom veku, s najväčšou pravdepodobnosťou by bola táto kampaň odsúdená na neúspech (Anderson, 2011).

Pri hodnotení dopravno-bezpečnostnej kampane je veľmi dôležitá evaluácia jej efektívnosti a úspešnosti. Avšak, tento aspekt je pri mnohých kampaniach nedostatočný alebo úplne neznámy. Metaanalýza 67 štúdií zameraných na účinnosť 119 bezpečnostných dopravných kampaní ukazuje, že jednotlivé kampane prispeli k zníženiu počtu dopravných nehôd v priemere o 9 %. Výsledky naznačujú, že najväčší efekt majú kampane zamerané na šoférovanie pod vplyvom alkoholu, kampane, ktoré majú jasne stanovenú špecifickú cieľovú skupinu či kampane využívajúce osobnú komunikáciu. Ako efektívne sa ukazujú aj kampane, ktoré pôsobia súčasne na racionálnu aj emocionálnu stránku človeka. Z metaanalýzy vyšli ako efektívnejšie kampane, ktoré sa zameriavali na rozpoznanie a identifikáciu potencionálneho rizika v dopravných situáciách než tie, ktoré zdôrazňovali riziko škody či zranenia. Ako účinnejšie sa ukázali krátkodobejšie kampane, ktoré trvali do jedného mesiaca. Celkovo sa však ukázalo, že kampane majú skôr krátkodobý efekt (Phillips, Ulleberg, & Vaa, 2011).

Kampane zamerané na zvýšenie bezpečnosti mladých šoférov nájdeme aj v Českej republike. Jednou z kampaní je edukačná prednáška *Nehodou to začína*, ktorú doteraz absolvovalo viac než 67 000 účastníkov. Prednáška trvá 90 minút a je určená pre mladých vo veku od 15 do 20 rokov. Cieľom tohto projektu je zvyšovať bezpečnosť mladých šoférov s dôrazom na vlastnú zodpovednosť, dodržiavanie pravidiel, zvýšiť povedomie o častých príčinách dopravných nehôd a ich možných následkoch. Zameriava sa na témy používania mobilného telefónu za volantom, dodržiavanie povolennej rýchlosti a bezpečnej vzdialenosti, technický stav vozidla, používanie bezpečnostných pásov a taktiež na užívanie návykových

látok či prvú pomoc pri autonehode. Projekt má na svojich stránkach veľa pozitívnych hodnotení od účastníkov, avšak informácie o účinnosti prednášky nie sú známe (Nehodou to začíná, n.d.).

Ďalšou bezpečnostnou kampaňou je projekt *Ty to zvládneš* neziskovej organizácie Záchranný kruh, ktorá sa zameriava na prevenciu nielen na cestách, ale aj mimo nich. Cieľom tohto projektu je upozorniť na chyby, ktorých sa bežne dopúšťajú účastníci cestnej premávky. Doteraz projekt vytvoril 23 videí zameraných na rôzne problematické oblasti v doprave ako napríklad nepozornosť, agresivita za volantom, únava za volantom, prvá pomoc pri dopravnej nehode. Jedna časť kampane je venovaná práve mladým šoférom. Emocionálne video s realistickými zábermi vážnych dopravných nehôd majú mať na mladého šoféra odstrašujúci a edukačný vplyv. Účinnosť tejto kampane takisto nie je známa (Ty to zvládneš, n.d.).

Bezpečnostnou kampaňou iného druhu je projekt *Nezávodím na silnici*. Zameriava sa na neskúsených šoférov, ktorí chcú na cestách pretekať, jazdiť rýchlo a zbytočne riskovať. Kampaň pôsobí skrze ambasádorov, ktorými sú profesionálni pretekári. Cieľom je edukácia a predchádzanie rizikóvemu správaniu prostredníctvom vedomostných kvízov s hodnotnými cenami a propagáciou webových stránok. Na nich môže mladý šofér nájsť informácie, kde môže ísť legálne pretekať mimo ciest a možnosti ako zlepšiť svoje šoférske zručnosti. Súčasťou projektu je aj kampaň zameraná na prevenciu šoférovania pod vplyvom alkoholu a návykových látok. Projekt bol predstavený na začiatku roka 2020, a tak bol zbrzdený pandémiou koronavírusu. Efekt kampane tak zatiaľ nie je známy (Nezávodím.cz, n.d.).

Popri kampaniach cielených priamo na mladých šoférov sa v médiách môžeme stretnúť s kampaňami, ktoré sú zamerané na rizikové správanie, ktoré je častou príčinou dopravných nehôd mladých ľudí, ale kampaň mieri na celú populáciu. Jedná sa napríklad o projekt *Agresivita zabíjí*, ktorý prostredníctvom televíznych spotov upozorňuje na problematiku agresívneho správania a na problematické zvládanie emócií za volantom (Agresivita zabíjí, n.d.). Ďalšou z aktuálnych kampaní je projekt *Nepozornosť zabíjí*, ktorá upozorňuje na nebezpečenstvo používania mobilu v cestnej premávke. Kampaň je mierená predovšetkým na šoférov všetkých vekových kategórií. Najvýraznejší dosah mala na vodičov do 30 rokov, ktorí podľa prieskumu začali kritickejšie vnímať potencionálne riziko (Nepozornosť zabíjí, n.d.).

V Českej republike prebiehajú aj ďalšie väčšie či menšie dopravno-bezpečnostné kampane. V tejto práci sme vybrali príklady najväčších a najznámejších aktuálnych projektov. Všeobecným problémom však je, že napriek tomu, že sa do kampaní investuje veľké množstvo finančných prostriedkov, ich efektivita a účinnosť je často neznáma.

3.2 Dopravné vzdelávanie mladých šoférov v zahraničí

System udeľovania vodičského oprávnenia sa líši naprieč krajinami. Hlavné rozdiely medzi jednotlivými štátmi sú v minimálnej vekovej hranici pre získanie vodičského preukazu, povinnom vzdelávaní a jeho osnovách, spôsobe testovania komerčných a nekomerčných šoférov či v dĺžke a počte fáz šoférskeho vzdelávania. Tradičné systémy udeľovania vodičského oprávnenia zahŕňajú iba jednu fázu vzdelávania budúceho šoféra ukončenú skúškou. Po úspešnom absolvovaní sa zo študenta autoškoly stáva plnohodnotný šofér. Ako vyplýva z predchádzajúceho textu, tento systém funguje napríklad v Českej republike. V iných krajinách sa dostáva do popredia odstupňovaný systém udeľovania vodičského oprávnenia, pri ktorom musí študent úspešne prejsť viacerými fázami, kým mu je udelené trvalé vodičské oprávnenie (Keskinen & Hernetkoski, 2011). V ďalších krajinách sú zaužívané dvojfázové modely vzdelávania šoférov. Prvá fáza vzdelávania a výcviku je ukončená skúškou, po ktorej dostáva čerstvý šofér dočasné vodičské oprávnenie. Pre získanie trvalého oprávnenia musí absolvovať ďalšie rozširujúce vzdelávanie a výcvik (Engström, Gregersen, Hernetkoski, & Nyberg, 2003). V tejto podkapitole si priblížime vzdelávacie dopravné systémy a programy, ktoré môžu mať pozitívny vplyv na zvyšovanie dopravnej bezpečnosti mladých šoférov.

3.2.1 Odstupňovaný systém udeľovania vodičského oprávnenia

Jednou z najčastejších systematických intervencií zameraných na elimináciu rizikových faktorov mladých šoférov je odstupňovaný systém udeľovania vodičského oprávnenia (GDL – graduated driver licensing). Hlavným princípom GDL je predĺžiť obdobie učenia sa a nastaviť mladému šoférovi reštrikcie, ktoré znížia riziko vzniku dopravnej nehody. Programy sa pokúšajú vytvoriť prostredie, v ktorom sa začínajúci šofér ľahšie začlení do dopravného systému. Cieľom je poskytnúť čo najväčšie bezpečie nielen jemu, ale aj ostatným účastníkom cestnej premávky. Čerstvý vodič môže v pomerne bezpečných podmienkach získať nielen šoférske skúsenosti, ale aj nové poznatky, zručnosti a postoje.

Pre úspešné dosiahnutie cieľa má väčšina GDL programov tri fázy (Hedlund, 2007; Vanlaar et al., 2009; Williams & Shults, 2010).

Medzi základné prvky GDL programov patria predĺžená doba učenia sa, vekové obmedzenia, jazda pod supervíziou rodiča alebo iného skúsenejšieho šoféra, obmedzenie jazd bez dozoru v nočných hodinách, zákaz šoférovať s mladými spolujazdcami, skúšobné obdobie bez priestupkov či nulová tolerancia alkoholu. Jednotlivé štáty sa líšia v tom, aké kľúčové prvky majú ich odstupňované systémy udeľovania vodičského oprávnenia (Hedlund, Shults, & Compton, 2006; Williams, 2007; Williams, 2006).

Evaluačné štúdie sa obvykle zhodujú v tom, že zavedenie GDL je účinné a zvyšuje bezpečnosť jednotlivých účastníkov cestnej premávky (Hedlund et al., 2006; McKnight & Peck, 2002; Shope, 2007; Vanlaar et al., 2009; Williams & Shults, 2010). Ukazuje sa, že GDL programy znižujú riziko vzniku dopravnej nehody u dospelých šoférov o 20 – 40 % (Novoa, Pérez, & Borrell, 2009; Shope, 2007). Ťažšou úlohou je určiť, ktoré prvky systému sú najviac efektívne.

Jedným z významných faktorov, u ktorých sa preukazuje pozitívny vplyv na počet a vážnosť dopravných nehôd je obmedzenie nočného šoférovania. Jeho účinnosť závisí od dĺžky nočnej doby, počas ktorej platia obmedzenia pre mladých šoférov (McCartt, Teoh, Fields, Braitman, & Hellings, 2010; Vanlaar et al., 2009; Williams & Shults, 2010). Každá pridaná nočná hodina znižuje riziko vzniku dopravnej nehody. Jeden z výskumov v USA ukazuje, že obmedzenia začínajúce o 1:00 v noci redukujú riziko o 9 %. Prísnejšie nastavenie pravidiel a reštrikcie začínajúce už o 21:00 znižujú riziko až o 18 % (McCartt et al., 2010).

Ako podobne efektívne sa u dospelých javia opatrenia, ktoré obmedzujú prítomnosť spolujazdcov – rovesníkov. Toto obmedzenie je efektívne najmä u šoférov do 18 rokov. Šoféri vo veku od 15 do 17 rokov, ktorí nemali povolené viesť iných dospelých pasažierov vykazovali až o 21 % nižší počet smrteľných dopravných nehôd než ich rovesníci, ktorých sa toto obmedzenie netýkalo (McCartt et al., 2010). Toto obmedzenie sa vzťahuje najmä na pasažierov, ktorí so šoférom nie sú v rodinnom vzťahu. Riziko dopravnej nehody zvyšujú najmä kamaráti – rovesníci. U súrodencov tento vplyv nie je výrazný (Williams & Shults, 2010).

Obmedzenia vzťahujúce sa na nočné šoférovanie a pasažierov sa ukazujú ako efektívne naprieč štúdiami. Tieto obmedzenia môžu prispievať aj k častejšiemu dodržiavaniu dopravných predpisov a odolávaniu sociálnemu tlaku po získaní plného

vodičského oprávnenia (Poirier, Blais, & Faubert, 2018) Vplyv ostatných faktorov (napr. jazda pod dohľadom rodičov) na zvýšenie dopravnej bezpečnosti nie je jednoznačný a v jednotlivých štúdiách môžeme nájsť protichodné výsledky. Jednotlivé opatrenia a ich kombinácie sú stále predmetom výskumu (Engström et al., 2003).

GDL programy sú vo veľkej miere využívané v Kanade a mnohých štátoch USA. Programy v Severnej Amerike majú spoločné, že využívajú minimálne jeden z prvkov odstupňovaného udeľovania vodičského oprávnenia. Ďalej sa GDL programy využívajú aj v Austrálii, na Novom Zélande či v Izraeli. V ďalších krajinách (napr. Veľká Británia, Severné Írsko) sa o využití prvkov GDL programov diskutuje (Williams, 2017).

3.2.2 „Post-license“ programy

Dlhodobo je v Európe vyvíjaná snaha o zníženie počtu dopravných nehôd zapríčinených mladými šoférmi. Od začiatku tohto storočia je jedným z prostriedkov zvyšovania dopravnej bezpečnosti inovácia vzdelávania pomocou GDE modelu. Mnohé krajiny v rámci svojho dopravného vzdelávania pôsobia iba na nižšie úrovne (zamerané predovšetkým na ovládanie vozidla a znalosť dopravných predpisov). To však pre výchovu bezpečného šoféra nestačí, a preto sa začali vytvárať programy pôsobiace aj na dve vyššie úrovne. Tento typ vzdelávania sa zameriava na získanie náhľadu v oblasti postojov, ktoré súvisia so šoférom a oblasti motivačnej orientácie spojenej s rizikovým správaním (nadmerná sebadôvera, nadhodnotenie schopností, podceňovanie rizika). Hlavným zámerom tohto prístupu je zvýšiť povedomie a zlepšiť prehľad o faktoroch, ktoré prispievajú k dopravným nehodám. Jedným z týchto prístupov sú práve „post-license“ vzdelávacie programy (resp. druhá fáza vzdelávania). Obvykle sa uskutočňujú niekoľko mesiacov po absolvovaní záverečných skúšok. V tomto období začínajúci vodič už získal skúsenosti s novými situáciami v doprave a začal si vytvárať vlastný štýl jazdy (Brijs, Cuenen, Brijs, Ruiters, & Wets, 2014).

U programov zvyšujúcich povedomie mladých šoférov o možnom dopravnom riziku sa ukazujú ako efektívne nasledujúce faktory. Kurzy by mali prebiehať v skupinkách do 10 osôb, v ktorých je priestor na diskusiu a zároveň je možný individuálny prístup. Vo všeobecnosti je odporúčané, aby sa kurzy zameriavali na špecifické potreby každého účastníka a povzbudzovali ho k vylepšovaniu šoférskeho štýlu a správania. Obsah programu by mal zahŕňať realistické situácie, s ktorými sa pracuje v triede, na cvičisku aj v premávke. Kurzy by mali byť navrhnuté tak, aby podporili účastníkov v reflektovaní ich silných

a slabých stránok a poskytnú im motiváciu k zmene. Účastníci musia byť presvedčení, že zmena a vylepšenie šoférskeho správania je v ich vlastnom záujme. Školitelia by mali mať dobrú znalosť techník koučingu pre prácu s jednotlivcom a schopnosť moderácie pre prácu so skupinou (Engström et al., 2003).

Jedným z príkladov „post-license“ programu je flámsky vzdelávací program *On the road (OtR)*, ktorý sa zameriava predovšetkým na kognitívne zručnosti a motivačné aspekty pre šoférov do 25 rokov. Obsah kurzu je zameraný na dodržiavanie povolenej rýchlosti, používanie bezpečnostných pásov, únavu, agresivitu za volantom, bezpečné ovládanie vozidla, štýl jazdy, detekciu rizika či vplyv rovesníkov. Celý program trvá 1,5 hodiny a prebieha v triede, následne na cvičnej dráhe a nakoniec v premávke. Počas prvých troch týždňoch po absolvovaní kurzu dostáva účastník raz za týždeň mail s individuálnou spätnou väzbou a pripomienkou, na čo pri bezpečnej jazde myslieť. Evaluácia tohto programu ukazuje, že má len slabé výsledky. Kurz má signifikantný vplyv iba na vedomosť o potencionálnom riziku. Avšak vplyv na zlepšenie schopnosti rozpoznania rizika v dopravných situáciách sa nepreukázal. Takisto sa nepreukázal významný vplyv na psychosociálne premenné týkajúce sa prekračovania maximálnej rýchlosti a šoférovania pod vplyvom alkoholu (Brijs et al., 2014).

V Rakúsku je druhá fáza vzdelávania povinná k udeleniu trvalého vodičského oprávnenia. Táto fáza zahŕňa 3 samostatné kurzy, ktoré je potrebné absolvovať niekoľko mesiacov po záverečných skúškach v autoškole (každý kurz je určený pre iné časové obdobie). Prvý kurz sa zameriava na poskytnutie spätnej väzby na spôsob jazdy mladého šoféra v reálnej premávke. V druhom kurze šoféri na cvičnej dráhe absolvujú tzv. školu šmyku. Riziko spojené s preceňovaním vlastných schopností eliminuje posledný kurz. Jedná sa o workshop zameraný na psychologické aspekty bezpečného šoférovania. Evaluácia tohto systému šoférskeho vzdelávania ukázala, že mladí šoféri, ktorí dokončili druhú fázu vzdelávania zaznamenali celkovo menej dopravných nehôd a takisto pokles nehôd s vážnymi následkami. U týchto šoférov bolo zaznamenaných menej porušení dopravných predpisov než u šoférov, ktorí kurz neabsolvovali (Mynttinen, Gatscha, Koivukoski, Hakuli, & Keskinen, 2010).

Ďalším príkladom dopravno-bezpečnostnej intervencie je program *Learn 2 Live (L2L)*, ktorý bol vytvorený vo Veľkej Británii pre dospelých vo veku od 16 do 20 rokov. Jedná sa o program, ktorý sa snaží využitím strachu zvýšiť povedomie mladých šoférov o možných následkoch dopravných nehôd. Program prebieha interaktívne

a podieľajú sa na ňom hasiči, policajti, záchranári, obeť dopravných nehôd a ich rodiny. Každý z nich prináša svoju skúsenosť s vážnymi nehodami a ich následkami, pričom upozorňuje na jeden z faktorov, ktoré za kolíziou stáli. O 3 mesiace sa účastníci opäť stretávajú s policajtami a hasičmi. Predstavujú im najviac rizikové faktory, ktorým sa mladí šoféri na cestách vystavujú. Dôraz sa kladie najmä na šoférovanie pod vplyvom alkoholu, rýchlu jazdu, vplyv rovesníkov a používanie mobilu za volantom. Cieľom tohto stretnutia je posilniť odkaz z prvého stretnutia a poskytnúť študentom ďalšie dôkazy týkajúce sa negatívnych dôsledkov rizikového správania pri vedení vozidla. Evaluačná štúdia ukázala, že účastníci programu aj s odstupom času preukazovali bezpečnejšie postoje než kontrolná skupina. Efekt sa prejavil u oboch pohlaví, pričom ženy mali v porovnaní s mužmi bezpečnejšie postoje. U mužov sa javila účinnosť ako krátkodobejšia (Cutello, Hellier, Stander, & Hanoch, 2020).

V rôznych krajinách sveta môžeme nájsť aj ďalšie príklady „post-license“ programov. Nie všetky však pracujú aj so psychologickými aspektami mladých šoférov. Celkovo je však účinnosť týchto programov stále predmetom diskusií a mala by sa stať predmetom ďalších výskumov. Aplikácia vedeckých poznatkov do systémov dopravného vzdelávania môže prispieť k vyššej bezpečnosti nielen mladých šoférov, ale aj ďalších účastníkov cestnej premávky.

4 RELEVANTNÉ VÝSKUMY

V tejto podkapitole sa budeme venovať výskumom, ktoré sa úzko spájajú s cieľmi našej práce. V krátkosti si predstavíme výskumy, ktoré sa zaoberali mladými šoférmi alebo vzdelávaním v autoškolách v Českej republike. Nakoľko ich je nedostatok a dokážeme z nich získať len málo informácií o širokom spektre tém, ktorým sa v našom výskume venujeme, čerpali sme inšpiráciu v zahraničných výskumoch, s ktorými následne môžeme porovnávať naše výsledky.

V českom prostredí sme sa inšpirovali diplomovou prácou zameranou na aspekty výuky dopravnej výchovy v autoškolách. Dotazníkové šetrenie porovnávalo okrem iného obsah vzdelávania a výcviku 21 brnenských autoškôl. Bolo zistené, že teoretická výučba sa vyučuje nejednotne a v rozdielnom rozsahu. Väčšina autoškôl sa jej venuje minimálne 10 hodín, avšak v niektorých autoškolách sa teoretickej príprave venujú len menej ako 5 hodín. Ďalej bolo zistené, že všetky autoškoly spĺňajú minimálnu dotáciu na praktickú výučbu, pričom 15 % z nich poskytuje viac hodín, ako je štandard. Ukázalo sa, že všetky autoškoly sa v určitom rozsahu venujú aj technickej a zdravotnej príprave, avšak bolo zistené, že v tejto časti výrazne chýba praktický nácvik činností ako je výmena pneumatiky, kontrola kvapalín, rozjazdy v kopci alebo v iných sťažených podmienkach a ukážky prvej pomoci. Tento prieskum poukazuje na potrebu zaradiť tieto prvky vzdelávania a výcviku, aby sa tým zlepšila pripravenosť začínajúcich šoférov (Bradnová, 2016).

