

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, O . P . S . , ČESKÉ BUDĚJOVICE

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

MLADÝ ŘIDIČ JAKO RIZIKO V SILNIČNÍM PROVOZU

Autor práce: Jan Kračmar

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: kombinovaná

Vedoucí práce: Mgr. Josef Kříha

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

**2014**

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

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce panu Mgr. Josefu Kříhovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## **ABSTRAKT**

KRAČMAR, J . *Mladý řidič jako riziko v silničním provozu : bakalářská práce.*  
České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o . p . s . , 2014. 53  
s. Vedoucí bakalářské práce : Mgr. Josef Kříha.

Klíčová slova: řidičský průkaz, řidič motorového vozidla, agrese, dopravní nehoda.

Bakalářská práce je zaměřena především na vnější rizikové faktory, které v dnešní době negativně ovlivňují mladého a nezkušeného řidiče jako účastníka silničního provozu. Zabývá se jeho motorickými a psychickými schopnostmi, dále morálními vlastnostmi mladého řidiče v souvislosti s jeho věkem ve vztahu k zodpovědnému řízení motorového vozidla a dodržování pravidel silničního provozu. Dále upozorňuje na důležitost bezpečnostních programů souvisejících s prevencí řízení motorového vozidla na mladé řidiče. Bakalářská práce rovněž poukazuje na význam teoretické i praktické výuky v autoškolách, a to jak v soukromých, tak v autoškolách na středních odborných školách nebo učilištích. Na základě výsledků vlastní ankety provedené ve vybrané skupině mladých jednotlivců s ohledem na jejich věk a pohlaví hodnotí, jestli je mladý řidič připraven po ukončení základní výuky v autoškole účastnit se silničního provozu tak, aby neohrozil jiné účastníky, spolujezdce, ale především sám sebe.

## **ABSTRACT**

KRAČMAR, J. *Young Driver as the Risk Factor of the Road Traffic : bachelor thesis*. České Budějovice : College of European and Regional Studies, 2014. 53 s .  
Thesis Supervisor : Mgr. Josef Kříha.

Keywords: driving license, motorist, aggression, traffic accident.

The Bachelor thesis is focused on the outer risk factors that nowadays negatively affect the young and inexperienced drivers as traffic participants. It deals with motor and mental skills as well as the features of moral of the young driver related to age and answerable driving compliance with road traffic rules. It is paid attention to the importance of safety programs related to the prevention of driving for young drivers. Bachelor thesis also points the significance of theoretical and practical training in driving schools and private driving schools as well as all type of high schools. It was based on the results of the inquiry (questionnaire) perform on a selected group of young individuals with regard to age and sex.

It was evaluated for the purpose to find if young driver is prepare to participate in road traffic after conclusion of driving school, especially to not endanger other traffic participants and themselves as well.

# OBSAH

ÚVOD.....	8-9
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....	10-11
2 DEFINICE ZÁKLADNÍCH POJMŮ.....	12-14
3 MOŽNOSTI ZÍSKÁNÍ ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ.....	15
3.1 Jednotlivé skupiny a podskupiny řidičského oprávnění.....	15-19
3.2 Druhy a průběh výuky k získání řidičského oprávnění.....	19
3.2.1 Základní výuka a výcvik.....	20
3.2.2 Sdružená výuka a výcvik.....	20
3.2.3 Rozšiřující výuka a výcvik.....	20
3.2.4 Výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu.....	20
3.2.5 Doplnovací výuka a výcvik.....	21
3.2.6 Průběh výuky a výcviku.....	21-22
3.3 Průběh zkoušky z odborné způsobilosti.....	22-24
4 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ MLADÉ ŘIDIČE.....	25
4.1 Alkohol.....	25
4.2 Kouření.....	26
4.3 Drogy.....	26
4.4 Společenské akce, spolujezdci ve vozidle, víkendové havárie.....	27
4.5 Hlasitá hudba.....	27-28
4.6 Mobilní telefony a telefonování za jízdy.....	28-29
4.7 Média a počítačové hry.....	29-30
4.8 Agrese.....	30-31
4.9 Vlastnosti a fyzické schopnosti mladého řidiče.....	31
4.10 Rodina.....	32
4.11 Vlastnictví vozidla.....	32-34
4.12 Počasí.....	34-37
5 VÝZKUMNÉ ŠETŘENÍ.....	37
5.1 Průběh výzkumu.....	37
5.2 Vymezení cíle výzkumu a stanovení hypotéz.....	37-38
5.3 Vyhodnocení dotazníku.....	38-44
5.4 Shrnutí informací, které výzkum přinesl.....	45-46
ZÁVĚR.....	47-48