Napriek tomu, že téma dopravného vzdelávania a výchovy je pomerne obľúbená téma najmä v českých diplomových prácach, nepodarilo sa nám nájsť výskum, ktorý by reflektoval potreby našej práce. Preto sme sa pri vytváraní dotazníka inšpirovali štúdiou efektívnosti šoférskeho vzdelávania a informačných programov v americkom štáte Nevada. Zaujal nás spôsob dotazníkového šetrenia, ktorý sa zameriaval na získané šoférske skúsenosti a overovanie znalostí vo vybraných oblastiach. Inšpiráciou bol pre nás práve iný spôsob testovania znalostí ako poznáme napríklad z českých autoškôl. Zameril sa na oblasti, o ktorých je dlhodobo známe, že zvyšujú pravdepodobnosť vzniku dopravnej nehody, a to používanie mobilného telefónu, šoférovanie pod vplyvom alkoholu, drog a liekov (Paz, Copeland, Maheshwari, Gunawan, & Tafazzoli, 2015). Tento spôsob sme v našej práci využili a následne rozšírili. Podrobnejší popis predstavíme v nasledujúcich kapitolách.

Vzhľadom k úplne odlišnému systému šoférskeho vzdelávania a odlišných pravidiel cestnej premávky neuvádzame výsledky tohto šetrenia, nakoľko by neboli relevantné k výsledkom z českého prostredia.

Vzťah medzi vedomosťami, postojmi a šoférskeým správaním bol skúmaný v štúdiu zameranej na šoférov v Teheráne. Ukázalo sa, že porušovanie predpisov nevychádza z nedostatku vedomostí o dopravných predpisov alebo negatívnych postojov, ale skôr z osvojených vzorcov správania v doprave (Yunesian, Mesdaghinia, Moradi, & Vash, 2008). O vzťahu medzi vedomosťami a šoférskeým správaním sa nám nepodarilo nájsť iné relevantné výskumy, avšak vzťahom medzi postojmi a správaním mladých šoférov sa zaoberali aj ďalšie štúdie. V nich nachádzame zväčša opačné výsledky. Ulleberg a Rundmo (2003) vo svojej práci zistili, že vzťah medzi osobnostnými rysmi a rizikovým šoférskeým správaním je sprostredkovaná práve cez postoje. Ukázalo sa, že osobnosť prostredníctvom postojov nepriamo ovplyvňuje šoférske správanie. Následne sa podarilo preukázať pozitívny vzťah medzi postojmi šoférov a porušovaním pravidiel cestnej premávky (Castellà & Pérez, 2004). V neskoršom výskume sa ukázalo, že postoj k prekračovaniu rýchlosti má vplyv na zaznamenané dopravné priestupky a dopravné nehody u mladých šoférov (Hassan & Abdel-Aty, 2013).

Na výskyte rizikového šoférskeho správania sa podieľa aj vnímané potencionálne riziko. Bolo zistené, že čím nižšie riziko v dopravnej situácii šofér vníma, tým je pravdepodobnejšie, že sa bude vo svojej šoférskej praxi dopúšťať rizikového správania (Harbeck, Glendon, & Hine, 2018). Vnímanie potencionálneho rizika u českých mladých šoférov vo vzťahu k iným premenným zatiaľ nie je dôkladne preskúmané. Avšak v diplomovej práci zameranej na rizikové správanie mladých šoférov môžeme nájsť výsledky prieskumu, ako riskantne hodnotí táto skupina jednotlivé druhy správania. Najväčšie riziko vidia v šoférovaní pod vplyvom alkoholu, pod vplyvom THC, prejazd svetelnou križovatkou, keď svieti červená, písanie SMS za jazdy a šoférovanie so slúchadlami. Za často bezpečné činnosti považovali jazdu s viac než dvomi spolujazdcami, šoférovanie v nočných a ranných hodinách a prekročenie rýchlosti o 10 km/h na miestach, kde je maximálna povolená rýchlosť 130 km/h (Šejdová, 2015).

Ukazuje sa, že podceňovanie rizika má u mladých šoférov spojitosť s častejším porušovaním dopravných predpisov a takisto s väčšou náchylnosťou k vzniku dopravnej nehody (Machin & Sankey, 2008). K skreslenému vnímaniu rizika môže viesť aj preceňovanie vlastných šoférskeých schopností. U mladých šoférov, ktorí vykazujú zvýšené

sebavedomie bolo zaznamenané nižšie vnímanie rizika, nakoľko mali pocit, že sa ich dané nebezpečie netýka (Harbeck et al., 2018). Ako vyplýva aj z predchádzajúcich kapitol, preceňovanie je jednou z nebezpečných charakteristík mladých šoférov. Na základe doterajších výskumov sa predpokladá, že za preceňovaním šoférskeho schopností je pocit, že mladý vodič dokáže potencionálne riziko svojimi zručnosťami kompenzovať (Schlehofer et al., 2010; Wohleber & Matthews, 2016).

V českom prostredí máme len málo informácií o tom, ako sa mladí šoféri vnímajú. Stručné informácie môžeme nájsť v diplomovej práci o agresii a zvládání stresu u mladých šoférov. Autorka vo svojom výskume okrem iného zisťovala, akou známkou by sa šoféri ohodnotili. Participanti vo veku od 18 do 25 rokov sa prevažne hodnotili „chválitebne“. Známkou 1 by si udelilo 18 % respondentov, známkou 2 by sa ohodnotilo 68 % respondentov a známkou 3 by si dalo 14 % respondentov. Horšiu známkou by si neudelil nikto z opýtaných (Urbánková, 2016).

VÝSKUMNÁ ČASŤ

5 VÝSKUMNÝ PROBLÉM

Šoférovanie a jazda autom sú pre veľkú časť populácie prirodzenou súčasťou každodenného života. Činnosť, ktorá mnohým ľuďom uľahčuje život, má však aj svoju odvrátenú tvár. Dopravné nehody sú dennodennou nepríjemnou realitou na cestách po celom svete. Účastníkom dopravnej nehody môže byť každý z nás, avšak toto riziko je mnohými šoférmi podceňované. Ich následky môžu byť nevratné až fatálne. Za vysoko rizikóvu skupinu sú pokladaní napríklad čerství držiteľia vodičského oprávnenia. Dlhodobou sú dopravné nehody najčastejšou príčinou úmrtí mladých ľudí do 25 rokov (Český statistický úrad, 2019; WHO, 2020). Výskumníci po celom svete sa už roky venujú príčinám, ktoré stoja za vysokou mierou nehodovosti mladých šoférov. Takisto skúmajú možnosti, ktoré by pomohli vychovať z adolescentov bezpečných šoférov a tým zvýšiť bezpečnosť na cestách.

Pri snahe o zníženie dopravnej nehodovosti mladých šoférov je potrebné brať do úvahy množstvo faktorov a premenných, ktorým sme sa venovali v teoretickej časti tejto práce. Medzi účinné spôsoby, ako sa venovať rizikóvym faktorom, ktoré sú s mladými šoférmi úzko späté, patrí šoférske vzdelávanie a výcvik. Systematické nastavenie vzdelávania, výcviku a podmienok pre získanie vodičského oprávnenia sú stále predmetom diskusií a vedia významne prispieť k eliminácii potencionálnych rizík a pripraviť budúceho vodiča na dlhú šoférsku cestu bez zbytočných ľudských či materiálnych strát (Engström et al., 2003; Keskinen & Hernetkoski, 2011; McKnight & Peck, 2002; Mynttinen et al., 2010; Novoa et al., 2009; Vanlaar et al., 2009).

Ako je na tom vzdelávanie mladých šoférov v Českej republike? Ako ho hodnotia začínajúci šoféri? Čo si z autoškoly odnášajú jej absolventi? Ako nadobudnuté vedomosti a zručnosti aplikujú vo svojej šoférskej praxi? Čo ich v autoškole nenaučili, ale uvítali by to? v akej miere sa inštruktori autoškôl venujú témam dopravnej bezpečnosti? Venuje sa obsah vzdelávania a výcviku aj psychologicky dôležitým témam? To sú otázky, ktoré sme si kládli pri zrode tejto práce. Informácie o tom, ako na proces získavania vodičského oprávnenia pozerajú mladí šoféri v Českej republike úplne chýbali. Domnievame sa, že aj tento uhol pohľadu môže prispieť k zefektívneniu celého procesu šoférskeho vzdelávania.

Pre tento účel sme si stanovili nasledujúce ciele:

1. *Zmapovať, ako mladí šoféri hodnotia vzdelávanie a výcvik absolvované v autoškole.*

Prvým cieľom tejto práce je zmapovať, ako mladí šoféri hodnotia absolvované šoférske vzdelávanie. Zameriavame sa predovšetkým na hodnotenie oblastí úzko spätými s faktormi, ktoré stoja za vznikom dopravných nehôd mladých vodičov.

2. *Zistiť, aké skúsenosti majú začínajúci šoféri s inými formami dopravného vzdelávania a výcviku.*

Autoškola nemusí byť jediným miestom, kde sa mladý šofér stretáva so snahou o zvyšovanie dopravnej bezpečnosti. Preto nás zaujíma skúsenosť s dopravným vzdelávaním nad rámec autoškoly. Naším cieľom je zistiť, akú skúsenosť majú mladí ľudia s preventívnymi programami a kampanami zameranými na dopravnú bezpečnosť.

3. *Zistiť, akú vedomosť majú začínajúci šoféri o dopravných predpisoch, ktoré sa týkajú častých priestupkov spojených so vznikom dopravných nehôd špecifických pre mladých šoférov.*

Dlhodobo sa v štatistikách dopravných nehôd objavujú na prvých priečkach tie isté príčiny. Chceme zistiť, či absolventi autoškoly majú povedomie o možných právnych dôsledkoch rizikového správania.

4. *Zistiť, akú skúsenosť majú začínajúci šoféri s rizikovým správaním v doprave.*

Zaujíma nás, či mladí šoféri uplatňujú teoretické znalosti pravidiel cestnej premávky pri ich dodržiavaní vo vlastnej šoférskej praxi.

5. *Zmapovať základné šoférske správanie začínajúcich šoférov.*

Zaujíma nás, ako často, kde a s kým šoférujú čerství držiteľia vodičského oprávnenia. Takisto nás zaujíma, akú skúsenosť majú títo šoféri s priestupkami a nehodami počas prvých mesiacov svojej šoférskej praxe.

5.1 Výskumné otázky a hypotézy

Na základe stanovených cieľov sme sformulovali nasledujúcich 5 výskumných otázok:

- *VO₁: Ako mladí šoféri hodnotia absolvované vzdelávanie a výcvik v autoškole?*
- *VO₂: Aké skúsenosti majú mladí šoféri s dopravným vzdelávaním a výcvikom mimo autoškolu?*

- *VO₃: Akú vedomosť majú mladí šoféri o dopravných predpisoch, ktoré sa týkajú častých priestupkov spojených so vznikom dopravných nehôd špecifických pre mladých šoférov?*
- *VO₄: Akú skúsenosť majú mladí šoféri s rizikovým správaním v doprave?*
- *VO₅: Aké skúsenosti so šoférom majú začínajúci vodiči?*

Pre lepší náhľad do problematiky sme sa rozhodli sformulovať 3 výskumné hypotézy (ktoré sú totožné s hypotézami určenými k štatistickému testovaniu):

- *H₁: Čím viac je rizikové šoférske správanie považované za bezpečné, tým častejšie sa u mladých šoférov vyskytuje*

Postoje k dopravnej bezpečnosti sa ukazujú ako jeden z významných faktorov, ktoré ovplyvňujú správanie šoférov (Ulleberg & Rundmo, 2003). Výskumy preukazujú, že postoje k rizikovému správaniu a porušovaniu dopravných predpisov sa odzrkadľujú aj na šoférskom správaní mladých šoférov (Castellà & Pérez, 2004; Hassan & Abdel-Aty, 2013). Ukazuje sa, že medzi vnímaným potencionálnym rizikom a rizikovým správaním je negatívna korelácia (Harbeck et al., 2018). To nás doviedlo k úvahe, že aj v našom výskumnom súbore nájdeme rozdiel v rizikovom správaní medzi mladými šoféromi, ktorí vnímajú menšie a väčšie potencionálne riziko.

- *H₂: Čím lepšie hodnotia mladí šoféri svoje šoférske schopnosti, tým častejšie sa dopúšťajú rizikového šoférskeho správania.*

Preceňovanie vlastných šoférskeho schopností, charakteristické pre mladých šoférov, môže viesť k skreslenému (oslabenému) vnímaniu potencionálneho rizika (Harbeck et al., 2018). Vnímanie menšieho rizika sa úzko spája so zvýšenou pravdepodobnosťou vzniku dopravnej nehody a takisto častejšiemu porušovaniu pravidiel cestnej premávky (Machin & Sankey, 2008). Výskumy ukazujú, že preceňovanie vlastných schopností má vplyv na zvýšený výskyt rizikového správania (González-Iglesias, Gómez-Fraguela, & Luengo, 2014; Schlehofer et al., 2010; Wohleber & Matthews, 2016). Predpokladáme, že v našom výskumnom súbore nájdeme podobné výsledky. Domnievame sa, že začínajúci šoféri, ktorí sa ohodnotia ako výborní vodiči sa vo svojej šoférskej praxi dopúšťajú rizikového správania častejšie, než šoféri, ktorí hodnotia, že ešte majú priestor na zlepšenie.

- *H₃: Čím vyššiu znalosť dopravných predpisov mladí šoféri preukazujú, tým menej sa u nich vyskytuje rizikové šoférske správanie.*

Český systém šoférskeho vzdelávania sa zameriava na nižšie úrovne Gadget modelu, ktorých súčasťou je aj znalosť dopravných predpisov. Jej výučbe sa počas kurzu venuje približne polovica času z celého trvania kurzu (Vyhláška č . 167/2002 Sb.). Predchádzajúce zahraničné výskumy ukazujú, že to nie je efektívny prístup (Yunesian et al., 2008), ale zaujíma nás, aké výsledky nájdeme u českých mladých šoférov. Zaujíma nás, či tento spôsob, ktorý sa uplatňuje v autoškolách v Českej republike prináša želané výsledky, a to dodržiavanie pravidiel cestnej premávky, najmä v oblastiach, ktoré sú úzko spojené s častými príčinami dopravných nehôd.

6 TYP VÝSKUMU A POUŽITÉ METÓDY

Vedecké poznávanie má tri hlavné ciele, a to deskripciu, predikciu a vysvetlenie (Ferjenčík, 2010). Naša práca sa zameriava na naplnenie prvého spomínaného cieľa – deskripciu. Vzhľadom k našim výskumným otázkam a hypotézam, pri ktorých sa snažíme zmapovať skúsenosti mladých šoférov s dopravným vzdelávaním v Českej republike, sme sa rozhodli realizovať výskum skrze prácu deskriptívneho charakteru.

Táto problematika je pomerne široká a prináša mnoho tematických oblastí naprieč rôznymi vednými disciplínami. My sme sa zamerali predovšetkým na oblasti, ktoré sú dôležité z pohľadu psychológie a zároveň úzko súvisia so zvyšovaním dopravnej bezpečnosti. Reduktívne skúmanie vybraných aspektov mnohorozernej skutočnosti je charakteristické pre kvantitatívny typ výskumu (Ferjenčík, 2010). Z tohto dôvodu a s ohľadom na vyššie definované ciele výskumu pristupujeme k nášmu skúmaniu z pohľadu kvantitatívnej metodológie. Pre zodpovedanie výskumných otázok a overenie výskumných hypotéz sme sa rozhodli využiť dotazníkové šetrenie, ktorému sa budeme bližšie venovať v nasledujúcej časti.

6.1 Dotazník

Pre úspešné naplnenie výskumných cieľov bolo našou úlohou získať od mladých šoférov čo najviac relevantných informácií. Potrebovali sme položiť tie isté otázky veľkému počtu ľudí, čo nás viedlo k rozhodnutiu využiť pre zber dát dotazník. To nám prinieslo dve veľké výhody, a to časovú a finančnú úspornosť a zároveň pomerne dobrú možnosť kvantifikovať dáta. Sme si vedomí, aj úskalí, ktoré táto forma zberu dát prináša (ako napríklad nemožnosť pokladať dodatočné otázky či riziko nezrozumiteľnosti položiek všetkým respondentom), ale predpokladáme, že jej prínosy v našom výskume tieto nedostatky prevyšujú (Ferjenčík, 2010).

Nepodarilo sa nám nájsť dotazník, ktorý by zahŕňal všetky potrebné oblasti, preto sme sa rozhodli vytvoriť si vlastný dotazník². Pri tvorbe sme sa inšpirovali prieskumom zisťujúcim účinnosť šoférskeho vzdelávania a informačných programov v americkom štáte

² Viz: Príloha 2 (ukážka dotazníka)

Nevada. Tento prieskum sa zameriaval na základné šoférske skúsenosti a vedomosti o pravidlách cestnej premávky ohľadom používania mobilu a handsfree pri šoférovaní, šoférovania pod vplyvom alkoholu, drog alebo liekov (Paz et al., 2015). Náš dotazník sme rozšírili aj o názor šoférov na bezpečnosť tohto rizikového správania, ich osobnú skúsenosť s daným typom správania v praxi a o tému bezpečnostných dopravných kampaní a výcvikov.

Dotazník sme koncipovali do nasledujúcich 5 tematických oblastí:

1. *Informácie o respondentovi* – v úvode sme sa respondentovi pýtali na pohlavie, vek, status, najvyššie dosiahnuté vzdelanie, ako dlho je držiteľom vodičského oprávnenia skupiny B a kde toto oprávnenie získal. Aby sme zvýšili pravdepodobnosť, že dotazník vyplní naša cieľová skupina, v otázkach „*Vek*“ a „*Kolko mesiacov ste držiteľom vodičského oprávnenia typu B?*“ sme sa rozhodli obmedziť možnosti na celé čísla, ktoré vyjadrovali naše kritéria.
2. *Šoférske skúsenosti a sebahodnotenie* – v tejto časti nás zaujímalo, ako často respondenti šoférujú, koľko kilometrov už približne odjazdili, kde a s kým najčastejšie šoférujú. Ďalej sa pýtame na skúsenosti s policajnými kontrolami, dopravnými nehodami a trestami (trestné body, pokuty). K týmto otázkam pridávame položky zamerané na hodnotenie vlastných šoférskejších schopností z pohľadu respondenta aj jeho okolia.
3. *Hodnotenie absolvovaného vzdelávania a výcviku v autoškole* – táto časť dala respondentovi priestor vyjadriť sa, ako hodnotí po absolvovaní autoškoly svoju znalosť dopravných predpisov a takisto aj celkovú pripravenosť do šoférskej praxe. Ďalej sa pýtame na to, čo mu vo vzdelávaní a výcviku chýbalo a čo ďalšie by v nich uvítal. Okrem všeobecných informácií sa pýtame aj na hodnotenie výučby zameranej na konkrétne oblasti, a to:
 - Znalosť dopravných predpisov
 - Dodržiavanie maximálnej povolenej rýchlosti
 - Prispôsobenie rýchlosti vzhľadom na druh vozidla, stav vozovky, náklad či klimatické podmienky
 - Únavu za volantom
 - Plánovanie jazdy
 - Zvládanie emócií a agresivity pri šoférovaní
 - Zvládanie nárokov spolujazdcov

- Vplyv a dobu pôsobenia alkoholu a návykových látok
- Venovanie plnej pozornosti šoférovaníu
- Nepoužívanie mobilných telefónov alebo iných zariadení pri šoférovaní

Pri každej z položiek bolo respondentovou úlohou vybrať, ako z pozície šoféra hodnotí výučbu zameranú na danú oblasť. Na výber mal 6-bodovú škálu od „úplne neefektívne“ po „úplne efektívne“ a taktiež možnosť „nevenovali sme sa tejto téme“.

4. *Skúsenosti s ďalším dopravným vzdelávaním a výcvikom* – v tejto časti dotazníka nás zaujímalo, či sa respondenti stretli s témou dopravnej bezpečnosti aj mimo autoškoly. Pýtali sme sa na skúsenosť s kurzami/tréningami na zlepšenie šoférskeho zručností, prednáškami na podporu bezpečnej jazdy a mediálnymi obsahmi zameranými na predchádzanie dopravným nehodám. Pokiaľ sa respondent s niektorou z tém stretol, zisťovali sme o čo konkrétne išlo a čo si z toho odniesol.
5. *Znalosť dopravných predpisov a praktická skúsenosť s vybranými rizikovými oblasťami* – posledná najobsiahlejšia časť postupne respondentovi predstavuje nasledujúce oblasti:

- Používanie mobilného telefónu pri šoférovaní
- Používanie handsfree pri šoférovaní
- Šoférovanie pod vplyvom alkoholu – nakoľko je táto oblasť pomerne široká a šoféri jednotlivé činnosti nie vždy považujú za rovnocenné, rozhodli sme sa pýtať konkrétnejšie
 - Šoférovanie pod priamym vplyvom alkoholu
 - Šoférovanie pod vplyvom zostatkového alkoholu
 - Šoférovanie pod vplyvom alkoholu do 0,3 promile
 - Šoférovanie pod vplyvom alkoholu nad 0,3 promile
- Šoférovanie pod vplyvom návykovej látky inej než alkohol ³
- Šoférovanie pod vplyvom únavy
- Prekračovanie maximálnej povolenej rýchlosti – opäť sa v tejto oblasti stretávame s rôznymi názormi, preto sme sa rozhodli túto oblasť rozdeliť:
 - v obci
 - mimo obce

³ Pojem „iná návyková látka“ bol zvolený na základe platnej legislatívy (Zákonu č. 361/2000 Sb. o silničnom provoze), ktorá tento pojem pri definovaní priestupkov používa

U každej z oblastí nás zaujímalo niekoľko vecí. Prvou bola frekvencia výskytu daného rizikového javu, ktorá bola v oblastiach používania mobilného telefónu, handsfree a prekračovania povolenej rýchlosti vyjadrená 6-stupňovou škálou (nikdy – každú jazdu). V oblastiach šoférovaní pod vplyvom alkoholu, inej návykovej látky alebo únavy sme sa rozhodli pre vyjadrenie frekvencie v absolútnych číslach. Respondent mal na výber z 5 možností (0 ; 1 – 2 ; 3 – 5 ; 6 – 10; 11 a viac). Ďalej nás zaujímalo, ako bezpečne respondent vníma dané rizikové správanie. Pri každej z oblastí respondent odpovedal na otázku „*Za ako bezpečné považujete ...?*“ na 5-stupňovej škále (veľmi nebezpečné – úplne bezpečné). Následne nás zaujímala vedomosť platnej legislatívy ohľadom daného rizikového správania. Respondent odpovedal na dve vedomostné otázky. Prvá sa pýtala na to, či je dané správanie povolené (odpoveď áno/nie). Druhá zisťovala, či respondent vie, aký trest mu hrozí v prípade, že sa daného rizikového správania dopúšťa (výber z odpovedí: žiadny; pokuta; trestné body; trestné body+pokuta; zákaz šoférovaní; zákaz šoférovaní + pokuta; trestné body + zákaz riadenia + pokuta). Informácie potrebné pre tvorbu možností a vyhodnocovanie správnych odpovedí sme čerpali z informačného portálu 12bodů.cz (12bodů.cz, n .d .).

Po poslednej oblasti nasledovala záverečná otázka, ktorá dávala respondentovi priestor na doplnenie a vyjadrenie čohokoľvek, čo považoval za dôležité.

Dotazník bol zostavený tak, že jednotliví respondenti odpovedali na rôzny počet otázok. Chceli sme, aby respondenti nemuseli odpovedať na otázky, ktoré sa ich netýkajú. Napríklad, respondentovi, ktorý zatiaľ nebol účastníkom dopravnej nehody sa nezobrazovali otázky o následkoch dopravnej nehody. Namiesto toho bol presmerovaný na ďalšie relevantné otázky. Maximálny počet zodpovedaných otázok bol 81. Ich súčasťou boli aj 3 kontrolné otázky, ktoré mali eliminovať riziko, že respondenti na otázky odpovedajú náhodne. Otázky mali nasledujúce znenie „*Toto je kontrolná otázka. Zvoľte, prosím, možnosť 4 .*“ v každej z kontrolných otázok bolo potrebné zvoliť inú možnosť. Do dotazníku boli zahrnuté aj otázky, ktoré nie sú využité v rámci tejto práce, ale budú využité v ďalších výskumoch.

Pred zahájením ostrého zberu dát bol uskutočnený pilotný zber. V prvej fáze 2 respondenti vyplňali dotazník v našej osobnej prítomnosti. Cieľom bolo získať čo najviac bezprostredných postrehov a podnetov pre vylepšenie dotazníka. Výsledkom bola zmena dvoch otázok („*Na ktorých vozovkách sa pohybujete najčastejšie?*“ a „*Aké následky mala najvážnejšia dopravná nehoda, ktorej ste boli vinníkom?*“) z formátu otázky s jednou

možnou odpoveďou na možnosť vybrať viacero odpovedí. Ďalej sme v položkách, ktoré boli zamerané na hodnotenie efektívnosti výučby špecifických oblastí v autoškole, pridali k škále hodnotenia aj možnosť „*Nevenovali sme sa tejto téme*“. Po tejto úprave sme dali dotazník pilotne vyplniť ďalším 5 osobám (bez našej osobnej účasti), aby sme si overili zrozumiteľnosť položiek a zistili približný čas vyplnenia. V tejto fáze sme nedostali ďalšie podnety na zapracovanie, a tak sme dotazník vo finálnej podobe zverejnili na internete. Dáta z pilotného testovania nie sú súčasťou výskumného súboru.

Pre tvorbu dotazníku sme využili platformu Vyplňto.cz. Distribuovaný a administrovaný bol výhradne online. Hneď v úvode boli respondentovi predstavené všetky dôležité informácie týkajúce sa nielen dotazníku samotného, ale aj celého výskumu. Jednalo sa teda o tému, autorku a jej kontaktnú adresu, výskumný súbor, približnú dĺžku administrácie, uistenie o anonymite a využití dát výhradne na výskumné účely. Po zodpovedaní všetkých položiek bolo respondentovi poďakované a znova poskytnutý kontakt na autorku.

6.2 Cieľová populácia

Ako už z predchádzajúceho textu vyplýva, dotazník bol určený mladým šoférom. Vekové vymedzenie mladých šoférov sa líši nielen naprieč krajinami (minimálny vek pre získanie vodičského oprávnenia), ale aj v jednotlivých výskumoch. V našej práci sme zvolili vekové rozpätie od 18 do 24 rokov. Spodnú hranicu sme zvolili na základe minimálneho veku potrebného pre získanie vodičského preukazu skupiny B v Českej republike (Zákon č. 361/2000 Sb.). Hornú hranicu sme stanovili po vzore OECD a BESIP na 24 rokov (BESIP, 2020a; OECD/ECMT Transport Research Centre, European Conference of Ministers of Transport, Organisation for Economic Co-operation and Development, & United Nations, 2006).

Skupinu mladých šoférov sme sa rozhodli ešte viac špecifikovať. Chceli sme, aby respondenti, ktorí budú dotazník vyplňať mali možnosť získať šoférske skúsenosti a mohli zhodnotiť, čo im výcvik a vzdelávanie v autoškole dali, prípadne čo im chýbalo. Zároveň sme nechceli, aby to bol príliš dlhý časový úsek od absolvovania autoškoly, nakoľko by slabšie spomienky mohli skresliť odpovede. Takisto sme brali do úvahy fakt, že v Českej republike majú najväčší podiel na vážnych dopravných nehodách šoféri s dĺžkou praxe 1 rok (BESIP, 2020b). Tieto úvahy nás dovedli k pridaniu podmienky, že respondent musí byť držiteľom vodičského oprávnenia v rozmedzí od 9 do 18 mesiacov.

Nakoľko šoférske vzdelávanie sa v každej krajine líši, pridali sme poslednú podmienku. Vzhľadom k téme práce sme požadovali, aby respondent absolvoval autoškolu v Českej republike.

7 ZBER DÁT A VÝSKUMNÝ SÚBOR

Zber dát prebiehal dva mesiace od 8.12.2020 do 7.2.2021 v online prostredí. Respondentov sme oslovovali v dvoch fázach. V prvej fáze sme oslovovali všetkých potencionálnych respondentov, druhú sme cielili na kategórie mladých šoférov, ktorých sme mali nedostatok.

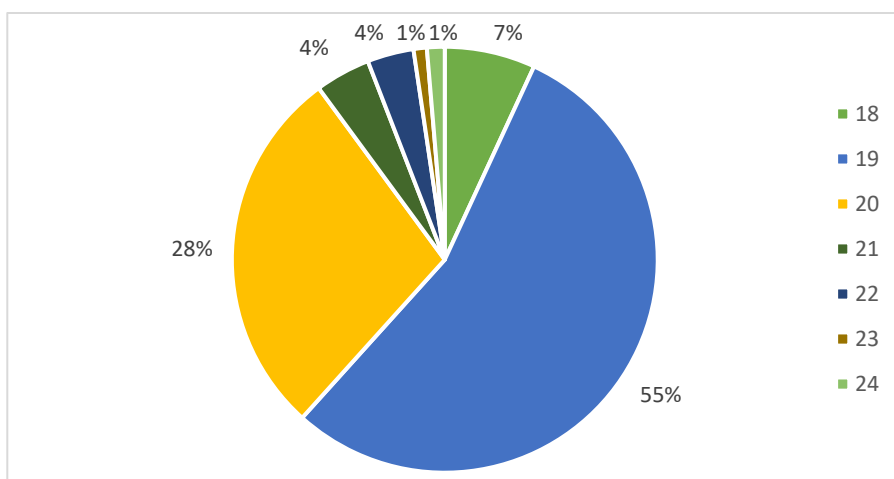
Prvá fáza prebiehala počas decembra. Zvolili sme niekoľko spôsobov, cez ktoré sme sa snažili osloviť cieľovú populáciu. Prvým spôsobom bolo oslovovanie potencionálnych respondentov prostredníctvom sociálnej siete Facebook. V každom príspevku sme uviedli dôležité informácie, ktoré sa týkali výskumu (podmienky zapojenia do výskumu), približnú dobu vyplnenia dotazníka a odkaz na samotný dotazník. Snažili sme sa využiť siet' osobných kontaktov a facebookové skupiny, u ktorých sme predpokladali, že v nich bude naša cieľová skupina zastúpená. Príspevok sa nám podarilo uverejniť do 9 študentských univerzitných skupín a 8 skupín zameraných na automobily. Skrze sociálne siete sme sa snažili osloviť aj skupiny stredoškolákov, ale prístup k nim nám bol v skupinách zamietnutý. Preto sme sa rozhodli osloviť s prosbou o pomoc stredné školy. Náhodným výberom sme zo zoznamu českých stredných škôl (Školy Online., n.d.) vybrali 4 školy v každom kraji, ktoré sme oslovili prostredníctvom mailu. V maili sme im priblížili účel a podmienky výskumu, priložili odkaz na dotazník a vyslovili prosbu o preposlanie dotazníku svojim študentom v posledných ročníkoch. V tejto fáze sa nám podarilo osloviť veľké množstvo vysokoškolských študentov, ktorí náš dotazník vyplnili. Chýbali nám však odpovede od študentov stredných škôl a pracujúcich.

V druhej fáze oslovovania, ktorá prebehla v januári, sme sa rozhodli zamerať práve na tieto dve skupiny. Prvým krokom bolo oslovenie ďalších škôl. Rovnakým spôsobom sme oslovili po dve stredné školy z každého kraja (opäť vybrané náhodným výberom). Celkovo sme v oboch fázach oslovili 84 stredných škôl. Najťažšou úlohou bolo osloviť skupinu mladých pracujúcich. Za najefektívnejší spôsob sme stále videli Facebook. Príspevky, ktoré sme uverejňovali v prvej fáze sme upresnili o informáciu, že hľadáme predovšetkým pracujúcich a stredoškolákov. Ostatné informácie ostali nezmenené a pridávali sme ich do záujmových skupín. Príspevok sme znova vložili do všetkých automobilových skupín a pridali sme 2 skupiny zamerané na elektrokolobežky (v týchto skupinách bol však príspevok po chvíli zmazaný zo strany administrátorov). Širšie publikum sme sa snažili

osloviť skrze 6 veľkých cestovateľských skupín, avšak vo všetkých bol náš príspevok zamietnutý. Posledným krokom k získaniu respondentov bolo oslovenie 20 autoškôl prostredníctvom ich facebookovej stránky. V správe sme vysvetlili účel výskumu a zároveň sme pridali aj text možného príspevku s odkazom na dotazník. Väčšina našich správ však ostala bez odozvy a na svojich stránkach uverejnili príspevok iba 2 autoškoly.

Dotazník vyplnilo celkovo 597 respondentov. Z nich boli vyradení 2 respondenti. Prvého sme museli vyradiť, pretože nedal súhlas so spracovaním odpovedí pre výskumné účely. Druhého sme vyradili, pretože mal správne zodpovedanú len 1 z 3 kontrolných otázok. Pri vyhodnocovaní odpovedí sme tak pracovali so súborom 595 odpovedí.

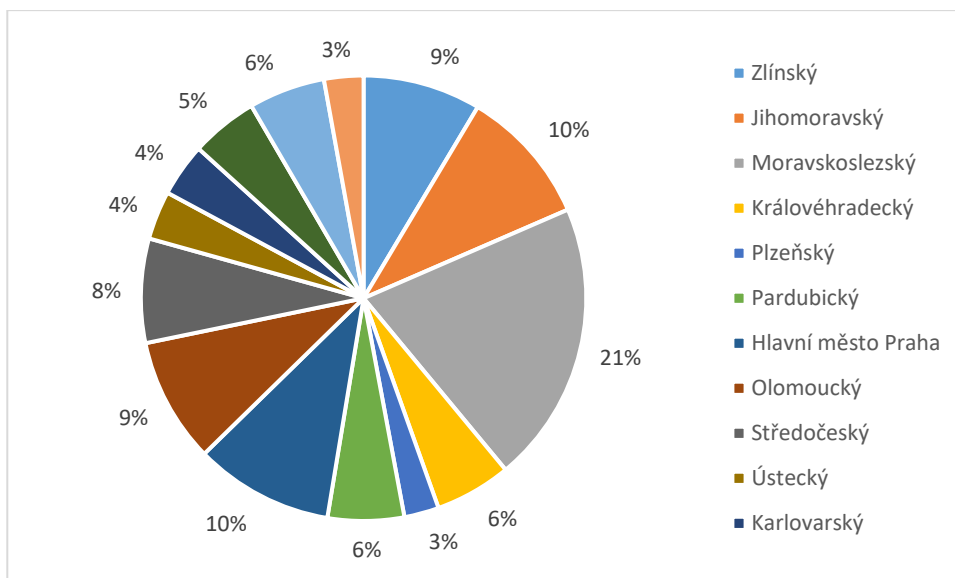
V našom výskumnom súbore bolo 403 žien, 188 mužov a 4 respondenti zvolili inú možnosť. Vekový priemer súboru je 19,5 roka ($SD = 1,04$). Najpočetnejšie boli zastúpení 19-roční respondenti (55 %), oproti tomu boli najmenej zastúpení respondenti vo veku 23 rokov (1 %). Bližšie informácie o vekovom rozložení sú predstavené v nasledujúcom grafe.



Graf 1 Percentuálne zastúpenie respondentov podľa veku

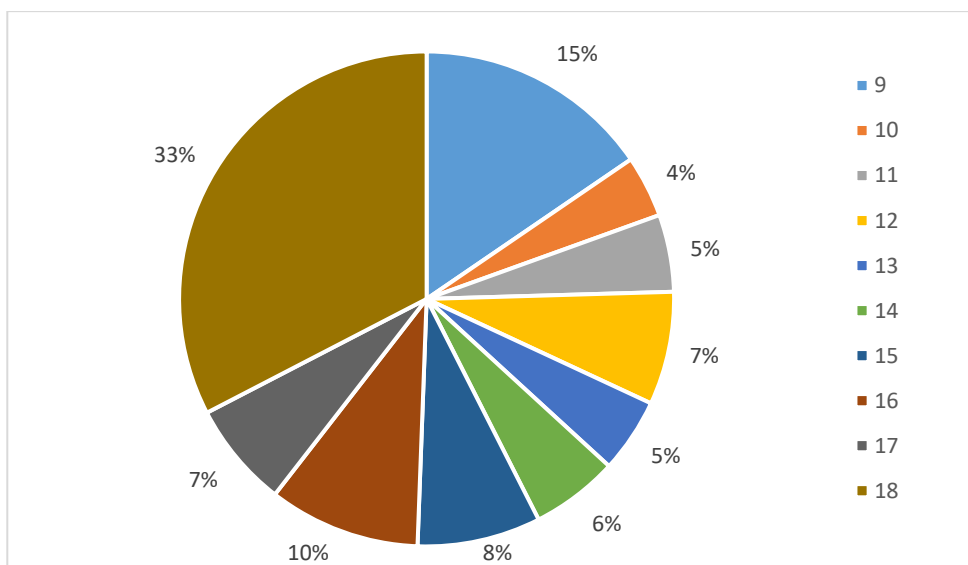
Náš výskum zahŕňa 440 študentov vysokých škôl, 110 študentov stredných škôl, 17 študentov vyšších odborných škôl, 1 študenta inej (bližšie nešpecifikovej) školy a 27 pracujúcich.

Na nasledujúcom grafe môžeme vidieť zastúpenie respondentov podľa kraja, v ktorom absolvovali autoškolu. 44 % respondentov navštevovalo autoškolu v meste v kategórii od 10 000 do 49 999 obyvateľov, 40 % v mestách nad 50 000 obyvateľov a 16 % v mestách do 10 000 obyvateľov.



Graf 2 Percentuálne zastúpenie respondentov podľa krajov, v ktorých absolvovali autoškolu

Od respondentov sme taktiež zisťovali, ako dlho sú držiteľmi vodičského oprávnenia skupiny B. Nakoľko bola naša cieľová skupina 9 – 18 mesiacov, všetci respondenti spadali do tohto časového rozmedzia. Výrazne najpočetnejšie boli zastúpení mladí šoféri, ktorí získali vodičský preukaz pred 18 mesiacmi. Ich podiel na výskumnom súbore tvorí jednu tretinu. Podrobnejšie zastúpenie je zobrazené na nasledujúcom grafe.



Graf 3 Percentuálne zastúpenie respondentov podľa doby od získania vodičského preukazu

7.1 Etické hľadisko a ochrana súkromia

So všetkými dátami a údajmi, ktoré sme získali z dotazníka, sme v rámci administrácie a následného spracovania výsledkov pracovali ako s anonymnými. Nepracovali sme so špecifickými údajmi, na základe ktorých by bolo akýmkoľvek spôsobom možné zistiť identitu respondenta. Anonymitu ukladania odpovedí a údajov za nás vyriešilo prostredie dotazníka, ktoré účastníkom výskumu automaticky priradzuje ID respondenta.

Účasť respondentov na výskume bola dobrovoľná. Pred zapojením do výskumu bol každý účastník informovaný o pravom účele, povahe a kritériách výskumu a takisto bol informovaný o anonymite a výskumnom využití získaných dát. Ďalej bola participantom podaná informácia, že počas vyplňania dotazníka môžu kedykoľvek od svojej účasti odstúpiť. Do výskumu boli zaradení iba respondenti, ktorí v prvej otázke dotazníka vyjadrili súhlas so spracovaním ich odpovedí pre výskumné účely. Účasť na výskume nebola finančne ani inak ohodnotená.

S ohľadom na možnú citlivosť niektorých tém, ktoré sa v dotazníku vyskytli (napr. účasť na dopravnej nehode) a možnosti rozrušenia, prípadne retraumatizácie respondenta sme sa rozhodli na záver dotazníka pridať informácie o možnosti kontaktovať odbornú pomoc osobne alebo dištančne (s odkazom na online psychologické poradne).

Pre prípad akýchkoľvek otázok alebo postrehov sme na úvod aj záver dotazníka uviedli našu emailovú adresu, cez ktorú sa s nami mohli respondenti skontaktovať.

8 PRÁCA S DÁTAMI A JEJ VÝSLEDKY

V tejto časti práce si predstavíme výsledky, ktoré sme získali prostredníctvom analýzy dát z dotazníka. Okrem získaných výsledkov priblížime aj postup, ako sme sa k daným výsledkom dopracovali. Najprv si predstavíme odpovede na jednotlivé výskumné otázky a potom overíme hypotézy.

8.1 VO₁: Hodnotenie absolvovaného vzdelávania a výcviku v autoškole

V rámci výskumných otázok sme sa ako prvé zamerali na tému, ktorá je pre našu prácu kľúčová. Zaujímalo nás, ako respondenti hodnotia vzdelávanie a výcvik, ktorým si prešli pred získaním vodičského oprávnenia v autoškole. Nakoľko je táto oblasť z nášho pohľadu pomerne široká, pre väčšiu prehľadnosť a zrozumiteľnosť sme sa rozhodli ju rozdeliť do 3 celkov. Najprv sa pozrieme na hodnotenie vzdelávania zameraného na jednotlivé tematické okruhy. Následne sa budeme venovať pohľadu mladých šoférov na pripravenosť do praxe. Nakoniec si predstavíme oblasti, ktoré by naši respondenti vo vzdelávaní a výcviku uvítali.

- *Hodnotenie oblastí, ktoré sa spájajú s častými príčinami dopravných nehôd mladých šoférov*

Pri hodnotení jednotlivých oblastí si predstavíme, koľko percent výskumného súboru sa s danou témou v autoškole stretlo. Ďalej si priblížime, ako efektívne naši respondenti hodnotia túto oblasť. Ich úlohou bolo zvoliť hodnotu na 6-stupňovej škále, pričom hodnota 1 znamená veľmi neefektívnu výučbu a hodnota 6 veľmi efektívnu výučbu. Vždy si predstavíme priemer a smerodatnú odchýlku. Pre väčšiu prehľadnosť sú hodnoty každej z oblastí uvedené v tabuľke 1 .

Môžeme vidieť, že najviac respondentov sa venovalo téme dodržiavania maximálnej povolenej rýchlosti (99 %) a znalosti dopravných predpisov (97 %). Naopak najmenej respondentov sa stretlo s témou potlačovania agresivity pri šoférovaní (34 %) a zvládaní silných emócií (35 %).