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	49-51
PŘÍLOHA – vzor dotazníku.....	52-53

## ÚVOD

Člověk žije na Zemi již mnoho tisíců let a od počátku byl z důvodu přežití nucen se pohybovat z místa na místo, případně přepravovat různé předměty. K přemísťování sebe samotného nebo předmětů souvisejících s jeho existencí používali lidé nejprve vlastních svalů (chůze, běh, nošení břemen, tažení smykem), postupem času přešli k dopravě založené na externím zdroji, a to koňské síle. Zhruba před 3500 lety dospělo lidstvo k epochálnímu objevu – vynálezu kola. Tento významný objev po mnoho dalších století zlepšil veškerou přepravu jak v běžném životě lidí (povozy, kočáry), tak ve stavebnictví (kolečka, kladky), v zásobování (trakaře, žebříňáky), ve válkách (kanóny, děla). Kolo i v současnosti zůstává nadále základem silniční dopravy. V novověku byla koňská síla pozvolně nahrazována parními a výbušnými stroji nebo stroji poháněnými elektřinou, až postupem vznikla tzv. motorová vozidla. Na počátku 20. století se ustálila klasická konstrukce automobilu ve složení motor, převodovka, podvozek, elektrický systém zapalování, řízení a karoserie, která přetrvává s většími či menšími obměnami do dnes.<sup>1</sup> V českých zemích se první Božkův parní automobil objevil v roce 1815. Křížíkův elektromobil v roce 1895, kopřivnický automobil se spalovacím motorem roku 1897 a v roce 1900 začala výroba v mladoboleslavských závodech Laurin & Klement. V rakouských zemích bylo roku 1900 pouze 90 automobilů. První řidičský průkaz byl vydán v roce 1888 vynálezci automobilu Karlu Benzovi. Stížnosti občanů města na hluk a zápach z jeho automobilu ho donutily, aby požádal o písemné povolení města Mannheim řídit tento vůz na veřejných cestách. Řidičský průkaz, jak ho známe, se objevil v roce 1903 v Prusku.<sup>2</sup>

Ve 20. století nabyl rozvoj automobilového průmyslu nebývalých rozměrů. Počátkem století bylo vlastnictví vozidla výsadou pouze bohaté třídy ve vyšších společenských vrstvách. V první polovině 20. století se tento průmyslový rozvoj uplatnil zejména ve světových válkách. Po 2. světové válce došlo vzhledem k poválečným poměrům k budování široké sítě infrastruktury, a to z důvodu nové výstavby válkou zničené Evropy. V této souvislosti byl velký rozvoj nákladní, hromadné a osobní silniční dopravy nezbytnou nutností. Automobily začalo vyrábět

---

<sup>1</sup> *Život s autem, historie dopravy* [online]. Brno : Pedagogická fakulta Masarykovy university, 2014 [cit. 2014-02-10]. Dostupné z WWW: <<http://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/historie.html>>.