Respondenti ako najefektívnejšiu ohodnotili oblasť výučby a výcviku zameranú na dodržiavanie maximálnej povolenej rýchlosti (priemerne hodnotou 5,03) a ako najmenej

efektívnu hodnotili výučbu zameranú na zvládanie silných emócií pri šoférovaní (priemerná hodnota 3,51).

Tabuľka 1 Hodnotenie efektívnosti výučby vybraných oblastí v autoškole

<i>Téma</i>	<i>Relatívny počet respondentov, ktorí sa téme venovali</i>	<i>Priemer</i>	<i>SD</i>
<i>Znalosť dopravných predpisov o cestnej premávke.</i>	97 %	4,29	1,36
<i>Dodržiavanie maximálnej povolenej rýchlosti.</i>	99 %	5,03	1,23
<i>Prispôbenie rýchlosti s ohľadom na druh vozidla, stav vozovky, náklad, klimatické podmienky</i>	95 %	4,23	1,47
<i>Prevenca a zvládanie únavy za volantom</i>	52 %	3,62	1,57
<i>Plánovanie jazdy.</i>	42 %	3,85	1,59
<i>Zvládanie silných emócií pri šoférovaní.</i>	35 %	3,51	1,57
<i>Potlačovanie agresivity pri šoférovaní.</i>	34 %	3,57	1,52
<i>Zvládanie nárokov spolujazdcov.</i>	44 %	3,72	1,50
<i>Vplyv alkoholu a návykových látok.</i>	84 %	4,78	1,41
<i>Doba, ktorú pôsobí alkohol na človeka.</i>	59 %	4,24	1,51
<i>Doba, ktorú pôsobia na človeka návykové látky (iné ako alkohol).</i>	51 %	4,11	1,55
<i>Venovanie plnej pozornosti šoférovaniu</i>	93 %	4,79	1,26
<i>Nepoužívanie mobilných telefónov alebo iných zariadení</i>	84 %	4,89	1,36

V téme znalosti dopravných predpisov sme sa rozhodli položiť respondentom doplňujúcu otázku, a to ako hodnotia svoju znalosť dopravných predpisov. Odpovedať mali na 5-stupňovej škále (1 = nedostatočná, 5 = vynikajúca znalosť). Na túto otázku odpovedali všetci respondenti a dosiahli priemernú hodnotu 3,82 (SD = 0,68)

- ***Hodnotenie pripravenosti do praxe***

Každý z respondentov má od absolvovania autoškoly minimálne deväťmesačný odstup. V tomto čase mali mladí šoféri priestor nadobudnúť nové skúsenosti, aplikovať to, čo sa naučili v autoškole a zistiť, ako ich výučba a výcvik pripravili do šoférskej praxe. Preto sme respondentom položili otázku, ako hodnotia, že boli po absolvovaní autoškoly, pripravení na vlastnú šoférsku prax. Odpovedať mali na 5-stupňovej škále (1 = nedostatočná pripravenosť, 5 = dostatočná pripravenosť. Priemerná odpoveď sa hodnotou 3,23 (SD = 1,12) blížila stredu. Stredová hodnota 3 bola zároveň v našom výskumnom súbore najčastejšou odpoveďou. Zvolila ju takmer tretina respondentov (32 %). Krajnú hodnotu, ktorá značila nedostatočnú pripravenosť do praxe zvolilo 38 respondentov (6 %). Krajnú hodnotu na opačnej strane škály, a to dostatočnú pripravenosť do praxe, zvolilo 87 respondentov, čo tvorí 15 % výskumného súboru.

- ***Oblasti, ktoré vo vzdelávaní chýbali***

Pre doplnenie obrazu o hodnotení absolvovaného vzdelávania nás zaujímalo, čo respondentom v autoškole chýbalo a bolo by potrebné z ich pohľadu doplniť. Priestor na vyjadrenie dostali v dvoch otvorených dobrovoľných otázkach: „*Čo ste v praxi zistili, že Vás v autoškole nenaučili, ale hodilo by sa Vám to?*“ a „*Čo ďalšie by ste vo výcviku v autoškole uvítali?*“. Prvú otázku zodpovedalo 268 respondentov a druhú 214 respondentov. Odpovede z týchto dvoch otázok sme spojili a vytvorili z nich nasledujúce kategórie zoradené zostupne podľa frekvencie výskytu.

Ovládanie vozidla. Najčastejšie by respondenti uvítali viac vzdelávania a výcviku zameraného na ovládanie vozidla. Táto oblasť sa vyskytla v odpovediach 97-krát. Jedná sa predovšetkým o zručnosti ako brzdenie, plynulý rozjazd (na rovine aj do kopca), cúvanie, preradzovanie rýchlostí, ovládanie svetiel alebo ďalších ovládacích prvkov.

Rôzne typy ciest. Ďalšou výrazne zastúpenou oblasťou je možnosť vyskúšať si viac typov ciest. Túto oblasť by uvítalo 54 respondentov. Respondenti by často uvítali možnosť jazdy na diaľnici, ale taktiež zmenu zaužívaných trás. Napríklad, tí, ktorí často jazdili v meste by uvítali jazdu mimo mesta a naopak.

Nácvik šmyku. Treťou najčastejšou oblasťou, ktorú by mladí šoféri počas autoškoly ocenili je nácvik zvládania šmyku. Táto odpoveď sa objavila u 51 respondentov.

Technická údržba. Ďalšou oblasťou, ktorú by uvítalo 48 respondentov, je údržba vozidla. Jedná sa predovšetkým o nácvik praktických vecí, s ktorými sa šofér bežne počas svojej praxe stretáva, ako napríklad tankovanie, výmena pneumatík pri defekte, porozumenie kontrolkám, výmena kvapalín či poučenie o tom, ako sa o auto správne starať.

Parkovanie. 45 respondentov uviedlo, že by počas výcviku v autoškole uvítali viac priestoru venovanému nácviku parkovania.

Šoférovanie v rôznych podmienkach. Možnosť vyskúšať si šoférovanie v rôznych podmienkach by uvítalo 45 respondentov. Jednalo sa predovšetkým o možnosť vyskúšať si šoférovanie pod dohľadom po tme, na snehu, ľade, v daždi alebo iných náročných poveternostných podmienkach.

Pripravenosť na krízové situácie. 33 respondentov uviedlo, že by v autoškole uvítali lepšiu pripravenosť na krízové situácie, ako sú napríklad náročné nepredvídateľné situácie na cestách či dopravné nehody. Chceli by sa naučiť, ako na takéto situácie reagovať a ako ich zvládať.

Väčšia časová dotácia na praktické jazdy. 29 respondentov sa zhodovalo v názore, že by pre nich boli prospešné buď väčší počet alebo dlhšie trvanie praktických jazd s inštruktorom v reálnej premávke.

Psychologické aspekty šoférovania. Túto oblasť by vo výučbe a výcviku počas autoškoly uvítalo 27 respondentov. Respondenti by sa radi naučili, ako počas šoférovania zvládať stres, agresivitu, silné emócie či náročných spolujazdcov.

Prístup inštruktorov. Celkovo 22 respondentov by uvítalo pedagogickejší, podporujúcejší a pokojnejší prístup inštruktorov.

Jazda vo viacerých typoch vozidla. 18 respondentov vo svojich odpovediach uviedlo, že by im šoférsku prax uľahčila možnosť vyskúšať si počas autoškoly viac než jedno vozidlo, na ktoré boli zvyknutí.

Teoretická znalosť pravidiel a predpisov cestnej premávky. 13 respondentov v praxi zistilo, že im chýba dôkladnejšia teoretická príprava zameraná napríklad na dopravné značenie či lepšie vysvetlenie dopravných predpisov.

Posledné tri oblasti boli medzi respondentami zastúpené len minimálne, ale napriek tomu stoja za zmienku. Jedná sa o *prvú pomoc* (7 respondentov), *nepísané pravidlá slušného správania na ceste* (5 respondentov) a *pôsobenie alkoholu na šoféra* (3 respondenti).

Stručný prehľad jednotlivých oblastí, ktoré respondentom počas vzdelávania a výcviku v autoškole chýbali a uvítali by ich (spolu s počtom odpovedí) sme pripravili do nasledujúcej tabuľky.

Tabuľka 2 Oblasti, ktoré by respondenti uvítali v autoškole

<i>Oblasť</i>	<i>N</i>
<i>Ovládanie vozidla</i>	97
<i>Rôzne typy ciest</i>	54
<i>Nácvik šmyku</i>	51
<i>Technická údržba</i>	48
<i>Parkovanie</i>	45
<i>Šoférovanie v rôznych podmienkach</i>	45
<i>Pripravenosť na krízové situácie</i>	33
<i>Väčšia časová dotácia na praktické jazdy</i>	29
<i>Psychologické aspekty šoférovania</i>	27
<i>Prístup inštruktorov</i>	22
<i>Jazda vo viacerých typoch vozidla</i>	18
<i>Teoretická znalosť pravidiel a predpisov cestnej premávky</i>	13
<i>Prvá pomoc</i>	7
<i>Nepísané pravidlá slušného správania na ceste</i>	5
<i>Pôsobenie alkoholu na šoféra</i>	3

8.2 VO₂: Skúsenosti so šoférskeým vzdelávaním a výcvikom mimo autoškolu

Chceli sme zistiť, akú skúsenosť majú mladí šoféri s rôznymi iniciatívami, ktoré sa snažia podieľať na zvyšovaní dopravnej bezpečnosti. Zamerali sme sa na tri typy vzdelávania a výcviku – kurzy a tréningy šoférskeých zručností, dopravno-bezpečnostné prednášky a mediálny obsah na podporu dopravnej bezpečnosti.

- ***Kurzy a tréningy šoférskeho zručnosti***

Zistili sme, že kurzu alebo tréningu na zlepšenie šoférskeho zručnosti sa zúčastnilo 48 respondentov (8 %). Bližšie sme zistili, že 24 (50 %) z týchto respondentov sa zúčastnilo kurzu alebo tréningu zameraného na zvládanie šmyku, rôznych náročných poveternostných podmienok a nácviku ďalších zručností potrebných pre zvládanie krízových situácií. Ďalších 8 respondentov absolvovalo nácvikové jazdy zamerané napríklad na zlepšenie zručností manévrovania s vozidlom, parkovania a podobne. 6 respondentov absolvovalo kurz na zdokonalenie znalostí o pravidlách cestnej premávky. Taktiež sme zistili, že 5 respondentov sa zúčastnilo komplexného kurzu pre začínajúcich šoférov, ktorého súčasťou bol nielen nácvik zručností, ale aj prednášky od dopravných psychológov a dopravných policajtov. Ďalej sme zistili, že 2 respondenti absolvovali kurz prvej pomoci. Takisto 2 respondenti sa zúčastnili kurzu na pretekárskom okruhu a 1 respondent kurzu zameraného na vysokú rýchlosť.

Respondenti celkovo hodnotili, že absolvované kurzy boli pre nich užitočné a nadobudnuté znalosti či zručnosti využívajú v praxi. Prínos pre jednotlivých účastníkov bol veľmi individuálny, avšak takmer každý si v kurze našiel niečo prínosné. Iba 2 respondenti uviedli, že si z kurzov neodniesli nič (v 1 prípade sa jednalo o školu šmyku a v 1 prípade o kurz zameraný na pravidlá cestnej premávky).

- ***Dopravno-bezpečnostné prednášky***

Ďalej sme zistili, že prednášok zameraných na podporu bezpečnej jazdy sa zúčastnilo 8 % respondentov. Nakoľko mali respondenti priestor popísať svoju skúsenosť vlastnými slovami, odpovede sú veľmi rozmanité a niektorí respondenti neodpovedali na všetky naše otázky. Preto sme sa rozhodli neuvádzať absolútne počty respondentov, ale iba poradie. Dozvedeli sme sa, že najčastejšie sa mladí šoféri z nášho výskumného súboru stretávali s dopravno-bezpečnostnými prednáškami v školách (základných a stredných), ďalej v autoškole ako doplnok ku klasickej výučbe alebo si respondenti obsah vyhľadali sami na internete. Najčastejšími témami boli pravidlá cestnej premávky a šoférovanie pod vplyvom alkoholu alebo drog. V menšej miere sa objavovali témy ako zvládanie krízových situácií v doprave, prvá pomoc pri autonehode, venovanie plnej pozornosti vedeniu vozidla či zvládanie agresivity. Za zmienku stojí, že vo vyjadreniach respondentov sa opakovalo, že prednáška v škole bola usporiadaná pre nevhodnú vekovú skupinu a účastníci boli ešte príliš mladí na to, aby prednáška splnila svoj účel.

- **Mediálny obsah na podporu dopravnej bezpečnosti**

Zistili sme, že mediálny obsah oslovil najväčší počet respondentov. 83 % respondentov uviedlo, že sa v médiách (televízia, internet, sociálne siete, atď.) stretlo s obsahom zameraným na predchádzanie dopravným nehodám. 97 % z nich uviedlo, že sa stretlo s obsahom vo forme videa alebo televíznej reklamy. So statusmi na sociálnych sieťach, ktoré podporovali dopravnú bezpečnosť sa stretlo 36 % respondentov. S informačnými plagátmi sa stretlo 13 % respondentov. 1 % respondentov sa stretli s inými formami mediálnych obsahov.

Respondenti mohli vlastnými slovami priblížiť, čo im tento mediálny obsah priniesol. Túto možnosť využilo 149 respondentov. 101 respondentov uviedlo, že im bol tento obsah prínosný. Väčšinou sa však jednalo o všeobecný prínos ako dôraz na ohľaduplnosť a opatrnosť. Z konkrétnych prínosných oblastí sa najčastejšie opakovali témy šoférovania pod vplyvom alkoholu, nepozornosti za volantom a používania telefónu pri šoférovaní. Takisto sa objavovali odpovede, že im mediálny obsah priniesol strach zo šoférovania. 19 respondentov explicitne uviedlo, že daný obsah pre nich nebol ničím prínosný.

8.3 VO₃: Vedomosti, ktoré majú mladí šoféri o dopravných predpisoch spojených s rizikovým správaním

V tejto časti sme overovali znalosti respondentov o pravidlách cestnej premávky, ktoré sa spájajú s častými príčinami dopravných nehôd mladých šoférov. Každý participant odpovedal vždy na dve otázky v danej oblasti. Najviac správnych odpovedí na otázku „*Je toto správanie povolené?*“ sme dostali v oblastiach používania mobilného telefónu a šoférovania pod vplyvom návykových látok iných ako alkohol. V oboch oblastiach sme zhodne zaznamenali 99 % správnych odpovedí. Na otázku „*Aký trest hrozí za toto správanie?*“ sme zaznamenali najviac správnych odpovedí v oblastiach používania handsfree a šoférovania pod vplyvom únavy. V oboch oblastiach sme zhodne zaznamenali 95 % správnych odpovedí.

V nasledujúcej tabuľke je zobrazené zastúpenie správnych odpovedí v každej z oblastí. Pri prekračovaní maximálnej povolenej rýchlosti sme sa nepýtali na to, či je toto správanie povolené, nakoľko je odpoveď na otázku úplne zrejmalá. Preto v týchto dvoch

oblastiach odpovede chýbajú. Dáta sú uvádzané v absolútnych číslach správnych odpovedí a v zátvorkách je uvedené ich relatívne zastúpenie.

Tabuľka 3 Počet správnych odpovedí na vedomostné otázky a ich relatívne zastúpenie

<i>Oblasť</i>	<i>Je toto správanie povolené?</i>	<i>Aký trest hrozí za toto správanie?</i>
<i>Používanie mobilu</i>	589 (99 %)	162 (27 %)
<i>Používanie handsfree</i>	567 (95 %)	568 (95 %)
<i>Alkohol do 0,3 ‰</i>	518 (87 %)	88 (15 %)
<i>Alkohol nad 0,3 ‰</i>	580 (97 %)	241 (41 %)
<i>Iné návykové látky</i>	588 (99 %)	276 (46 %)
<i>Únava</i>	542 (91 %)	568 (95 %)
<i>Prekročenie povolenej rýchlosti v obci o max. 5 km/h</i>	-	284 (48 %)
<i>Prekročenie povolenej rýchlosti mimo obce o max. 10 km/h</i>	-	306 (51 %)

8.4 VO₄: Skúsenosti s rizikovým správaním v doprave

Zisťovali sme, aké skúsenosti majú mladí šoféri s rizikovým správaním vo svojej šoférskej praxi. Pre lepší obraz o frekvencii výskytu sme sa pýtali dvomi spôsobmi s ohľadom na typ rizikového správania.

Prvým spôsobom bola otázka na to, koľkokrát sa počas svojej šoférskej praxe dopustili konkrétneho rizikového správania. Respondenti mali vybrať jednu z piatich ponúknutých odpovedí. Táto otázka bola zameraná na šoférovanie pod vplyvom alkoholu, iných návykových látok a únavy. Výsledky sú zobrazené v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 4 Výskyt rizikového správania

Oblasť	0	1 – 2-krát	3 – 5-krát	6 -10-krát	11 a viackrát
<i>Priamy vplyv alkoholu</i>	560 (94 %)	30 (5 %)	3 (1 %)	2 (<0,5 %)	0
<i>Zostatkový alkohol</i>	428 (72 %)	138 (23 %)	23 (4 %)	3 (1 %)	3 (1 %)
<i>Návykové látky</i>	573 (96 %)	14 (2 %)	5 (1 %)	2 (<0,5 %)	1 (<0,5 %)
<i>Únava</i>	90 (15 %)	274 (46 %)	126 (21 %)	45 (8 %)	60 (10 %)

Na oblasti používania mobilného telefónu a prekračovania maximálnej povolenej rýchlosti sme sa pýtali otázkou „*Ako často pri šoférovaní ...?*“. Respondent mal odpovedať na 5-stupňovej škále (1 = nikdy, 5 = každú jazdu). U každej položky uvádzame počet respondentov, ktorí na ňu odpovedali, priemernú hodnotu odpovedí, medián a smerodatnú odchýlku.

Tabuľka 5 Frekvencia výskytu rizikového správania

Oblasť	N	Priemer	Medián	SD
<i>Používanie mobilného telefónu</i>	595	1,67	1,00	0,95
<i>Prekračovanie max. povolenej rýchlosti v obci</i>	595	2,67	3,00	1,14
<i>Prekračovanie max. povolenej rýchlosti mimo obce</i>	595	2,91	3,00	1,18

8.5 VO₅: Šoférske skúsenosti začínajúcich šoférov

V neposlednom rade nás zaujímalo, aké skúsenosti počas prvých mesiacov šoférskej kariéry stihli naši respondenti získať. Chceli sme zistiť, kde, s kým, ako často a koľko mladí začínajúci vodiči šoférujú. Pre väčšiu prehľadnosť sme odpovede na túto otázku rozdelili do 6 kategórií.

- **Frekvencia šoférovania**

Takmer denne šoféruje 33 % našich respondentov. Najväčšia časť výskumného súboru, a to 36 %, šoféruje aspoň raz týždenne. Minimálne raz mesačne šoféruje 17 % respondentov. Výnimočne, respektíve menej často ako raz za mesiac, sadá za volant 10 % nášho výskumného súboru. 4 % respondentov uviedlo, že nešoférujú vôbec.

- ***Najazdené kilometre***

Zaujímalo nás, koľko kilometrov približne doteraz mladí šoféri z nášho súboru odjazdili. Najviac respondentov, a to 36 % , odpovedalo, že majú odjazdených viac ako 2000 km. Do rozmedzia 1001 až 2000 najazdených sa radí 14 % respondentov. Do ďalšej kategórie, ktorá zahŕňa šoférov, ktorí doteraz najzdili medzi 501 a 1000 km, spadá 20 % respondentov. Menej šoférske skúsenosti získalo 22 % respondentov, ktorá majú najazdených medzi 101 a 500 km. Len minimum skúseností po získaní vodičského oprávnenia nadobudlo 8 % respondentov, ktorí odjazdili len menej ako 100 kilometrov.

- ***Typy ciest***

Popri informáciách o tom, ako často a koľko mladí vodiči šoférujú nás zaujímal aj to, kde jazdia. Respondenti mali možnosť zvoliť viacero odpovedí. Mladí šoféri z nášho výskumného súboru jazdia najčastejšie v meste. Túto možnosť zvolilo až 436 respondentov, čo predstavuje 73 %. Ďalej nasleduje jazda na cestách II. a III. triedy, ktoré sú často využívané 362 respondentami, respektíve 61 % respondentov. Na cestách prvej triedy často jazdí 259 respondentov, čo tvorí 44 % nášho výskumného súboru. Najmenej využívané sú diaľnice, po ktorých jazdí len 125 respondentov, a teda 21 % výskumného súboru. 2 respondenti uviedli, že nejazia vôbec, a tak nemôžu zvoliť ani jednu z možností.

- ***Spolujazdci***

Ďalej sme chceli zistiť, s kým mladí šoféri obvykle v aute jazdia. Najprv sme zisťovali, či šoféri v súčasnosti jazdia pod dohľadom niekoho skúsenejšieho. 67 % respondentov odpovedalo, že nejazdí pod supervíziou skúsenejšieho šoféra. Zvyšných 33 % respondentov uvádza, že väčšinou jazdia s dohľadom. Zistili sme, že výrazne najčastejšie robia svojim deťom dohľad rodičia, ktorí boli uvedení až v 70 % odpovedí. Za nimi nasledujú partneri (15 %), súrodenci (7 %), ďalší členovia rodiny (7 %) a na poslednom mieste sa umiestnili kamaráti (6 %).

Následne sme zisťovali, kto tvorí posádku auta bez ohľadu na to, či šoférovi robia dozor alebo nie. Zistili sme, že najčastejšími spolujazdcami mladých šoférov sú ich rodičia, a to u 65 % výskumného súboru. Výrazne zastúpenými spolujazdcami sú aj kamaráti, s ktorými jazdí 56 % opýtaných. Približne polovica respondentov, presnejšie 51 %, často jazdí v aute sama. 37 % respondentov v aute vozí svojich súrodencov. Menej častými pasažiermi sú partneri (7 %), iní rodinní príslušníci (1 %) a iní spolujazdci (1 %).

- ***Policajné kontroly a tresty***

Zistili sme, že 74 % respondentov ešte neabsolvovalo ani jednu policajnú kontrolu. 22 % respondentov absolvovalo 1 až 2 policajné kontroly. Zvyšné 4 % respondentov absolvovalo kontrolu viac ako 3-krát. Zistili sme, že 1 až 5 napomenutí od policajnej hliadky dostalo 5 % opýtaných. Ďalej sme zistili, že 11 % opýtaných dostalo počas svojej šoférskej praxe 1 až 2-krát pokutu a 1 % respondentov pokutu dostalo 3 až 5-krát. Najčastejšie respondenti dostali pokutu v hodnote 500 Kč a najvyššia zistená pokuta v našom súbore bola v hodnote 2500 Kč. Taktiež sme zistili, že 15 respondentov, teda 3 %, dostali trestné body, pričom minimum v našom výskumnom súbore sú 2 body a maximum 7 bodov.

- ***Dopravné nehody***

Zo získaných dát sme zistili, že celkom 12 % respondentov bolo účastníkom dopravnej nehody v pozícii šoféra automobilu. Pri bližšom skúmaní sme zistili, že 9 % respondentov bolo účastníkom nehody práve raz, 2 % dvakrát a 1 % trikrát. Ďalej sme zistili, že zo všetkých dopravných nehôd boli respondenti v našom výskumnom súbore označení za vinníkov dopravnej nehody v 33 % dopravných nehôd. Ani jedna z týchto nehôd nemala za následok úmrtie alebo ťažké zranenie niekoho z účastníkov. V jednom prípade došlo k ľahkým zraneniam a v ostatných prípadoch boli spôsobené iba materiálne škody.

8.6 H₁: Čím viac je rizikové šoférske správanie považované za bezpečné, tým častejšie sa u mladých šoférov vyskytuje

V prvej hypotéze sme overovali, či existuje vzťah medzi postojom k rizikovému správaniu v doprave a jeho výskytom. K tomu, aby sme mohli tento vzťah overiť, sme potrebovali s dátami urobiť niekoľko nasledujúcich krokov.

Skóre pre postoj k rizikovému správaniu sme získavali z otázok „*Za ako bezpečné považujete ... ?*“. Táto otázka sa vzťahovala ku 7 typom rizikového správania, a to šoférovanie s mobilným telefónom v ruke, šoférovanie pod priamym účinkom alkoholu, šoférovanie pod vplyvom zostatkového alkoholu, šoférovanie pod vplyvom inej návykovej látky, šoférovanie, keď je šofér unavený, prekračovanie maximálnej povolenej rýchlosti v obci a prekračovanie maximálnej povolenej rýchlosti mimo obce. Na každú otázku respondent odpovedal na škále s hodnotami od 1 (veľmi nebezpečné) do 5 (úplne bezpečné). Hodnoty z každej položky sme u jednotlivých respondentov sčítali a získali tak skóre pre

postoj bezpečnosti k rizikovému správaniu. Toto skóre mohlo nadobúdať hodnoty od 7 do 35. Priemerná hodnota skóre bola 13,76 (SD = 3,79).

Skóre pre výskyt rizikového správania sme získavali z položiek, ktoré popisovali skúsenosť s rizikovým správaním mladých šoférov. Tieto položky sme popísali v podkapitole 8.4. Pre získanie celkového skóre sme použili hodnoty, ktoré respondenti zvolili na škále, ako často sa daného rizikového správania dopúšťajú. K tomu sme pridali pretransformované hodnoty z položiek, ktoré sa pýtali na počet skúseností s rizikovým správaním. Kľúč pre priradenie bol nasledovný: 0 skúseností = 1; 1 - 2 skúsenosti = 2; 3 - 5 skúseností = 3; 6 - 10 skúseností = 4; 11 a viac skúseností = 5. Pre každého respondenta sme spočítali súčet všetkých 7 oblastí a dostali sme tak výsledné skóre. Toto skóre výskytu rizikového správania mohlo nadobúdať hodnoty od 7 do 35, pričom priemerná hodnota skóre vyšla 13,24 (SD = 3,91).

Pre zistenie vzťahu medzi týmito dvomi veličinami sme sa rozhodli využiť test korelačných koeficientov. Rozhodovali sme sa medzi parametrickými a neparametrickými testami. Po zobrazení histogramov každej z veličín, Shapir-Wilkovom teste (postoj k rizikovému správaniu: $W = 0,96$, $p < 0,001$; výskyt rizikového správania: $W = 0,95$, $p < 0,001$), špičatosti (postoj k rizikovému správaniu: 2,28; výskyt rizikového správania: 0,50) a šikmosti (postoj k rizikovému správaniu: 1,14; výskyt rizikového správania: 0,79) sme sa rozhodli zvoliť neparametrický test Spearmanovho korelačného koeficientu. K overovaniu platnosti štatistických hypotéz používame program Statistica 13.

Na základe výsledkov uvedených v tabuľke 6 sme zistili, že medzi postojom k bezpečnosti rizikového správania a výskytom rizikového správania je stredne silný vzťah. Hypotéza bola overovaná na hladine významnosti 0,05. Na základe nájdenej p -hodnoty **hypotézu prijímame** a výsledok považujeme za veľmi vysoko signifikantný.

Tabuľka 6 Výsledky testu Spearmanovho korelačného koeficientu pre H_1

<i>N</i>	<i>Spearman</i>	<i>p-hodnota</i>
595	0,42	<0,001

8.7 H₂: Čím lepšie hodnotia mladí šoféri svoje šoférske schopnosti, tým častejšie sa dopúšťajú rizikového šoférskeho správania.

V druhej hypotéze sme hľadali vzťah medzi výskytom rizikového správania a hodnotením vlastných šoférskeho schopností. Skóre pre výskyt rizikového správania sme bližšie popísali pri hypotéze č.1. Skóre pre sebahodnotenie sme získali z otázky „Ako by ste sám seba ohodnotili ako šoféra?“. Respondent mal svoju odpoveď označiť na 5-stupňovej škále (1 = začiatočník, 5 = výborný šofér). Túto hodnotu sme dávali do vzťahu so skóre rizikového správania. Priemerná hodnota sebahodnotenia bola 3,07 (SD = 1,00). Aj u tejto veličiny sme zistili, že nemá normálne rozdelenie. Svedčí o tom histogram, hodnota Shapir-Wilkovho testu ($W = 0,84$, $p < 0,001$), šikmosť (-0,37) aj špičatosť (-0,40).

Nakoľko ani jedna z týchto dvoch veličín nemá normálne rozdelenie, vzťah medzi veličinami sme overovali pomocou neparametrického testu Spearmanovho korelačného koeficientu. Na základe výsledkov uvedených v tabuľke 7 môžeme vidieť, že medzi výskytom rizikového správania a hodnotením vlastných šoférskeho schopností je stredne silný vzťah. Hypotéza bola overovaná na hladine významnosti 0,05. Na základe nájdenej *p*-hodnoty **hypotézu prijímame** a výsledok považujeme za veľmi vysoko signifikantný.

Tabuľka 7 Výsledky testu Spearmanovho korelačného koeficientu pre H₂

<i>N</i>	<i>Spearman</i>	<i>p-hodnota</i>
595	0,46	<0,001

8.8 H₃: Čím vyššiu znalosť dopravných predpisov mladí šoféri preukazujú, tým menej sa u nich vyskytuje rizikové šoférske správanie.

V tretej hypotéze sme zisťovali vzťah medzi výskytom rizikového správania úspešnosťou vo vedomostných otázkach nášho dotazníka. Otázky a podiel správnych odpovedí v našom výskumnom súbore je bližšie popísaný v podkapitole 8.3. Veličina výskytu rizikového správania ostáva v tejto hypotéze rovnaká ako je popísaná v podkapitole 8.6.

Skóre znalostí sme získali prostredníctvom nasledujúcich krokov. Pre každú otázku sme určili správnu odpoveď. Pokiaľ respondent odpovedal správne, dostal za danú odpoveď 0 bodov. Pokiaľ odpovedal nesprávne, dostal 1 bod. Otázok bolo celkovo 14 (6 zameraných

na to, či je daná činnosť povolená a 8 zameraných na hroziace tresty) a skóre každého respondenta sa vypočítalo ako súčet bodov zo všetkých 14 položiek. Skóre mohlo nadobúdať hodnoty v rozmedzí 0 až 14 bodov, pričom vyššie skóre značilo väčší počet nesprávnych odpovedí. Priemerné skóre v našom výskumnom súbore bolo 4,12 (SD = 1,50). Na základe histogramu, hodnoty Shapir-Wilkovho testu ($W = 0,95$, $p < 0,001$), šikmosti (0,32) aj špičatosti (0,41) sme zhodnotili, že ani táto veličina nemá normálne rozdelenie.

Pri overovaní platnosti hypotézy sme opäť siahli po teste Spearmanovho korelačného koeficientu. Výsledky testu sú uvedené v tabuľke 8. Môžeme vidieť, že medzi vedomosťami pravidiel cestnej premávky v oblastiach, ktoré úzko súvisia s častými príčinami dopravných nehôd mladých šoférov a výskytom rizikového správania je slabý negatívny vzťah. Negatívny vzťah značí, že vyššia znalosť dopravných predpisov je častejšie sprevádzaná vyšším výskytom rizikového správania. Hypotéza bola overovaná na hladine významnosti 0,05. Na základe nájdenej p-hodnoty **hypotézu prijímame** a výsledok považujeme za vysoko signifikantný.

Tabuľka 8 Výsledky testu Spearmanovho korelačného koeficientu pre H_3

<i>N</i>	<i>Spearman</i>	<i>p-hodnota</i>
595	-0,11	0,008

9 DISKUSIA

Mladí šoféri patria dlhodobo medzi vysoko rizikových účastníkov cestnej premávky. Ich vysoká nehodovosť s nepomerne vysokým zastúpením ťažkých a fatálnych následkov sú celosvetovým problémom, Českú republiku nevynímajúc (BESIP, 2020b; Český statistický úřad, 2019; Rolison & Moutari, 2020; WHO, 2020). Problematike mladých šoférov sa výskumníci vo svete venujú už niekoľko desaťročí, no v Českej republike nemá takú bohatú výskumnú tradíciu a mnoho tém doteraz nebolo predmetom vedeckého skúmania.

V našom výskume sme sa zaoberali mladými českými šoféromi – ich skúsenosťami, postojmi a hodnotením absolvovaného dopravného vzdelávania. Zamerali sme sa na vekovú skupinu od 18 do 24 rokov (BESIP, 2020a) so šoférskou praxou od 9 do 18 mesiacov. Informácie od mladých šoférov sme zbierali prostredníctvom vlastného online dotazníka. Celkovo sa nám podarilo získať informácie od 595 respondentov. Tento súbor síce nie je reprezentatívny pre cieľovú populáciu, no napriek prísny podmienkam zaradenia do výskumu sa nám podarilo osloviť pomerne širokú časť populácie.

Zistili sme, že väčšina mladých českých šoférov šoféruje aspoň raz týždenne, pričom tretina sadá za volant takmer denne. Tieto zistenia korešpondujú aj s výsledkami výskumu z roku 2016 robeného na menšom súbore respondentov (Urbánková, 2016). Takmer tri štvrtiny našich respondentov jazdí najčastejšie v meste. Využívanosťou nasledujú cesty II. a III. triedy, za ktorými sa umiestnili cesty I. triedy.

Vplyv supervízie skúsenejšieho šoféra na budúce bezpečné správanie mladého šoféra je predmetom diskusií a nachádzame protichodné informácie o jej účinnosti (Engström et al., 2003). Zistili sme, že 33 % respondentov v súčasnosti jazdí pod dohľadom (predovšetkým rodičov). Predpokladáme, že čísla sú ovplyvnené aj tým, že naši respondenti sú držiteľmi vodičského oprávnenia už minimálne 9 mesiacov, čo môže tvoriť dojem dostatočnej skúsenosti. Domnievame sa, že podiel jazd pod supervíziou by bol vyšší v skorších mesiacoch. Bez ohľadu na to, akú funkciu majú šoférovi spolujazdci, sme zistili, že najčastejšie vozia mladí šoféri rodičov, kamarátov alebo nevozia nikoho a šoférujú sami.

Takisto nás zaujímalo, s akými trestami sa mladí šoféri stretávajú v začiatkoch svojej praxe. Minimálne jednu pokutu dostalo 12 % nášho súboru, pričom najvyššia pokuta bola

vo výške 2500 korún. Celkovo 3 % respondentov dostali trestné body, pričom minimum v našom výskumnom súbore sú 2 body a maximum 7 bodov.

Je známe, že mladí šoféri majú výrazný podiel na dopravných nehodách (BESIP, 2020b). Zistili sme, že 12 % mladých šoférov z nášho súboru už bolo účastníkom minimálne jednej dopravnej nehody, 3 % dokonca opakovane. Jednu tretinu z týchto dopravných nehôd zavinili naši respondenti, pričom ani jedna dopravná nehoda nemala za následok úmrtie alebo ťažké zranenie niekoho z účastníkov. Tieto čísla nepotvrdzujú štatistiky dopravných nehôd mladých českých šoférov, ktoré poukazujú na podstatne vyšší podiel ťažkých a fatálnych následkov (BESIP, 2020b). Vysvetľujeme si to tým, že náš súbor nie je reprezentatívny a takisto nie všetky dopravné nehody sú hlásené polícii.

Jednou z kľúčových tém bolo hodnotenie absolvovaného vzdelávania v autoškole. Zistili sme, že výučba v jednotlivých autoškolách nie je jednotná a každá autoškola upriamuje svoju pozornosť na iný rozsah tém. Potvrdzujú to aj zistenia z prieskumu k diplomovej práci o aspektoch dopravnej výuky v brnenských autoškolách z roku 2015. Jeho výsledky ukázali, že počet hodín teoretickej výuky sa naprieč autoškolami líši (Bradnová, 2016). Z toho vyplýva, že je rozdielny aj priestor venovaný dôležitým témam pre výchovu bezpečného šoféra. V našom výskume sme zistili, že z tém, ktoré môžu prispieť k zvýšenej bezpečnosti mladých šoférov sa najčastejšie vyučujú oblasti dodržiavania maximálnej povolenej rýchlosti, znalosti dopravných predpisov, dôležitosť prispôbiť rýchlosť s ohľadom na druh vozidla, stav vozovky, náklad či klimatické podmienky a význam venovania plnej pozornosti riadeniu vozidla. Dodržiavanie povolenej rýchlosti a venovanie plnej pozornosti šoférovaniu patria aj medzi oblasti, ktoré respondenti hodnotili ako najefektívnejšie vyučované. Pridávajú sa k nim aj vplyv alkoholu a návykových látok na správanie šoféra a nepoužívanie mobilných telefónov pri šoférovaní. Pri oblastiach, ktorým je venovaná veľká pozornosť a sú vyučované pomerne efektívne, sa jedná predovšetkým o témy nevyhnutné pre zvládanie bežných nárokov cestnej premávky z hľadiska dopravného systému. Vo väčšine autoškôl je tak dôraz kladený na správne vykonanie jednotlivých úkonov a osvojenie si základných zručností.

Uvedomujeme si, že pre bezpečnú jazdu je dôležité, aby šofér dokázal ovládať vozidlo, prispôbiť sa aktuálnym podmienkam a poznať pravidlá dopravného systému, ktorého je súčasťou. Avšak, vo väčšine autoškôl sú opomínané psychologické aspekty šoférovania. Zistili sme, že najmenej sa v autoškolách venuje témam ako práca so silnými emóciami či agresivitou pri šoférovaní, takisto aj stratégiám, ako zvládať nároky

spolujazdcov a ako si bezpečne naplánovať jazdu bez zbytočného vystavovaniu sa riziku a ako pri šoférovaní predchádzať únave. Z pohľadu respondentov, ktorí sa týmito témami v autoškole venovali, boli tieto témy zároveň hodnotené ako najmenej efektívne. Medzi témy, ktorým sa nevenuje pozornosť vo veľkej časti autoškôl patrí aj doba pôsobenia alkoholu a iných návykových látok, a tak mladí šoféri často nemusia vedieť, kedy už môžu bezpečne sadnúť za volant. Napriek tomu, že podľa Vyhlášky č.167/2002 Sb. sa jedná o témy, ktorým by sa výučba mala venovať, percento respondentov, ktorí sa s danými témami v autoškole nestretli nás neprekvapilo. Avšak aj na základe doterajších výskumov (Cutello et al., 2020; Mynttinen et al., 2010) sa domnievame, že témy, ktoré sa venujú motivácii, postojom a emočnej stránke vodičov sú ďalším dôležitým krokom pre zvýšenie dopravnej bezpečnosti (nielen) mladých šoférov.

Mladí šoféri z nášho výskumného súboru sa pri hodnotení pripravenosti do praxe po absolvovaní autoškoly v priemere ohodnotili uprostred škály nedostatočná - dostatočná pripravenosť. Z ich doplňujúcich odpovedí predpokladáme, že autoškola ich pripravila na úspešné zvládnutie záverečných skúšok a na mnohé základné úlohy držiteľov vodičského oprávnenia. Avšak, mnohí vo svojej šoférskej praxi objavili oblasti, ktorým by potrebovali počas výučby a výcviku v autoškole venovať pozornosť. Zistili sme, že najčastejšie by absolventi uvítali viac času venovanému lepšiemu ovládaniu vozidla, ako napríklad preradzovanie rýchlosti, brzdenie, cúvanie, rozjazd do kopca či ovládanie svetiel a ďalších prvkov vozidla. Takisto by uvítali možnosť vyskúšať si základnú technickú údržbu vozidla. To, že sa na tieto oblasti nezameriava každá autoškola potvrdzuje aj prieskum brnenských autoškôl, z ktorého vyplýva, že sa rozjazdu v kopci venuje len menej než polovica autoškôl a napríklad výmene kolesa pri defekte len menej než pätina autoškôl (Bradnová, 2016). Nejedná sa síce o reprezentatívny súbor autoškôl so zameraním na všetky oblasti, ktoré sú z pohľadu našich respondentov dôležité, ale považujeme ho za ukážku, že týmto oblastiam, ktoré by mohli viesť k väčšej istote budúcich šoférov, sa v autoškolách nevenuje dostatok priestoru. Ďalej by uvítali aj ďalšie z praktických oblastí výcviku ako je parkovanie, ovládanie vozidla v rôznych klimatických podmienkach, nácvik šmyku.

Dôležitosť psychológie pri vzdelávaní mladých šoférov nám respondenti potvrdili potrebou zaradiť do vzdelávania prípravu na krízové dopravné situácie, ako sú napríklad dopravné nehody. Chceli by byť pripravení v podobných náročných situáciách adekvátne reagovať a postupovať. Respondenti by taktiež vo výučbe uvítali základnú psychologickú prípravu, ktorá by im pomohla naučiť sa zvládať stres, agresivitu a silné emócie, ktoré sa

počas jazdy môžu objaviť. Takisto by uvítali tému, ako zvládať nároky a tlak spolujazdcov, či už sa jedná o rodičov alebo kamarátov. Okrem psychologickkej podpory samotných šoférov by bola vítaná aj psychologicko-pedagogická práca s inštruktormi autoškôl a ich pôsobením na študentov.