<sup>2</sup> *Historie řidičských oprávnění a průkazů* [online]. 2013 [cit. 2013-10-21]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%98idi%C4%8Dsk%C3%BD\\_pr%C5%AFkaz](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%98idi%C4%8Dsk%C3%BD_pr%C5%AFkaz)>.



v sériové výrobě mnoho známých světových firem. Pro život ve městech, ale i na venkově se automobil stával postupně nezbytnou nutností. V Československu se do popředí dostávaly ve výrobě automobilů vozidel závody AZNP Mladá Boleslav a Tatra Kopřivnice. Mimo českých automobilů byly využívány na českých silnicích vozidla vyrobená v zemích východního bloku, a to zejména ze SSSR, NDR a PLR. Jednalo se převážně o vozidla typu Lada, Volha, Fiat, Trabant a Wartburg.<sup>3</sup> Ne každá rodina měla v této době možnost vlastnit automobil. Pro přepravu osob do zaměstnání a dětí do škol byla hojně využívána doprava autobusy a vlaky. K velkým změnám došlo až po tzv. „sametové revoluci“ v roce 1989, kdy se do Československa postupně dostávala „vysněná“ vozidla ze západních zemí. Moderní karoserie, luxusní výbava, netradiční barvy a především silný motor těchto vozidel bylo snem mnoha lidí. Tato zahraniční vozidla pomalu, ale jistě zaplavila naše komunikace. Samozřejmě, že výroba českých vozů došla postupně k modernizaci a naše „škodovky“ v současné době zaujímají přední místa ve světových hodnoceních parametrů vozidel. Automobil se tak stává samozřejmostí téměř v každé rodině. V současné době nejsou v českých rodinách nezvyklá ani dvě až tři auta.<sup>4</sup>

Je běžné, že kromě rodičů vlastní motorová vozidla i jejich dospělé děti, které je využívají zejména k přepravě do škol, za svými zájmovými činnostmi či zábavou. Pokud je vozidlo využíváno pro tyto účely a jeho řidič je zodpovědný nejen sám k sobě, ale i ke svému okolí, není důvod k obavám, že bude ohrožovat svým chováním bezpečnost silničního provozu. Ale jsou naši náctiletí dobrými řidiči s ohledem na jejich schopnosti a vlastnosti? Nakolik se nechají ovlivňovat vnějšími faktory a podněty z okolí, že podcení nebo naopak přecení své řidičské kvality v běžné či vyhrocené dopravní situaci?

---

<sup>3</sup> DUCHOŇ, J. *Jaké automobily prodávala mototechna*, [online]. 2013[cit. 2013-10-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.autorevue.cz/ceskoslovensko-1976-jake-automobily-prodavala-mototechna>>.

<sup>4</sup> *Počet aut se v Česku od revoluce zdvojnásobil*, [online]. 2009[cit. 2009-10-19]. Dostupné z WWW: <[http://auto.idnes.cz/pocet-aut-v-cesku-se-od-revoluce-zdvojnásobil-stara-jsou-porad-stejne-12w-auto\\_ojetiny.aspx?c=A091016\\_110258\\_auto\\_ojetiny\\_fdv](http://auto.idnes.cz/pocet-aut-v-cesku-se-od-revoluce-zdvojnásobil-stara-jsou-porad-stejne-12w-auto_ojetiny.aspx?c=A091016_110258_auto_ojetiny_fdv)>.

# 1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Cílem bakalářské práce je analýza rizik, která negativně ovlivňují chování mladého řidiče v silničním provozu. Kromě osobnostních a morálních vlastností, schopností a zkušeností, která jsou charakteristická pro tuto věkovou skupinu, práce určuje také rizika způsobená vnějšími aspekty, které působí na mladé a začínající řidiče. Zabývá se vypořádáním nezkušených řidičů s nepříznivými klimatickými podmínkami s ohledem na jejich motorické a psychické schopnosti. Poukazuje rovněž na to, jak jsou nevyzrálé charakterové vlastnosti mladých lidí v silničním provozu v současné době ovlivněny výchovou v rodině, dále společenskými konvencemi a hodnotami, přeceňováním vlastních schopností a dovedností a v neposlední řadě i moderní technikou nevhodně používanou při řízení vozidel.

Cílem je rovněž zjistit, zdali zákonem stanovené postupy k získání řidičského oprávnění dostatečně odborně i prakticky připraví uchazeče k řízení motorového vozidla v silničním provozu a ověřit, zdali mladý a začínající řidič pro ostatní účastníky silničního provozu představuje zvýšené riziko.

Pro účel ověření dostačující odborné i praktické výuky probíhající v autoškolách a také zjištění, které vlivy mladé řidiče nejvíce ovlivňují, bylo použito dotazníkové šetření. Řidiči byli rozděleni na dvě porovnávané skupiny, kdy jednu tvořili řidiči do 24 let a druhou skupinu již zkušenější řidiči ve věku 25 let a více. Tyto dvě rozdílné skupiny byly cíleně vybrány s ohledem na věk, počet již ujetých kilometrů, rozdílnost délky držení řidičského oprávnění a tím získaných zkušeností. Zároveň se každá věková skupina vyznačuje odlišnými osobnostními či morálními vlastnostmi, životními prioritami, postojem, smyslem pro zodpovědnost a také reakčními schopnostmi.

Před samotným rozdáním dotazníků byly uchazeči obou skupin poučeny o účelu využití dotazníku, který je anonymní, nebude předložen učitelům autoškoly v případě dotazování mezi žáky střední školy, která tento obor nabízí v rámci výuky a zakládá se pouze na jejich subjektivním hodnocení. Dotazníkové šetření bylo složeno z otázek týkající se věku řidiče, pohlaví, doby, po kterou je držitelem řidičského oprávnění a celkovým počtem kilometrů, které již s motorovým vozidlem on sám ujel. Následující soubor otázek je zaměřen na nejčastější přestupky, kterých se v dopravě dopouští včetně odpovědi, zda li již způsobili dopravní nehodu. Část dotazníku je zaměřena na jejich

vlastní zodpovědnost k jízdě samotné a na uvědomění si působení vlivu různých aspektů ovlivňujících jejich jízdu (klimatické podmínky, přizpůsobení rychlosti, zodpovědnost k spolucestujícím apod.) Dále byli respondenti dotazováni, kde získali zkušenosti s řízením motorového vozidla a osvojili si znalosti dopravních předpisů. Na závěr mají odpovědět, zdali si myslí, že pro ostatní řidiče představují zvýšené riziko. V práci je rovněž graficky znázorněn výsledek každé otázky dotazníkového šetření.

Mezi vybranými respondenty byly osoby od 18 do 60 let, různého pohlaví, zaměstnání, řidiči profesionálové i sváteční. Rovněž byla oslovena Střední průmyslová škola v Mladé Boleslavi, kde byl dotazník rozdán mezi žáky čtvrtého ročníku oboru Silniční doprava, kteří byli v rámci výuky žáky kurzu autoškoly pro skupinu řidičského oprávnění „B“ a „C“. Rozdílnost respondentů byla stanovena za účelem zjištění co možná nejkvalitnějších výsledků a porovnání.

## 2 DEFINICE HLAVNÍCH POJMŮ

Pro analýzu definice problematiky bezpečnosti silničního provozu, vzhledem k věku a zkušenostem začínajících řidičů, kterou se tato práce zabývá, je důležité si nejprve vymezit základní pojmy, se kterými se budeme setkávat.

### **Řidič**

Tento pojem je zakotven v ustanovení § 2 odst. d) zákona číslo 361/2000Sb. o silničním provozu, kde je uvedeno že „řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové vozidlo, nemotorové vozidlo, nebo tramvaj. Řidičem se rovněž rozumí jezdec na zvířeti a osoba, která řídí potahové vozidlo“.<sup>5</sup> Účastníkem provozu na pozemních komunikacích je ovšem také přepravovaná osoba.<sup>6</sup>

### **Motorové vozidlo**

Jedná se o nekolejové vozidlo, které je poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.<sup>7</sup>

### **Nemotorové vozidlo**

Nemotorové vozidlo je vozidlo, které se pohybuje za pomoci lidské, nebo zvířecí síly. Může to být například jízdní kolo, koloběžka, ruční vozík, nebo potahové vozidlo.<sup>8</sup>

### **Pozemní komunikace**

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace rozdělujeme na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.<sup>9</sup>

### **Řidičské oprávnění**

Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do příslušné skupiny, nebo podskupiny řidičského oprávnění.<sup>10</sup>

---

<sup>5</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 7, §2.