Popri vzdelávaní v autoškole existujú aj ďalšie spôsoby, ktorými je možné pôsobiť na dopravnú bezpečnosť mladých šoférov. Zistili sme, že 8 % respondentov má skúsenosť s kurzami a tréningami zameraných na zlepšenie šoférskeho zručností a zvýšenie dopravnej bezpečnosti. Prevažne sa jednalo o kurzy bezpečnej jazdy, respektíve školy šmyku. Takmer všetci (96 %) považovali absolvovaný výcvik nad rámec autoškoly za prínosný. Ďalším spôsobom vzdelávania sú dopravno-bezpečnostné prednášky, ktorých sa takisto zúčastnilo 8 % nášho výskumného súboru. Najčastejšie ich absolvovali na základných alebo stredných školách alebo v autoškole (nad rámec štandardnej výučby). Obvykle sa jednalo o témy pravidiel cestnej premávky, šoférovania pod vplyvom alkoholu alebo drog. V menšej miere sa objavovali témy zvládania krízových situácií, prvej pomoci pri autonehode, venovanie plnej pozornosti vedeniu vozidla či zvládanie agresivity. Viacerí respondenti, ktorí absolvovali prednášky v škole hovorili o tom, že prednáška mohla byť prínosná, ale zúčastnili sa jej v príliš mladom veku, kedy sa o šoférovanie ešte nezaujímali. V tom sa odráža jedna z podmienok úspešných prednášok a kampaní, a to správna identifikácia publika, jeho charakteristík a potrieb (Anderson, 2011). Tretím, posledným, spôsobom zvyšovania povedomia o dopravnej bezpečnosti, na ktorý sme sa zamerali boli mediálne kampane. Zistili sme, že s tými sa stretlo 83 % respondentov, pričom takmer všetci sa stretli s formou videa alebo televíznej reklamy. Vnímaný prínos týchto kampaní sa javí najmä v oblasti šoférovania pod vplyvom alkoholu, nepozornosti za volantom a používania telefónu pri šoférovaní. Respondenti najčastejšie uvádzali, že ich to upozornilo na potrebu opatrnosti a ohľaduplnosti na cestách. Väčšinou však neuvádzali špecifický odkaz, ktorý by mala kampaň odovzdávať.

Znalosť dopravných predpisov je u väčšiny šoférov overovaná iba počas záverečných skúšok v autoškole. Následne už nikto neoveruje, či šofér pozná aktuálne pravidlá cestnej premávky. Nenašli sme tak žiadne dáta, ktoré by poukazovali na znalosť dopravných predpisov českých šoférov. Aj preto bolo jedným z našich cieľov zistiť, aké vedomosti majú mladí českí šoféri o pravidlách cestnej premávky, ktoré sa týkajú častých príčin dopravných nehôd. Pýtali sme sa na to, či mladí šoféri vedia, že rizikové správanie ako šoférovanie pod vplyvom alkoholu, návykových látok, či používanie mobilu za volantom nie je podľa platnej

legislatívy dovolené. Zároveň nás zaujímal, či majú vedomosť o možnej legálnej alternatíve k mobilnému telefónu, a to používanie handsfree. Takisto nás zaujímala vedomosť o ďalšom rizikovitom správaní, a to šoférovaním pod vplyvom únavy, pričom toto správanie nie je podľa českej legislatívy zakázané. V neposlednom rade nás zaujímal, či majú mladí šoféri vedomosť aj o možnom treste, ktorý za dané správanie hrozí. V tejto oblasti sme pridali aj dve otázky na zjavne nepovolené prekročenie maximálnej povolenej rýchlosti v obci a mimo obce.

Zaujímavým zistením bolo, že hoci respondenti preukázali pomerne dobrú vedomosť o legálnosti jednotlivých typov správania, ich vedomosť o hroziacich trestoch bola výrazne slabšia. Najslabšiu vedomosť mal náš výskumný súbor v oblasti šoférovania pod vplyvom alkoholu do 0,3 %. Celkovo 13 % respondentov považovalo toto správanie za dovolené a len 15 % malo správnu vedomosť o hroziacom treste. Slabá vedomosť o možných trestoch sa ukázala aj v oblasti používania mobilného telefónu za volantom (len 27 % správnych odpovedí), pričom až 99 % respondentov správne uviedlo, že toto správanie nie je povolené. Rovnaká vedomosť (95 % správnych odpovedí) v oboch typoch otázok sa ukázala iba v prípade používania handsfree. Oblasť únavy za volantom bola jediná, v ktorej viac ľudí (95 %) správne určilo, že za toto správanie nehrozí žiaden trest ako to, že je toto správanie povolené (91 %). Celkovo nám tieto otázky ukázali, že by mohlo byť prínosné šoférov edukovať nielen v tom, aké šoférske správanie nie je povolené, ale aj to, aké právne dôsledky toto správanie môže mať.

Popri teoretických vedomostiach sme chceli zistiť, akú skúsenosť s rizikovým správaním majú mladí českí šoféri. Najviac pozorovaným rizikovým správaním je šoférovanie pod vplyvom únavy, nakoľko s ním má skúsenosť 85 % respondentov. Zistili sme, že pod priamym vplyvom alkoholu počas svojej 9 až 18-mesačnej šoférskej praxe šoférovalo 6 % mladých šoférov z nášho výskumného súboru. Uvedomujeme si, že výsledky môžu byť mierne skreslené faktom, že respondenti mohli pod vplyvom alkoholu šoférovať v štátoch, v ktorých neplatí nulová tolerancia, a tak ich správanie nemuselo byť protizákonné. Príde nám zaujímavé, že zatiaľ čo pod priamym vplyvom alkoholu šoférovalo 6 % respondentov, pod vplyvom zostatkového alkoholu sadlo za volant až 28 % respondentov, pričom v oboch prípadoch sa jedná o nebezpečné a protizákonné šoférske správanie. Ponúka sa nám v tomto prípade otázka, čo spôsobuje tento rozdiel. Môžeme uvažovať napríklad o tom, či sú si mladí šoféri vedomí rizika spojeného so šoférovaním pod vplyvom zostatkového alkoholu, či majú dostatok informácií o tom, ako dlho alkohol pôsobí

a či poznajú spôsoby, ako sa uistiť, že už môžu bezpečne sadnúť za volant. Najmenej pozorovaným rizikovým správaním bolo šoférovanie pod vplyvom iných návykových látok, s ktorým má skúsenosť 4 % respondentov. Takisto sme zistili, že mladí šoféri sa dopúšťajú prekračovania maximálnej povolenej rýchlosti v obci a mimo obce približne rovnako často. Frekvencia výskytu však podľa sebahodnotenia nedosahuje maximálnych hodnôt, ale jej medián je na hodnote 3 (prostredná hodnota škály), čo značí, že toto rizikové správanie nie je u skúmanej skupiny obvyklé pri každej jazde. Tieto hodnoty takmer totožne odpovedajú výskumu rizikového správania mladých českých šoférov z roku 2015, v ktorom sa mimo iného zisťovala aj frekvencia prekračovania maximálnej povolenej rýchlosti 50 km/h (Šejdová, 2015). V tomto výskume bolo zistené častejšie telefonovanie za volantom než v našom výskumnom súbore. Zistili sme, že používanie mobilného telefónu pri šoférovaní sa u našich respondentov takmer nevyskytuje.

Medzi významné faktory, ktoré sa podieľajú na bezpečnom správaní mladých šoférov sú ich postoje k dopravnej bezpečnosti (Ulleberg & Rundmo, 2003). Castellà a Pérez (2004) vo svojom výskume zistili pozitívny vzťah medzi postojmi šoférov a porušovaním pravidiel cestnej premávky. Neskôr bolo zistené, že postoj k prekračovaniu rýchlosti ovplyvňuje účasť mladých šoférov na dopravných nehodách a takisto na zaznamenaných dopravných priestupkoch (Hassan & Abdel-Aty, 2013). V súlade s týmito zisteniami sú aj výsledky nášho výskumu. V našej práci sme chceli overiť vzťah medzi postojom k bezpečnosti rizikového správania a výskytom rizikového správania. Medzi týmito dvomi premennými sme našli stredne silný signifikantný vzťah. Nájdená korelácia je v súlade aj s výsledkami výskumu Harbecka a kolektívu (2018), ktorí zistili negatívnu koreláciu medzi rizikovým správaním a vnímaným potencionálnym rizikom. Predpokladáme, že vnímanie potencionálneho rizika je veľmi podobné k tomu, ako bezpečne mladý šofér hodnotí rizikové správanie. Naše zistené výsledky naznačujú, že vzťah medzi postojmi a rizikovým správaním mladých českých šoférov je v súlade so zahraničnými výsledkami.

Jednou z nebezpečných charakteristík mladých šoférov je preceňovanie vlastných schopností (Observatoř bezpečnosti silničního provozu, 2007). To môže viesť k skreslenému vnímaniu potencionálne hroziaceho rizika (Harbeck et al., 2018). Preukázalo sa, že podceňovanie rizika je úzko spojené s častejším porušovaním dopravných predpisov a takisto so zvýšenou pravdepodobnosťou vzniku dopravnej nehody (Machin & Sankey, 2008). Na základe toho sme chceli zistiť, či sa českí začínajúci šoféri, ktorí vysoko hodnotia svoje šoférske zručnosti spájajú s vyšším výskytom rizikového správania. Medzi

sebahodnotením a výskytom rizikového správania sme našli signifikantný stredne silný vzťah. Pozitívna korelácia medzi premennými je v súlade s predchádzajúcimi výskumami, ktoré skúmali vnímanie vlastných schopností mladých šoférov. Bolo zistené, že pri preceňovaní šoférskeho správania, ktoré sa spája s porušovaním pravidiel cestnej premávky, hrá kľúčovú úlohu pocit, že šofér dokáže nástrahy rizikového správania kompenzovať (Schlehofer et al., 2010; Wohleber & Matthews, 2016). Takisto sa ukázalo, že vnímanie vlastných schopností je mediátorom pri šoférovaní pod vplyvom alkoholu (González-Iglesias et al., 2014). V našom výskume sme našli vzťah medzi sebahodnotením a celkovým výskytom rizikového správania. Domnievame sa, že by mohlo byť prínosné nadviazať na predchádzajúce výskumy a zamerať sa na faktory, ktoré stoja za preceňovaním vlastných schopností, aby sa našli efektívne spôsoby, ako pracovať na vnímaní limitov vlastných schopností mladých českých šoférov. Uvedomujeme si aj limity nášho výskumu. Bez overenia schopností nedokážeme spoľahlivo určiť, či sa jedná o preceňovanie alebo realistické zhodnotenie vlastných schopností. Nakoľko sú najčastejšie bodovanými šoféromi šoféri s ročnou praxou (BESIP, 2020b), predpokladáme že šoféri s maximálne 1,5 ročnou skúsenosťou sa obvykle nedajú považovať za dostatočne skúsených a bezpečných šoférov.

Nakoľko sa české dopravné vzdelávanie a výcvik zameriava na osvojenie si dôkladnej znalosti dopravných predpisov, ktoré majú byť hlavným faktorom k ich dodržiavaniu. Zaujímalo nás, či sa tento predpoklad napĺňa v oblastiach rizikového správania mladých českých šoférov. Zistili sme, že medzi vedomosťami a výskytom rizikového správania je síce signifikantný, ale len slabý vzťah. Napriek tomu, že o vzťahu medzi vedomosťami a dodržiavaním dopravných predpisov sa nám nepodarilo nájsť dostatok výskumov, tento výsledok nás neprekvapil. Vo výskume z roku 2008 takisto nebola preukázaná súvislosť medzi vedomosťami a šoférskeho správania (Yunesian et al., 2008). Tieto výsledky považujeme za podnet k zefektívneniu dopravného vzdelávania, ktoré by okrem vedomostí a zručností malo cieľiť aj na motívy, postoje a vybudovanie správnych šoférskeho správania návykov začínajúcich vodičov.

V našom výskume vidíme niekoľko limitov. Jedným z nich sú limity dotazníkového zberu dát. Náš dotazník je postavený na princípe sebaopisovania a subjektívneho hodnotenia vlastných skúseností. To vyžaduje zamyslenie sa nad svojimi schopnosťami, názormi a skúsenosťami. Tento spôsob prináša riziko štylizácie a sociálne žiaducich odpovedí, kedy sa človek chce ukázať v lepšom svetle alebo sa naopak hodnotí príliš kriticky. Na mnohé výsledky sa tak pozeráme najmä z hľadiska názoru mladých českých šoférov. Ďalším

z nedostatkov anonymného dotazníkového šetrenia je nemožnosť overiť si pravdivosť informácií, ktoré nám respondenti poskytli. Rovnako si uvedomujeme, že vedomostné otázky nemusia stopercentne odhaľovať skutočnú znalosť, nakoľko pri výbere z možností mohli respondenti správnu odpoveď zvoliť náhodou. Takisto vidíme ako limit nemožnosť zovšeobecniť nájdené výsledky na celú cieľovú populáciu, nakoľko náš výskumný súbor nebol reprezentatívny. Väčšina respondentov boli vysokoškolskí študenti, ktorí môžu byť oproti ostatným mladým šoférom špecifickí, a tak môžu byť týmto faktorom skreslené výsledky. Uvedomujeme si veľmi nízky podiel mladých pracujúcich v súbore. V ďalších výskumoch vidíme priestor hľadať iné komunikačné kanály, ktoré by oslovili práve túto skupinu a získali by sme tým cenný pohľad širšieho spektra mladých šoférov.

Náš výskum, ktorý si kládol za cieľ zmapovať názory a skúsenosti mladých šoférov v Českej republike, považujeme za odrazový mostík pre ďalšie výskumy. Myslíme si, že jeho výsledky môžu prispieť k hľadaniu efektívnych spôsobov, ako pracovať s vysoko rizikovou skupinou šoférov. Malo by byť verejným záujmom inovovať systém dopravného vzdelávania tak, aby odpovedal súčasným európskym či svetovým trendom a hlavne prispieval k zvyšovaniu dopravnej bezpečnosti. Potvrdili sme, že česká populácia sa nevymyká zahraničným výsledkom vedeckého skúmania a problematika mladých šoférov je aktuálna a mala by byť predmetom ďalších odborných diskusií a skúmaní.

Využitie získaných výsledkov vidíme napríklad v oblasti tvorby nových programov (a následného overovania ich účinnosti), ktoré by mohli pracovať s čerstvými držiteľmi vodičského oprávnenia po vzore zahraničných „post-license“ programov. Témy, ktoré vo vzdelávaní v autoškolách chýbali alebo boli vyučované neefektívne môžu byť súčasťou dodatočného vzdelávania. Myslíme si, že podobné výskumné projekty, ktoré využijú zahraničné poznatky s ohľadom na špecifiká českej populácie môžu byť v budúcnosti jedným z nových efektívnych prístupov.

Domnievame sa, že naše výsledky môžu byť efektívne využité aj pri skvalitňovaní šoférskeho vzdelávania. Môžu byť ponúknuté autoškolám, pre ktoré by mohli byť podnetom pre konceptualizáciu vzdelávania a výcviku tak, že sa okrem šoférskeho zručností bude klásť dôraz aj na zásady bezpečnej jazdy, bezpečného šoférskeho štýlu, vytvorenie pozitívnych postojov a posilnenie zodpovednosti voči sebe aj ostatným účastníkom cestnej premávky. Takisto je dôležité, aby zmeny neprebíhali len na úrovni jednotlivých autoškôl, ale aj na systematickej celoštátnej úrovni, k čomu by bol potrebný ďalší výskum a následná zmena legislatívy.

10 ZÁVERY

V našej diplomovej práci sme sa snažili zmapovať skúsenosti, postoje a znalosti mladých šoférov po získaní vodičského oprávnenia a takisto zistiť ich názor na rôzne druhy absolvovaného dopravného vzdelávanie v Českej republike. V tejto kapitole si stručne zhrnieme hlavné zistenia.

- Skúsenosti mladých šoférov
 - Väčšina šoféruje minimálne raz týždenne, pričom tretina respondentov šoféruje takmer denne
 - Najčastejšie jazdia v mestách
 - Posádka vozidla obvykle tvoria rodičia (ktorí majú u jednej tretiny respondentov rolu supervízie), kamaráti alebo jazdia mladí šoféri v aute sami
 - 12 % respondentov dostalo minimálne jednu pokutu
 - 3 % respondentov dostalo trestné body
 - 12 % respondentov bolo v pozícii šoféra účastníkom dopravnej nehody (v tretine prípadov boli označení za vinníka nehody)
- Vzdelávanie v autoškolách o témach, ktoré sa spájajú s rizikovým správaním mladých šoférov
 - Najčastejšie vyučované témy: dodržiavanie maximálnej povolenej rýchlosti, znalosť dopravných predpisov, prispôsobenie rýchlosti s ohľadom na druh vozidla, stav vozovky, náklad či klimatické podmienky, venovanie plnej pozornosti riadeniu vozidla
 - Najmenej vyučované témy: zvládanie emócií a agresivity, zvládanie nárokov spolujazdcov, prevencia únavy za volantom
 - Najefektívnejšie vyučované témy: dodržiavanie povolenej rýchlosti, venovanie plnej pozornosti šoférovaniu, vplyv alkoholu a návykových látok na správanie šoféra a nepoužívanie mobilných telefónov pri šoférovaní
 - Najmenej efektívne vyučované témy: zvládanie emócií a agresivity, zvládanie nárokov spolujazdcov, prevencia únavy za volantom
 - Absolventi by uvítali: viac času venovanému ovládaniu vozidla, šoférovanie na rôznych typoch ciest a nácvik šmyku

- Dopravné vzdelávanie a výcvik mimo autoškolu
 - 8 % absolvovalo kurz alebo tréning na zlepšenie šoférskeho zručností
 - 8 % absolvovalo dopravne-bezpečnostnú prednášku
 - 83 % sa stretlo s mediálnymi kampaniami na podporu dopravnej bezpečnosti
- Vedomosti o dopravných predpisoch spojených s rizikovým správaním
 - Správne odpovede na legálnosť rizikového správania v rozmedzí 87 - 99 %
 - Správne odpovede na možný trest za rizikové správanie v rozmedzí 15 - 95 %
 - Najslabšia vedomosť sa ukázala v oblasti šoférovania pod vplyvom alkoholu do 0,3 ‰ (13 % respondentov považovalo toto správanie za dovolené, 85 % nevedelo, aký trest zaň hrozí)
- Výskyt rizikového správania
 - Šoférovanie pod priamym vplyvom alkoholu: 6 %
 - Šoférovanie pod vplyvom zostatkového alkoholu: 28 %
 - Šoférovanie pod vplyvom iných návykových látok: 4 %
 - Šoférovanie pod vplyvom únavy: 85 %
- Frekvencia rizikového správania (1 = nikdy, 5 = každú jazdu)
 - Používanie mobilného telefónu: priemer 1,67
 - Prekračovanie max. povolenej rýchlosti v obci: priemer 2,67
 - Prekračovanie max. povolenej rýchlosti mimo obce: priemer 2,91
- Vzťah medzi postojom k rizikovému dopravnému správaniu a výskytom rizikového správania mladých šoférov
 - veľmi vysoko signifikantný stredne silný vzťah ($r_s = 0,42$; $p < 0,001$)
- Vzťah medzi hodnotením vlastných šoférskeho schopností a výskytom rizikového správania mladých šoférov
 - veľmi vysoko signifikantný stredne silný vzťah ($r_s = 0,46$; $p < 0,001$)
- Vzťah medzi znalosťou dopravných predpisov a výskytom rizikového správania mladých šoférov
 - vysoko signifikantný slabý vzťah ($r_s = -0,11$, $p = 0,008$)

11 SÚHRN

V tejto práci sme sa zaoberali mladými šoférmi a dopravným vzdelávaním mladých šoférov v Českej republike. Teoretickú časť práce tvoria 4 hlavné kapitoly, ktoré sú zamerané na šoférov v kontexte dopravy, špecifiká mladých šoférov, vzdelávanie mladých šoférov a výskumy relevantné k cieľom tejto práce.

Šoféri sú neodmysliteľnou súčasťou komplexného dopravného systému, do ktorého patria človek, dopravný mód, dopravné prostredie, spoločnosť a komunikácia medzi jednotlivými účastníkmi dopravy (Chaloupka & Risser, 2020). Vymedzenie šoférov, ich práva a povinnosti sú v českej legislatíve definované zákonom 361/2000 Sb. S dopravným systémom sa okrem iného úzko spájajú aj neočakávané, ale predvídateľné udalosti, a to dopravné nehody (Chmelík, 2009). Tie sú často objektívnym merítkom dopravnej bezpečnosti (Hamerníková, 2011). Dopravná bezpečnosť je závislá na dvoch faktoroch, a to výkonové možnosti človeka (charakterové vlastnosti, znalosti, skúsenosti, telesné, zmyslové a duševné predpoklady) a požiadavky dopravy (dopravné situácie, predpisy, úpravu vozovky, konštrukciu dopravného prostriedku, atď.) (Štikar et al., 2003). U oboch faktorov sú známe činitele, ktoré výrazne prispievajú k vyššej pravdepodobnosti vzniku dopravnej nehody. Je známe, že za väčšinou dopravných nehôd stojí zlyhanie človeka, a tak má dopravná psychológia ako obor významnú úlohu v zaisťovaní dopravnej bezpečnosti (Šucha, 2013).