<sup>6</sup> LEITNER M. *Zákon o silničním provozu : komentář*. Praha : Linde Praha, 2012, s. 26.

<sup>7</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 8, §2.

<sup>8</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 8, §2.

<sup>9</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997Sb. o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 3, s. 1, §1.

<sup>10</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 57, §80.

## **Řidičský průkaz**

Jedná se o veřejnou listinu, která osvědčuje udělení řidičského oprávnění k řízení motorových vozidel zařazených do příslušné skupiny, nebo podskupiny řidičského oprávnění a kterou držitel prokazuje své jméno, příjmení, rodné číslo a podobu, jakož i další údaje v ní zapsané.<sup>11</sup> Řidičský průkaz nesmí být padělán ani pozměněn, neboť takové jednání je sankcionováno v souladu se zákonem 40/2009Sb. trestní zákoník.<sup>12</sup>

## **Zdravotní způsobilost**

Zdravotní způsobilostí k řízení motorových vozidel se rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel. Posuzuje jí a posudek o zdravotní způsobilosti vydává posuzující lékař na základě prohlášení žadatele o řidičské oprávnění.<sup>13</sup>

## **Odborná způsobilost**

Jedná se o úspěšné složení zkoušky z odborné způsobilosti, která se provádí po ukončení výuky a výcviku v autoškole a její vykonání zřizuje příslušný úřad obce s rozšířenou působností.<sup>14</sup>

## **Dopravní nehoda**

Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie, nebo srážka, která se stala, nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení, nebo zranění osoby, nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.<sup>15</sup> Nemusí se vždy jednat jen o střet (srážku) dvou vozidel, ale může jít o střet vozidla s jiným účastníkem provozu na pozemních komunikacích, např. chodcem nebo cyklistou.<sup>16</sup>

---

<sup>11</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 72, §103.

<sup>12</sup> LEITNER M. *Zákon o silničním provozu : komentář*. Praha : Linde Praha, 2012, s. 328.

<sup>13</sup> LEITNER M. *Zákon o silničním provozu : komentář*. Praha : Linde Praha, 2012, s. 283-284.

<sup>14</sup> ČESKO. Zákon č. 247/ 2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 23, §33.

<sup>15</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 37, §47

<sup>16</sup> LEITNER M. *Zákon o silničním provozu : komentář*. Praha : Linde Praha, 2012, s. 195.

## **Agresivní řízení**

Agresivní chování účastníka silničního provozu nastává, pokud záměrně zvyšuje riziko kolize a je motivováno netrpělivostí, nepřátelstvím, nebo pouze získáním času na úkor ostatních účastníků silničního provozu.<sup>17</sup>

## **Mladistvý**

Pojem osoba mladistvá nalezneme v zákoně č. 218/2003 Sb., a to v § 2 odst. 1 písm. c, který zní: „mladistvým se rozumí ten, kdo v době spáchání provinění dovršil patnáctý rok a nepřekročil osmnáctý rok svého věku“.<sup>18</sup> Jedná se tedy o trestně právní pojem, který označuje počátek trestní odpovědnosti fyzické osoby za spáchaný trestný čin (či přestupek) i zvláštnosti trestní odpovědnosti a trestního řízení proti mladistvým. Trestní odpovědnost mladistvého začíná spácháním trestného činu v den, který následuje po dni dovršení patnácti let a končí v den dovršení osmnáctého roku života. Spáchá-li osoba čin jinak trestný v den svých patnáctých narozenin, není trestně odpovědná. Naproti tomu spáchá-li trestný čin v den svých osmnáctých narozenin, je stále trestně odpovědná.

## **Nezletilý**

Pojmem nezletilý označujeme fyzickou osobu, která ještě nedovršila 18 let věku, nebo nenabyla zletilosti manželstvím a to v období od narození do nabytí zletilosti. Z občanskoprávního hlediska je s nezletilostí spojena způsobilost fyzické osoby mít práva a povinnosti. Nezletilí však mají způsobilost jen k takovým právním úkonům, které jsou povahou přiměřené jejich rozumové vyspělosti a odpovídají jejich věku. Tato způsobilost zaniká smrtí, nebo prohlášením fyzické osoby soudem za mrtvou. Trestní právo tento pojem neužívá, i když v trestněprávní praxi je často využíván pro označení osob ve věku do 15 let.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> TICHÁ, Z. *Agresivita na silnicích aneb Proč se za volantem chováme jinak?* Praha : Wolters Kluwer ČR, 2011. s . xxx.

<sup>18</sup> ČESKO. Zákon č. 218/ 2003Sb. o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2003, částka 79, s. 2, § 2

<sup>19</sup> CHMELÍK, J. *Trestná činnost mládeže a páchaná na mládeži*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998. s. 4 -5.

### 3 MOŽNOSTI ZÍSKÁNÍ ŘIDIČSKÉHO OPRAVNĚNÍ

V dnešní moderní době je možnost řídit motorové vozidlo pro člověka již nutným standardem. Vozidlo využívají lidé všech věkových kategorií k jízdě do zaměstnání, za přáteli, za zábavou nebo k přepravě nákladu. Za tímto účelem máme nepřeberné množství druhů vozidel jako například motocykly, osobní vozidla, nákladní vozidla, autobusy, trolejbusy, zemědělské stroje nebo vozidla speciální. Řízení každého vozidla má však své specifikum, kdy jsou pro jeho bezpečný provoz nutné určité znalosti a zkušenosti. Proto řidičské oprávnění rozdělujeme do příslušných skupin a podskupin, kterých může být řidič držitelem, pokud splní zákonem stanovené podmínky. Řidičské oprávnění je tedy možné udělit pouze osobě, která dosáhla věku stanoveného zákonem, je zdravotně i odborně způsobilá k řízení motorových vozidel, má na území České republiky trvalý, nebo přechodný pobyt v trvání nejméně 185 dnů, není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel a splňuje další podmínky stanovené zákonem.<sup>20</sup>

#### 3.1 Jednotlivé skupiny a podskupiny řidičského oprávnění

**AM** - Jedná se o motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km/h. U dvoukolových vozidel je příslušnost omezena zdvihovým objemem válců spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 ccm a výkonem elektrického motoru do 4 kW, u tříkolových a čtyřkolových vozidel se shodné omezení kubatury vztahuje pouze na zážehové motory a omezení výkonem 4 kW na všechny ostatní typy motorů. U čtyřkolových vozidel je navíc příslušnost ke skupině omezena hmotností vozidla v nenaloženém stavu nejvýše 350 kg. K řízení vozidel skupiny AM opravňuje kterékoli řidičské oprávnění s výjimkou oprávnění pro skupinu T. Lze jej vydat osobě starší 15 let.<sup>21</sup>

**A1** - Jedná se o lehké motocykly s postranním vozíkem i bez něj, o výkonu nejvýše 11 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 ccm. Dále o tříkolová motorová vozidla o výkonu nejvýše 15 kW. Řidičské oprávnění pro skupinu A1 platí i pro čtyřkolová vozidla o výkonu motoru do 15 kW, s hmotností v nenaloženém stavu do

<sup>20</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 64, §91.

<sup>21</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 57, §81.

400 kg a se zdvihovým objemem spalovacího motoru do 125 ccm.<sup>22</sup> Lze jej vydat osobě starší 16 let a pouze s písemným souhlasem zákonného zástupce osoby.<sup>23</sup>

**A2** - Do této podskupiny patří motocykly s postranním vozíkem i bez něj s výkonem motoru nejvýše 35 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,2 kW/kg, které nebyly upraveny z motocyklu s více než dvojnásobným výkonem. Řidičské oprávnění pro skupinu A2 platí i pro vozidla skupiny A1. Lze jej vydat osobě starší 18 let.<sup>24</sup>