Špecifickou vysoko rizikovou skupinou šoférov sú mladí šoféri. Podľa Svetovej zdravotníckej organizácie sú dopravné nehody najčastejšou príčinou úmrtí mladých ľudí do 30 rokov (WHO, 2020). V Českej republike sú dopravné nehody najčastejšou príčinou úmrtí ľudí vo veku 15 – 24 rokov (Český statistický úrad, 2019). Rizikovosť je spôsobená súhrou mnohých faktorov. Zásadnú rolu hrajú biologické faktory, nakoľko sa mozog vyvíja až do veku 25 rokov (Banz et al., 2021), čo ovplyvňuje správanie mladého šoféra. Ďalším významným faktorom je sociálne prostredie, najmä v podobe rodinnej výchovy a vzorov (Rehnová & Černochová, 2013) a rovesníkov, ktorí tvoria posádku automobilu (Huang & Winston, 2011; Klauer et al., 2011; Rice et al., 2003). Na bezpečnosti šoférskeho správania sa podieľajú aj osobnostné rysy (Castellà & Pérez, 2004; Huang & Winston, 2011; Machin & Sankey, 2008; Vassallo et al., 2007), impulzivita, nižšia schopnosť vnímať riziko,

preceňovanie vlastných schopností u mladých šoférov (Observať bezpečnosti silničného provozu, 2007) a postoje k dopravnému správaniu (Machin & Sankey, 2008; Ulleberg & Rundmo, 2003; Zicat et al., 2018). Medzi ďalšie faktory prispievajúce k rizikovosti tejto skupiny patria kognitívne funkcie, ktoré sa ešte vyvíjajú (Di Meco et al., 2020; Ledger et al., 2019; McKnight & McKnight, 2003; Zicat et al., 2018) a neskúsenosť, ktorá je pre začínajúcich šoférov prirodzená a ohrozujúca zároveň (Borowsky et al., 2010; Huang & Winston, 2011; McKnight & McKnight, 2003; Rehnová & Černochová, 2013).

Dopravné vzdelávanie od svojho vzniku prechádza značným vývojom. Od prvého cieľa, ktorým bolo naučiť budúceho šoféra ovládať vozidlo sa prechádza k dôrazu na znalosť dopravných predpisov a na zvládanie dopravných situácií. Postupne by mala byť kľúčovou témou dopravného vzdelávania dopravná bezpečnosť a vzdelávanie by malo byť založené na multidisciplinárnom prístupe (Keskinen & Hernetkoski, 2011). Výuka zahŕňa osvojenie si znalostí potrebných k vytváraniu pozitívnych postojov a prípravy na bezpečné dopravné správanie. Výcvik sa zameriava na osvojenie si zručností potrebných pre správne ovládanie vozidla a vhodné reagovanie na vzniknuté situácie (Štikar et al., 2003). Nastavenie vzdelávania sa líši naprieč krajinami. Môžeme sa stretnúť s jednofázovými, dvojfázovými alebo odstupňovanými systémami udeľovania vodičského oprávnenia, pričom každý systém má svoje výhody aj nevýhody (Engström et al., 2003). V Českej republike je zaužívaný spôsob jednofázového vzdelávania, ktoré je presne definované zákonom a skladá sa z teoretickej výučby a praktického výcviku. Vzdelávanie je ukončené skúškou, ktorá pozostáva z testu znalostí a šoférovania v cestnej premávke (Zákon č. 247/2000 Sb.). Nad rámec tohto vzdelávania môže šofér dobrovoľne absolvovať ďalšie kurzy a tréningy na zlepšenie šoférskeho zručností, takisto môže byť účastníkom vzdelávacích dopravnobezpečnostných prednášok s rôznym tematickým zameraním. V neposlednom rade sa môže so zvyšovaním povedomia dopravnej bezpečnosti stretávať prostredníctvom mediálnych kampaní.

Cieľom empirickej časti bolo zmapovať skúsenosti, postoje a znalosti mladých šoférov po získaní vodičského preukazu a takisto zistiť ich názor na rôzne druhy absolvovaného dopravného vzdelávania v Českej republike. Pre tieto účely sme vytvorili 5 výskumných otázok a 3 výskumné hypotézy. S ohľadom na ciele práce sme zvolili kvantitatívny typ výskumu. Dáta sme sa rozhodli zbierať prostredníctvom vlastného online dotazníka. Do výskumu sa nám podarilo získať 595 mladých šoférov vo veku od 18 do 24 rokov, ktorí získali vodičský preukaz skupiny B v Českej republike pred 9 až 18 mesiacmi.

Podarilo sa nám zmapovať, ako často a kde šoférujú mladí českí šoféri. Takisto sme zmapovali, kto obvykle tvorí posádku ich automobilu. Zároveň sme zistili, že 12 % respondentov už dostalo minimálne jednu pokutu, 3 % dostali trestné body a 12 % bolo účastníkom dopravnej nehody.

Pri hodnotení absolvovaného vzdelávania v autoškole, sme zistili, že z tém spojených s rizikovým správaním šoférov sa najčastejšie vyučujú témy dodržiavania max. povolenej rýchlosti, znalosť dopravných predpisov a prispôsobenie rýchlosti vozidla vzhľadom na rôzne okolnosti. Vo vzdelávaní často chýbali dôležité témy práce s emóciami a agresivitou pri šoférovaní, zvládania nárokov spolujazdcov a prevencie únavy za volantom. Mladí šoféri, ktorí sa s týmito témami v autoškole stretli, ich zároveň ohodnotili ako najmenej efektívne vyučované. Naopak, ako najefektívnejšie vyučované sa ukázali témy dodržiavania povolenej rýchlosti, venovania plnej pozornosti šoférovaniu, vplyvu alkoholu a návykových látok na správanie šoféra a nepoužívanie mobilných telefónov pri šoférovaní. Absolventi autoškôl by spätne najčastejšie uvítali viac času venovanému ovládaniu vozidla, šoférovanie na rôznych typoch ciest a nácvik šmyku. Mimo autoškoly absolvovalo kurz alebo tréning na zlepšenie šoférskeho zručností 8 % respondentov. Takisto sa 8 % výskumného súboru zúčastnilo dopravno-bezpečnostných prednášok. Ďalej sme zistili, že 83 % respondentov sa stretlo s mediálnymi kampaniami na podporu dopravnej bezpečnosti.

Pri overovaní znalostí dopravných predpisov spojených s rizikovým správaním mladých šoférov sme zistili, že ohľadom legálnosti jednotlivých typov správania vie správne odpovedať 87 - 99 % respondentov. Avšak, pri otázkach na trest, ktorý hrozí za dané správanie sa správne odpovede pohybovali v rozmedzí od 15 do 95 %. Najslabšia vedomosť sa ukázala v oblasti šoférovania pod vplyvom alkoholu do 0,3 %. Popri overovaní vedomostí sa nám podarilo zmapovať aj frekvenciu výskytu daných typov rizikového správania.

V neposlednom rade sme zistili, že medzi postojom k rizikovému dopravnému správaniu a výskytom rizikového správania je stredne silný vzťah. Takisto sme našli stredne silný vzťah medzi hodnotením šoférskeho schopností a výskytom rizikového správania. Medzi vedomosťami mladých šoférov a výskytom rizikového správania sme zistili slabý vzťah.

Interpretáciou výsledkov analýzy dát a ich porovnaním s doterajšími výskumami sme sa zaoberali v diskusii. V tejto časti sme popisovali aj limity a prínosy nášho výskumu.

LITERATÚRA

1. 12bodů.cz. (n. d.). *Bodový systém a pokuty 2021*. Citované 1. november 2020 z <https://www.12bodu.cz/bodove-prestupky.php>
2. Agresivita zabíjí. (n. d.). *Agresivita zabíjí*. Citované 26. február 2021 z <https://agresivitazabiji.cz/>
3. Anderson, D. S. (2011). Persuasion and Motivational Messaging. In B.E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (423 - 440). Academic Press.
4. Arendt, J. (2010). Shift work: Coping with the biological clock. *Occupational Medicine (Oxford, England)*, 60(1), 10–20. <https://doi.org/10.1093/occmed/kqp162>
5. Autodrom Most. (n. d.). *Autodrom Most*. Citované 25. február 2021 z <https://www.autodrom-most.cz/cz/>
6. Autoškoly.cz. (n. d.). *Informace pro žáky autoškol*. Citované 21. február 2021 z https://autoskoly.cz/?page_id=180
7. Banz, B. C., Hersey, D., & Vaca, F. E. (2021). Coupling neuroscience and driving simulation: a systematic review of studies on crash-risk behaviors in young drivers. *Traffic Injury Prevention*, 22(1), 90–95. <https://doi.org/10.1080/15389588.2020.1847283>
8. Bekiaris, E., Amditis, A., & Panou, M. (2003). DRIVABILITY: a new concept for modelling driving performance. *Cognition, Technology & Work*, 5 (2), 152–161. <https://doi.org/10.1007/s10111-003-0119-x>
9. BESIP. (2020a, apríl 8). *Mladí řidiči*. Citované z [https://www.ibesip.cz/getattachment/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v -Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-2020/Mladi-ridici/Mladi-ridici.pdf?lang=cs-CZ](https://www.ibesip.cz/getattachment/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-2020/Mladi-ridici/Mladi-ridici.pdf?lang=cs-CZ)

10. BESIP. (2020b, jún 1). Meziroční srovnání nehodovosti mladých řidičů do 24 let. Citované 25. január 2021 z <https://www.ibesip.cz/Pro-media/Clanky/Mezirocni-srovnani-nehodovosti-mladych-ridicu-do-2>
11. Borowsky, A., Shinar, D., & Oron-Gilad, T. (2010). Age, skill, and hazard perception in driving. *Accident Analysis & Prevention*, 42(4), 1240–1249. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.02.001>
12. Bradnová, K. (2016). *Aspekty výuky dopravní výchovy v autoškolách*. (Diplomová práce). Masarykova univerzita.
13. Brijs, K., Cuenen, A., Brijs, T., Ruiters, R. A. C., & Wets, G. (2014). Evaluating the effectiveness of a post-license education program for young novice drivers in Belgium. *Accident Analysis & Prevention*, 66, 62–71. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.01.015>
14. Castellà, J., & Pérez, J. (2004). Sensitivity to punishment and sensitivity to reward and traffic violations. *Accident Analysis & Prevention*, 36(6), 947–952. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2003.10.003>
15. CDV. (2016, január 29). *Hlubková analýza silničních dopravních nehod – hlavní příčiny vzniku nehod*. Citované 13. február 2021 z <https://www.czrso.cz/clanek/hlubkova-analyza-silnicnich-dopravnich-nehod-hlavni-priciny-vzniku-nehod/?id=1654>
16. Cutello, C. A., Hellier, E., Stander, J., & Hanoch, Y. (2020). Evaluating the effectiveness of a young driver-education intervention: Learn2Live. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 69, 375–384. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.02.009>

17. Český statistický úřad. (2019, november 20). *Česká republika podle pohlaví a věku (2009 - 2018)*. Citované 28. január 2021 z <https://www.czso.cz/csu/czso/ceska-republika-podle-pohlavi-a-veku-2008-2017-b1c67xq334>
18. Defenzivní jízda. (n. d.). *Defenzivní jízda*. Citované 25. február 2021 z <https://www.defenzivnijizda.cz/kurz-a-cena/>
19. Di Meco, A., Bennett, J. M., Batchelor, J., Chekaluk, E., Andrews, E., & Habib, J. (2020). The role of cognition for identifying unsafe young drivers. *Safety Science*, <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2020.105099>
20. Dunaway, K., Will, K. E., & Sabo, C. S. (2011). Alcohol-Impaired Driving. In B.E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (231 – 248). Academic Press.
21. Engleman, H., & Douglas, N. J. (2005). Sleep, driving and the workplace. *Clinical Medicine*, 5 (2), 113–117. <https://doi.org/10.7861/clinmedicine.5-2-113>
22. Engström, I., Gregersen, N. P., Hernetkoski, K., & Nyberg, A. (2003). *Young novice drivers, driver education and training: Literature review*. Swedish National Road and Transport Research Institute.
23. Ferjenčík, J. (2010). *Úvod do metodologie psychologického výzkumu*. Praha: Portál.
24. Freund, B., & Smith, P. (2011). Older Drivers. In B.E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (339 – 352). Academic Press.
25. Ginsburg, K. R., Durbin, D. R., García-España, J. F., Kalicka, E. A., & Winston, F. K. (2009). Associations between parenting styles and teen driving, safety-related behaviors and attitudes. *Pediatrics*, 124(4), 1040–1051. <https://doi.org/10.1542/peds.2008-3037>
26. Ginsburg, K. R., Winston, F. K., Senserrick, T. M., García-España, F., Kinsman, S., Quistberg, D. A., ... Elliott, M. R. (2008). National young-driver survey: Teen

- perspective and experience with factors that affect driving safety. *Pediatrics*, *121*(5), e1391-1403. <https://doi.org/10.1542/peds.2007-2595>
27. Glendon, A. I. (2011). Neuroscience and Young Drivers. In B.E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (127 – 136). Academic Press.
28. González-Iglesias, B., Gómez-Fraguela, J. A., & Luengo, M. Á. (2014). Sensation seeking and drunk driving: The mediational role of social norms and self-efficacy. *Accident Analysis & Prevention*, *71*, 22–28. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.05.006>
29. Goodwin, A. H., Foss, R., Harrel, S., & O'Brien, N. P. (2012, marec). Distracted Driving Among Newly Licensed Teen Drivers. Citované 02. február 2021 z <https://aaafoundation.org/distracted-driving-among-newly-licensed-teen-drivers/>
30. Gregersen, N. P. (1996). Young drivers' overestimation of their own skill—An experiment on the relation between training strategy and skill. *Accident Analysis & Prevention*, *28*(2), 243–250. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(95\)00066-6](https://doi.org/10.1016/0001-4575(95)00066-6)
31. Hamerníková, V. (2011). *Vybrané rizikové charakteristiky mladých řidičů* (Dizertačná práce). Univerzita Palackého v Olomouci.
32. Harbeck, E. L., Glendon, A. I., & Hine, T. J. (2018). Young driver perceived risk and risky driving: a theoretical approach to the “fatal five”. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *58*, 392–404. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.06.018>
33. Harré, N. (2000). Risk Evaluation, Driving, and Adolescents: a Typology. *Developmental Review*, *20*(2), 206–226. <https://doi.org/10.1006/drev.1999.0498>
34. Hassan, H. M., & Abdel-Aty, M. A. (2013). Exploring the safety implications of young drivers' behavior, attitudes and perceptions. *Accident Analysis & Prevention*, *50*, 361–370. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.05.003>

35. Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A., & Hernetkoski, K. (2002). From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5 (3), 201–215. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(02\)00018-9](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(02)00018-9)
36. Hedlund, J. (2007). Novice teen driving: GDL and beyond. *Journal of Safety Research*, 38(2), 259–266. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2007.03.003>
37. Hedlund, J., Shults, R. A., & Compton, R. (2006). Graduated driver licensing and teenage driver research in 2006. *Journal of Safety Research*, 37(2), 107–121. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2006.02.001>
38. Huang, P., & Winston, F. K. (2011). Young Drivers. In B.E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (315 – 338). Academic Press.
39. Chaloupka, C., & Risser, R. (2020). Communication between road users and the influence of increased car automation. *Transactions on Transport Sciences*, 10(2), 5 – 17. <https://doi.org/10.5507/tots.2019.014>
40. Chmelík, J. (2009). *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk.
41. Jackson, P., Holmes, A., Hilditch, C., Reed, N., Smith, L., & Merat, N. (2011). *Fatigue and Road Safety: a Critical Analysis of Recent Evidence*. London: Department for Transport.
42. Katila, A., Keskinen, E., & Hatakka, M. (1996). Conflicting goals of skid training. *Accident Analysis & Prevention*, 28(6), 785–789. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(96\)00045-0](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(96)00045-0)
43. Keskinen, E., & Hernetkoski, K. (2011). Driver Education and Training. In B.E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (403 – 422). Academic Press.

44. Kilpeläinen, M., & Summala, H. (2007). Effects of weather and weather forecasts on driver behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 10(4), 288–299. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2006.11.002>
45. Klauer, S. G., Simons-Morton, B., Lee, S. E., Ouimet, M. C., Howard, E. H., & Dingus, T. A. (2011). Novice Drivers' Exposure to Known Risk Factors During the First 18 Months of Licensure: The Effect of Vehicle Ownership. *Traffic injury prevention*, 12(2), 159–168. <https://doi.org/10.1080/15389588.2010.549531>
46. Kováčsová, N., Rošková, E., & Lajunen, T. (2014). Forgivingness, anger, and hostility in aggressive driving. *Accident Analysis & Prevention*, 62, 303–308. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.10.017>
47. Krupička, V. (2011). *Příprava nových řidičů v České republice - Porovnání s přípravou řidičů v zahraničí* (Bakalárska diplomová práca). Masarykova univerzita.
48. Kurz Teen. (n. d.). Vzdělávací program bezpečné jízdy pro mladé řidiče. Citované 25. február 2021 z <https://www.kurzteen.cz/>
49. Langmeier, J., & Krejčířová, D. (2006). *Vývojová psychologie*. Praha: Grada Publishing, a.s.
50. Ledger, S., Bennett, J. M., Chekaluk, E., & Batchelor, J. (2019). Cognitive function and driving: Important for young and old alike. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 60, 262–273. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.10.024>
51. Li, X., Yan, X., & Wong, S. C. (2015). Effects of fog, driver experience and gender on driving behavior on S-curved road segments. *Accident Analysis & Prevention*, 77, 91–104. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.01.022>

52. Luca, C. R. D., Wood, S. J., Anderson, V., Buchanan, J.-A., Proffitt, T. M., Mahony, K., & Pantelis, C. (2003). Normative Data From the Cantab. I: Development of Executive Function Over the Lifespan. *Journal of Clinical and Experimental Neuropsychology*, *25*(2), 242–254. <https://doi.org/10.1076/jcen.25.2.242.13639>
53. Machin, M. A., & Sankey, K. S. (2008). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, *40*(2), 541–547. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.08.010>
54. May, F. M. (2011). Driver Fatigue. In B.E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (287 – 300). Academic Press.
55. McCartt, A. T., Teoh, E. R., Fields, M., Braitman, K. A., & Hellinga, L. A. (2010). Graduated licensing laws and fatal crashes of teenage drivers: a national study. *Traffic Injury Prevention*, *11*(3), 240–248. <https://doi.org/10.1080/15389580903578854>
56. McKnight, A. J., & Peck, R. C. (2002). Graduated driver licensing: What works? *Injury Prevention*, *8* (suppl 2), ii32–ii38. <https://doi.org/10.1136/ip.8.suppl2.ii32>
57. McKnight, A. J., & McKnight, A. S. (2003). Young novice drivers: Careless or clueless? *Accident; analysis and prevention*, *35*, 921–925. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(02\)00100-8](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(02)00100-8)
58. Mueller, A. S., & Trick, L. M. (2012). Driving in fog: The effects of driving experience and visibility on speed compensation and hazard avoidance. *Accident Analysis & Prevention*, *48*, 472–479. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.03.003>
59. Mynttinen, S., Gatscha, M., Koivukoski, M., Hakuli, K., & Keskinen, E. (2010). Two-phase driver education models applied in Finland and in Austria – Do we have evidence to support the two phase models? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *13*(1), 63–70. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2009.11.002>

60. Nehodou to začíná. (n. d.). *Nehodou to začíná: Preventivní a vzdělávací projekt pro mladé a začínající řidiče*. Citované 26. február 2021 z <https://www.nehodoutozacina.cz/>
61. Nepozornost zabíjí. (n. d.). *Nepozornost zabíjí*. Citované 26. február 2021 z <https://nepozornostzabiji.cz/>
62. Nezavodím.cz. (n. d.). *Nezavodím na silnici!* Citované 26. február 2021 z <https://www.nezavodim.cz/>
63. Nielsen Sobotková, V. (2014). *Rizikové a antisociální chování v adolescenci*. Grada Publishing, a.s.
64. Novoa, A. M., Pérez, K., & Borrell, C. (2009). Evidence-based effectiveness of road safety interventions: a literature review. *Gaceta Sanitaria*, 23(6), 553.e1-14. <https://doi.org/10.1016/j.gaceta.2009.04.006>
65. Observatoř bezpečnosti silničního provozu. (2007, jún 20). *Mladí řidiči a dopravní nehodovost*. Citované 27. január 2021 z <https://www.czrso.cz>
66. OECD/ECMT Transport Research Centre, European Conference of Ministers of Transport, Organisation for Economic Co-operation and Development, & United Nations (Ed.). (2006). *Young drivers: The road to safety*. Paris: Organisation for Economic Cooperation and Development ; European Conference of Ministers of Transport.
67. Paz, A., Copeland, D., Maheshwari, P., Gunawan, K., & Tafazzoli, M. S. (2015). The Effectiveness of Driver Education and Information Programs in the State of Nevada. *Open Journal of Applied Sciences*, 05(01), 1 - 13. <https://doi.org/10.4236/ojapps.2015.51001>

68. Phillips, R., Ulleberg, P., & Vaa, T. (2011). Meta-analysis of the effect of road safety campaigns on accidents. *Accident; analysis and prevention*, *43*, 1204–1218.
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.01.002>
69. Poirier, B., Blais, E., & Faubert, C. (2018). Graduated driver licensing and differential deterrence: The effect of license type on intentions to violate road rules. *Accident Analysis & Prevention*, *110*, 62–70.
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.10.001>
70. Policie České republiky. (2020). *Statistika nehodovosti*. Citované 13. február 2021 z <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>
71. Porter, B. E. (Ed.). (2011). *Handbook of traffic psychology* (1st ed). Academic Press.
72. Provalilová, I. (2009). Vývoj dopravní výchovy. In M. Stojan (Ed.), *Škola a zdraví 21: Aktuální otázky dopravní výchovy* (74 – 78). Brno: Masarykova univerzita.
73. Rakauskas, M. E., Ward, N. J., Boer, E. R., Bernat, E. M., Cadwallader, M., & Patrick, C. J. (2008). Combined effects of alcohol and distraction on driving performance. *Accident Analysis & Prevention*, *40*(5), 1742–1749.
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2008.06.009>
74. Rehnová, V. (2013). Bezpečná dopravní infrastruktura. In M. Šucha (Ed.), *Dopravní psychologie: Pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů* (178 – 181). Grada Publishing a.s.
75. Rehnová, V., & Černochová, D. (2013). Rizikové skupiny řidičů a jejich rehabilitace. In M. Šucha (Ed.), *Dopravní psychologie: Pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů* (143 – 162). Grada Publishing a.s.
76. Rice, T., Peek-Asa, C., & Kraus, J. (2003). Nighttime driving, passenger transport, and injury crash rates of young drivers. *Injury prevention: journal of the*

- International Society for Child and Adolescent Injury Prevention*, 9, 245–250.
<https://doi.org/10.1136/ip.9.3.245>
77. Rodwell, D., Hawkins, A., Haworth, N., Larue, G. S., Bates, L., & Filtness, A. (2018). A mixed-methods study of driver education informed by the Goals for Driver Education: Do young drivers and educators agree on what was taught? *Safety Science*, 108, 140–148. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2018.04.017>
78. Rolison, J. J., & Moutari, S. (2020). Combinations of factors contribute to young driver crashes. *Journal of Safety Research*, 73, 171–177. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2020.02.017>
79. Shope, J. T. (2007). Graduated driver licensing: Review of evaluation results since 2002. *Journal of Safety Research*, 38(2), 165–175. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2007.02.004>
80. Schlehofer, M. M., Thompson, S. C., Ting, S., Ostermann, S., Nierman, A., & Skenderian, J. (2010). Psychological predictors of college students' cell phone use while driving. *Accident Analysis & Prevention*, 42(4), 1107–1112. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.024>
81. Start Driving. (2021, február 8). *Projekt Start driving v roce 2021*. Citované 25. február 2021 z <https://www.startdriving.cz/2021/02/projekt-start-driving-v-roce-2021/>
82. Šejdová, Z. (2015). *Rizikantní jednání mladých řidičů v České republice* (Magisterská diplomová práce). Univerzita Palackého v Olomouci.
83. Školy Online. (n. d.). *Střední školy v České republice*. Citované 12. december 2020 z <https://www.stredniskoly.cz/seznam-skol/>
84. Šmolíková, J., Štikar, J., & Hoskovec, J. (2009). Agresivita řidičů. In M. Šucha (Ed.), *Agresivita na cestách* (75 – 88). Univerzita Palackého v Olomouci.