**A** - Tato skupina řidičského oprávnění zahrnuje motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj. Tříkolová motorová vozidla nespádající do skupiny A1 (to jsou vozidla s vyšším výkonem než 15 kW). Řidičské oprávnění pro skupinu A platí i pro vozidla skupin A2 a A1. Řidičské oprávnění pro skupinu A opravňuje také k řízení čtyřkolových vozidel o výkonu motoru do 15 kW a hmotnosti v nenaloženém stavu do 400 kg. Dle obecného pravidla lze vydat osobě starší 24 let, avšak jen pro tříkolová vozidla osobě starší 21 let a osobě starší 20 let v případě, že je již dva roky držitelem podskupiny A2.<sup>25</sup>

**B1** - Zahrnuje čtyřkolová motorová vozidla nespádající do skupiny AM, jejichž výkon nepřevyšuje 15 kW a hmotnost v nenaloženém stavu nepřevyšuje 400 kg nebo 550 kg u vozidel určených k přepravě zboží. Řidičské oprávnění pro skupinu B1 platí i pro tříkolová vozidla ze skupiny A1 a lze je vydat osobě starší 17 let.<sup>26</sup>

**B** - Mezi řidiči nejrozšířenější skupina řidičského oprávnění, jenž opravňuje k řízení motorových vozidel, která nespádají do žádné ze skupin AM, A1, A2, A a B1, s největší povolenou hmotností nepřevyšující 3,5 tuny a maximálně 8 místy k sezení mimo řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3,5 tuny. Řidičské oprávnění skupiny B platí i pro vozidla skupiny A1 s automatickou převodovkou a pro vozidla skupiny B1. Řidičské oprávnění skupiny

---

<sup>22</sup>ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 57, §81

<sup>23</sup> LEITNER M. *Zákon o silničním provozu : komentář*. Praha : Linde Praha, 2012, s. 268.

<sup>24</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 57, §81.

<sup>25</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 57, §81.

<sup>26</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 57, §81.



B opravňuje držitele, který dosáhl věku 21 let, i k řízení tříkolových vozidel skupiny A. Lze jej vydat osobě starší 18 let.<sup>27</sup>

**B+E** - Opravňuje k řízení jízdní soupravy složené z motorového vozidla skupiny B a přípojného vozidla těžšího než 750 kg, celková hmotnost jízdní soupravy může překročit 3,5 tuny, ale nesmí překročit 7 tun. Lze jej udělit jen držiteli oprávnění skupiny B po dosažení věku 18 let.<sup>28</sup>

**C1** - Tato podskupina zahrnuje motorová vozidla, s výjimkou traktorů, o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3,5 tuny a nepřevyšující 7,5 tuny, s maximálně 8 místy k sezení mimo místa řidiče. K vozidlu může být připojeno přípojné vozidlo o nejvyšší povolené hmotnosti do 750 kg. Lze jej udělit jen držiteli oprávnění skupiny B po dosažení věku 18 let.<sup>29</sup>

**C1+E** - Jedná se o jízdní soupravy o nejvyšší povolené hmotnosti nepřevyšující 12 tun složené buď z motorového vozidla skupiny C1 a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti převyšující 750 kg nebo z motorového vozidla skupiny B a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti převyšující 3,5 tuny. Řidičské oprávnění skupiny C1+E opravňuje i k řízení jízdních souprav spadajících do skupiny B+E. Lze jej udělit jen držiteli oprávnění skupiny C1. Lze udělit po dosažení věku 18 let.<sup>30</sup>

**C** - Patří sem motorová vozidla s výjimkou traktorů o maximální přípustné hmotnosti převyšující 7,5 tuny a maximálně 8 místy k sezení mimo místa řidiče. K vozidlu může být připojeno přípojné vozidlo o nejvyšší povolené hmotnosti do 750 kg. Řidičské oprávnění skupiny C opravňuje i k řízení vozidel skupiny C1. Lze jej udělit jen držiteli oprávnění skupiny B. Lze jej udělit osobě starší 21 let, avšak za určitých podmínek již od 18 let, kdy se jedná o kombinaci s průkazem profesní způsobilosti.<sup>31</sup>

---

<sup>27</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 57, §81.