85. Šrámková, L., & Šucha, M. (2015). *Rozhovor, pozorování a anamnéza v dopravněpsychologickém vyšetření*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
86. Štikar, J., Hoskovec, J., & Štikarová, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum.
87. Šucha, M. (2013). *Dopravní psychologie pro praxi: Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Grada Publishing a.s.
88. Šucha, M. (2019). *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?* Nakladatelství Lidové noviny.
89. Šucha, M., & Seitl, M. (2013). Psychické vlastnosti a funkce posuzované v dopravněpsychologickém vyšetření. In M. Šucha (Ed.), *Dopravní psychologie: Pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů* (44 - 77). Grada Publishing a.s.
90. Tefft, B. C. (2008). Risks older drivers pose to themselves and to other road users. *Journal of Safety Research*, 39(6), 577–582. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2008.10.002>
91. Tvarožková, L., Kaniová, K., Zůvala, R., Labodová, P., & Bucsuházy, K. (2017). Únava za volantem, rizikové časy během dne a dopravní nehodovost. *Psychologie a její kontexty*, 8 (2), 85–100.
92. Ty to zvládneš. (n. d.). *Setkání s realitou*. Citované 26. február 2021 z <https://realita.tytozvladnes.cz/>
93. Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41(5), 427–443. [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(01\)00077-7](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(01)00077-7)
94. Urbánková, K. (2016). *Agrese a strategie zvládání stresu u mladých řidičů* (Magisterská diplomová práce). Univerzita Palackého v Olomouci.

95. Vanlaar, W., Mayhew, D., Marcoux, K., Wets, G., Brijs, T., & Shope, J. (2009). An evaluation of graduated driver licensing programs in North America using a meta-analytic approach. *Accident Analysis & Prevention*, *41*(5), 1104–1111. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.06.024>
96. Vassallo, S., Smart, D., Sanson, A., Harrison, W., Harris, A., Cockfield, S., & McIntyre, A. (2007). Risky driving among young Australian drivers: Trends, precursors and correlates. *Accident Analysis & Prevention*, *39*(3), 444–458. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2006.04.011>
97. Vyhláška č. 167/2002 Sb. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb.
98. Walshe, E. A., Ward McIntosh, C., Romer, D., & Winston, F. K. (2017). Executive Function Capacities, Negative Driving Behavior and Crashes in Young Drivers. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *14*(11), 1314. <https://doi.org/10.3390/ijerph14111314>
99. WHO. (2020, február 7). *Road traffic injuries*. Citované 28. január 2021 z <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
100. Williams, A. (2007). Contribution of the components of graduated licensing to crash reductions. *Journal of safety research*, *38*, 177–184. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2007.02.005>
101. Williams, A. F. (2006). Young driver risk factors: Successful and unsuccessful approaches for dealing with them and an agenda for the future. *Injury Prevention*, *12*(suppl 1), i4–i8. <https://doi.org/10.1136/ip.2006.011783>

102. Williams, A. F. (2017). Graduated driver licensing (GDL) in the United States in 2016: a literature review and commentary. *Journal of Safety Research*, 63, 29–41. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2017.08.010>
103. Williams, A. F., & Shults, R. A. (2010). Graduated Driver Licensing Research, 2007–Present: a Review and Commentary. *Journal of Safety Research*, 41(2), 77–84. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2010.03.002>
104. Wohleber, R. W., & Matthews, G. (2016). Multiple facets of overconfidence: Implications for driving safety. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 43, 265–278. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.09.011>
105. Yunesian, M., Mesdaghinia, A., Moradi, A., & Vash, J. H. (2008). Drivers' Knowledge, Attitudes, and Behavior: a Cross-Sectional Study. *Psychological Reports*, 102(2), 411–417. <https://doi.org/10.2466/pr0.102.2.411-417>
106. Zákon č. 247/2000 Sb. Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů
107. Zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů
108. Zicat, E., Bennett, J. M., Chekaluk, E., & Batchelor, J. (2018). Cognitive function and young drivers: The relationship between driving, attitudes, personality and cognition. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 55, 341–352. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.03.013>

Zoznam príloh

Príloha 1 : Abstrakt magisterskej diplomovej práce v slovenskom jazyku a
v anglickom jazyku

Príloha 2 : Ukážka dotazníka

Príloha 3 : Ukážka dátovej matice

Príloha 1 : Abstrakt magisterskej diplomovej práce v slovenskom jazyku a v anglickom jazyku

ABSTRAKT DIPLOMOVEJ PRÁCE

Názov práce: Mladí šoféri a dopravné vzdelávanie v Českej republike

Autor práce: Bc. Beáta Suriaková

Vedúci práce: doc. PhDr. Matúš Šucha, Ph.D .

Počet strán a znakov: 94 strán, 164 512 znakov

Počet príloh: 3

Počet titulov použitej literatúry: 108

Abstrakt: Diplomová práca sa zaoberá mladými šoférmi a dopravným vzdelávaním. Jej cieľom bolo zmapovať skúsenosti, postoje a znalosti mladých šoférov po získaní vodičského preukazu a takisto zistiť ich názor na absolvované dopravné vzdelávanie v Českej republike. V práci popisujeme šoférov v kontexte dopravy, špecifiká mladých šoférov a vzdelávanie mladých šoférov. S ohľadom na ciele výskumu sme dáta zbierali prostredníctvom online dotazníka. Výskumný súbor tvorí 595 respondentov vo veku 18 – 24 rokov. Zmapovali sme ich skúsenosti so šoférovaním, nehodami a obdržanými trestami. Zistili sme, aké témy spojené s rizikovým správaním sú v autoškolách vyučované nedostatočne alebo neefektívne. Takisto sme zmapovali skúsenosti s dopravným vzdelávaním mimo autoškoly. Otestovali sme vedomosti o pravidlách cestnej premávky v oblastiach týkajúcich sa rizikového správania. Zmapovali sme frekvenciu výskytu rizikového správania. Zistili sme, že medzi postojom k rizikovému dopravnému správaniu a jeho výskytom je stredne silný vzťah. Takisto sme našli stredne silný vzťah medzi hodnotením vlastných šoférskejších schopností a výskytom rizikového správania. Medzi vedomosťami a výskytom rizikového správania sme zistili slabý vzťah.

Kľúčové slova: mladí šoféri; dopravné vzdelávanie; autoškoly; dopravná psychológia

ABSTRACT OF THESIS

Title: Young drivers and driver education in the Czech Republic

Author: Bc.Beáta Suriaková

Supervisor: doc. PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.

A number of pages and characters: 94 pages, 164 512 characters

Number of appendices: 3

Number of references: 108

Abstract: The diploma thesis deals with young drivers and traffic education. It aimed to map the experience, attitudes, and knowledge of young drivers after obtaining a driver's license and to find out their opinion on completed traffic education in the Czech Republic. In this work, we describe drivers in the context of transport, the specifics of young drivers, and the education of young drivers. Concerning the research objectives, we collected data through an online questionnaire. The research group consists of 595 respondents aged 18 - 24 years. We mapped their experiences with driving, accidents, and punishments. We found out what topics related to risky behaviour are taught insufficiently or inefficiently in driving schools. We also mapped experience with traffic education outside driving schools. We tested knowledge of road traffic rules in topics related to risky behaviour. We mapped the frequency of risky behaviour. We found that there is a medium relationship between the attitude to risky traffic behaviour and its occurrence. We also found a medium relationship between the assessment of one's driving skills and the occurrence of risky behaviour. We found a weak relationship between knowledge and the occurrence of risky behaviour.

Key words: young drivers; driver education; driver schools; traffic psychology

Priloha 2 : Ukážka dotazníka

povinná otázka

Kolikrát jste jako řidič/ka absolvoval/a policejní kontrolu?

- 0
 1-2
 3-5
 6 a více

povinná otázka

Kolikrát jste jako řidič/ka dostal/a od hlídky napomenutí?

- 0
 1-2
 3-5
 6 a více

povinná otázka

Kolikrát jste jako řidič/ka dostal/a pokutu?

- 0
 1-2
 3-5
 6 a více

V tomto místě se dotazník větví, další otázky se zobrazí až po zodpovězení předchozí otázky.

Následující otázky budou zaměřeny na Váš pohled na výuku vybraných oblastí v autoškolě. Zajímá nás Váš názor, jak Vás autoškola svou teoretickou či praktickou částí připravila na to být bezpečným řidičem.

povinná otázka

Jak z pozice řidiče/řidičky hodnotíte výuku zaměřenu na ...

Znalost dopravních předpisů o provozu vozidel	Nevěnovali jsme se tomuto tématu <input type="radio"/>	Naprostο neefektivní <input type="radio"/>	3 <input type="radio"/>	4 <input type="radio"/>	5 <input type="radio"/>	6 <input type="radio"/>	Naprostο efektivní <input type="radio"/>
Dodržování maximální povolené rychlosti	Nevěnovali jsme se tomuto tématu <input type="radio"/>	Naprostο neefektivní <input type="radio"/>	3 <input type="radio"/>	4 <input type="radio"/>	5 <input type="radio"/>	6 <input type="radio"/>	Naprostο efektivní <input type="radio"/>
Přizpůsobení rychlosti s ohledem na druh vozidla, stav vozovky, náklad, klimatické podmínky	Nevěnovali jsme se tomuto tématu <input type="radio"/>	Naprostο neefektivní <input type="radio"/>	3 <input type="radio"/>	4 <input type="radio"/>	5 <input type="radio"/>	6 <input type="radio"/>	Naprostο efektivní <input type="radio"/>
Prevenční a zvládnání únavy za volantem	Nevěnovali jsme se tomuto tématu <input type="radio"/>	Naprostο neefektivní <input type="radio"/>	3 <input type="radio"/>	4 <input type="radio"/>	5 <input type="radio"/>	6 <input type="radio"/>	Naprostο efektivní <input type="radio"/>
Plánování jízdy (časové)	Nevěnovali jsme se tomuto tématu <input type="radio"/>	Naprostο neefektivní <input type="radio"/>	3 <input type="radio"/>	4 <input type="radio"/>	5 <input type="radio"/>	6 <input type="radio"/>	Naprostο efektivní <input type="radio"/>

V následujících otázkách mě zajímá, zda jste se s tématem bezpečné jízdy setkali i mimo výuku autoškoly. Otázky jsou zaměřeny pouze na témata, která se týkají řízení osobního automobilu.

povinná otázka

Absolvoval/a jste mimo autoškolu nějaký kurz nebo trénink, který by měl zlepšit Vaše řidičské dovednosti?

- Ano
 Ne

povinná otázka

Absolvoval/a jste nějakou přednášku, která byla zaměřená na podporu bezpečné jízdy?

- Ano
 Ne

povinná otázka

Setkal/a jste se v médiích (televize, internet, sociální sítě ...) s obsahem zaměřeným na předcházení dopravním nehodám?

- Ano
 Ne

Následující otázky jsou zaměřeny na znalosti a zkušenosti s vybranými oblastmi, se kterými se mladý člověk při řízení osobního automobilu může setkat. Prosim Vás o upřímné odpovědi, které nejlépe vystihují Váš názor a Vaše znalosti.

povinná otázka

Jak často při řízení držíte telefon v ruce?

Zvolte prosím na škále, ke kterému z výroků se více kloníte:

- Nikdy 1 2 3 4 5 Každou jízdu

povinná otázka

Za jak bezpečné považujete řízení s telefonem v ruce?

Zvolte prosím na škále, ke kterému z výroků se více kloníte:

- Velmi nebezpečné 1 2 3 4 5 Úplně bezpečné

povinná otázka

Je řízení s telefonem v ruce povolené?

- Ano
 Ne

povinná otázka

Jaký trest hrozí za řízení s telefonem v ruce?

- Žádný
 Pokuta
 Trestné body
 Trestné body + pokuta
 Zákaz řízení
 Zákaz řízení + pokuta
 Trestné body + zákaz řízení + pokuta

Priloha 3 : Ukázka datové matice

UID respondent	Datum vyplnění	Délka vyplňování (s)	Souhlasím se zpracováním	Jsem:	Věk	Status	Kolik měsíců jste držitel	V jakém kraji jste žil
6146102	2020-12-08 18:08:05	573	Ano	Žena		19 Student VŠ	12	Zlínský kraj
6146108	2020-12-08 18:11:14	586	Ano	Žena		20 Student VŠ	18	Jihomoravský kraj
6146110	2020-12-08 18:12:39	467	Ano	Muž		20 Student VŠ	18	Moravskoslezský kraj
6146112	2020-12-08 18:13:28	385	Ano	Muž		20 Student VŠ	18	Moravskoslezský kraj
6146113	2020-12-08 18:13:31	535	Ano	Žena		20 Student VŠ	18	Zlínský kraj
6146115	2020-12-08 18:14:36	495	Ano	Žena		20 Student VŠ	18	Královéhradecký kraj
6146119	2020-12-08 18:17:01	518	Ano	Žena		22 Student VŠ	9	Jihomoravský kraj
6146120	2020-12-08 18:17:02	975	Ano	Žena		19 Student VŠ	18	Plzeňský kraj
6146121	2020-12-08 18:17:16	695	Ano	Muž		20 Student VŠ	9	Pardubický kraj
6146123	2020-12-08 18:18:15	424	Ano	Žena		21 Student VŠ	18	Hlavní město Praha
6146125	2020-12-08 18:19:02	485	Ano	Žena		19 Student VŠ	10	Zlínský kraj
6146127	2020-12-08 18:19:11	857	Ano	Žena		19 Student VŠ	18	Olomoucký kraj
6146135	2020-12-08 18:21:05	997	Ano	Žena		19 Student VŠ	15	Středočeský kraj
6146136	2020-12-08 18:21:11	698	Ano	Žena		19 Student VŠ	16	Moravskoslezský kraj
6146139	2020-12-08 18:21:41	871	Ano	Žena		20 Student VŠ	17	Moravskoslezský kraj
6146143	2020-12-08 18:22:40	284	Ano	Muž		19 Student VŠ	12	Ústecký kraj
6146145	2020-12-08 18:22:45	445	Ano	Žena		19 Student VŠ	9	Moravskoslezský kraj
6146146	2020-12-08 18:22:59	307	Ano	Žena		19 Student VŠ	15	Olomoucký kraj
6146152	2020-12-08 18:24:41	361	Ano	Žena		19 Student VŠ	13	Jihomoravský kraj
6146153	2020-12-08 18:24:45	472	Ano	Žena		22 Student VŠ	18	Karlovarský kraj
6146154	2020-12-08 18:24:47	407	Ano	Žena		19 Student SŠ	9	Moravskoslezský kraj
6146155	2020-12-08 18:25:41	335	Ano	Žena		19 Student VŠ	18	Středočeský kraj
6146159	2020-12-08 18:26:28	677	Ano	Žena		19 Student VŠ	18	Kraj Vysočina
6146161	2020-12-08 18:26:41	412	Ano	Žena		20 Student VŠ	16	Hlavní město Praha
6146162	2020-12-08 18:26:49	363	Ano	Muž		19 Student VŠ	14	Moravskoslezský kraj
6146164	2020-12-08 18:27:19	504	Ano	Žena		20 Student VŠ	9	Hlavní město Praha
6146165	2020-12-08 18:27:24	515	Ano	Žena		19 Student VŠ	9	Hlavní město Praha
6146167	2020-12-08 18:28:06	879	Ano	Žena		19 Student VŠ	18	Olomoucký kraj
6146169	2020-12-08 18:28:48	483	Ano	Muž		19 Student VŠ	18	Zlínský kraj
6146175	2020-12-08 18:30:17	407	Ano	Muž		20 Student VŠ	17	Moravskoslezský kraj
6146178	2020-12-08 18:30:36	820	Ano	Muž		19 Student VŠ	17	Liberecký kraj
6146181	2020-12-08 18:31:44	825	Ano	Muž		20 Student VŠ	18	Jihomoravský kraj
6146184	2020-12-08 18:32:41	444	Ano	Žena		19 Student VŠ	18	Moravskoslezský kraj
6146185	2020-12-08 18:32:59	453	Ano	Žena		19 Student VŠ	18	Moravskoslezský kraj
6146186	2020-12-08 18:33:12	421	Ano	Žena		19 Student VŠ	15	Ústecký kraj
6146187	2020-12-08 18:33:42	790	Ano	Žena		19 Student VŠ	18	Moravskoslezský kraj

Jak hodnotíte výuku zaměřenu na ... - Nepoužívání mobilních telefonů nebo jiných zařízení při řízení	Jak byste ohodnotil/a svou znalost dopravních předpisů v praxi? - nedostatečná vs. vynikající	Jak po absolvování autoškoly hodnotíte celkovou připravenost do řídičské praxe? - Nedostatečná vs. Dostatečná	Co jste v praxi zjistil/a, že Vás v autoškole nenaučili, ale hodilo by se Vám to?	Co další byste ve výcviku v autoškole uvítal/a?
Nevěnovali jsme se tomuto tématu	4	4	1	
5	3	3	2	mnoho praktických věcí,
Naprosto efektivní	4	4	5	Vyměnit rezervu
Nevěnovali jsme se tomuto tématu	4	4	3	
Naprosto efektivní	3	3	2	Podle mě by mělo být ví
6	4	4	5	
5	4	4	3	Rízení starého auta bez
Naprosto efektivní	4	4	2	Více povinných jízd
6	4	4	3	
Nevěnovali jsme se tomuto tématu	4	4	3	
6	2	2	1	Zamerit se více na pravic
Nevěnovali jsme se tomuto tématu	3	3	2	My neměli teoretické hc
Naprosto efektivní	5	5	3	Lepší trenážery.
Nevěnovali jsme se tomuto tématu	3	3	3	
Naprosto efektivní	3	3	2	Jak se rozjet v mírném k
Naprosto efektivní	4	4	1	Více času/jízd. Se všemi
Naprosto efektivní	5	5	4	
Nevěnovali jsme se tomuto tématu	3	3	2	více nácviku parkování
Naprosto efektivní	4	4	4	
6	4	4	3	
Naprosto efektivní	3	3	2	
Nevěnovali jsme se tomuto tématu	4	4	4	
Naprosto efektivní	4	4	4	Rozjždět se přes ruční b
Naprosto efektivní	4	4	3	Vyřazení
5	3	3	2	Lidštější přístup
4	4	4	3	
Naprosto efektivní	4	4	4	Jak se zachovat, pokud d
Naprosto efektivní	4	4	5	Podélné parkování, zach
6	4	4	4	Řízení větších automobil
Naprosto efektivní	4	4	4	Jak řídit na dálnici.
6	4	4	3	plyn při rozjezdu, vždy n