<sup>28</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 57, §81.

<sup>29</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 57, §81.

<sup>30</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 58, §81.

<sup>31</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 58, §81.

**C+E** - Zahrnuje jízdní soupravy složené z motorového vozidla skupiny C a přípojného vozidla, pokud nejde o jízdní soupravu, která celá spadá pod skupinu C. Řidičské oprávnění skupiny C+E opravňuje i k řízení jízdních souprav spadajících do skupiny B+E nebo C1+E. Řidičské oprávnění skupiny C+E ve spojení s řidičským oprávněním skupiny D platí i pro jízdní soupravy spadající do skupiny D+E. Lze jej udělit jen držiteli oprávnění skupiny C. Věková hranice je obdobná se skupinou C.<sup>32</sup>

**D1** - Jedná se o motorová vozidla o délce nepřesahující 8 metrů s více než 8, ale nejvíce 16 místy k sezení, kromě místa řidiče, k tomuto vozidlu smí být připojeno přípojné vozidlo, jehož největší povolená hmotnost nepřevyšuje 750 kg. Lze jej udělit jen držiteli oprávnění skupiny B po dosažení věku 21 let.<sup>33</sup>

**D1+E** - Zahrnuje jízdní soupravy složené z motorového vozidla spadajícího pod skupinu D1 a přípojného vozidla, pokud nejde o jízdní soupravu, která celá spadá pod skupinu D1. Řidičské oprávnění skupiny D1+E opravňuje i k řízení jízdních souprav spadajících do skupiny B+E. Lze jej udělit jen držiteli oprávnění skupiny D1 a osobě starší 21 let.<sup>34</sup>

**D** - Opravňuje k řízení motorových vozidel nespádajících do skupiny D1 s více než 8 místy k sezení, kromě místa řidiče, k tomuto vozidlu smí být připojeno přípojné vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg. Řidičské oprávnění skupiny D platí i pro vozidla skupiny D1. Lze jej udělit jen držiteli oprávnění skupiny B. Řidičské oprávnění skupiny D je vyžadováno i k řízení trolejbusu, vedle oprávnění k řízení drážního vozidla. Lze jej udělit osobě starší 24 let. V případě kombinace s průkazem profesní způsobilosti se věková hranice snižuje na 21 let.<sup>35</sup>

**D+E** - Jedná se o jízdní soupravy složené z motorového vozidla spadajícího pod skupinu D a přípojného vozidla, pokud nejde o jízdní soupravu, která celá spadá pod skupinu D. Řidičské oprávnění skupiny D+E opravňuje i k řízení jízdních souprav spadajících do skupiny B+E nebo D1+E. Lze jej udělit jen držiteli oprávnění skupiny

---

<sup>32</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 58, §81.

<sup>33</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 58, §81.

<sup>34</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 58, §81.

<sup>35</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 58, §81.

D. Je nutné dosažení věku 24 let. V případě kombinace s průkazem profesní způsobilosti lze udělit osobě starší 23 let.<sup>36</sup>

**T** - Zahnuje traktory a samojízdné pracovní stroje, a to i s přípojným vozidlem. Lze udělit osobě starší 17 let.<sup>37</sup> Pracovní stroje jsou zvláštní vozidla s vlastním zdrojem pohonu určená pouze pro vykonávání některých činností. Není zpravidla určen pro přepravní činnost.<sup>38</sup>

### 3.2 Druhy a průběh výuky k získání řidičského oprávnění

Výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění provádí provozovatel autoškoly. Jednou z možností je tedy vybrat vhodnou autoškolu, např. na základě doporučení, referencí, ceny nebo sídla v místě bydliště, podat písemnou žádost a splnit další zákonem stanovené podmínky.<sup>39</sup> Druhou možnost mají žáci středních škol nebo odborných učilišť, kterým byla vydána registrace k provozování autoškoly. Jedná se především o školy, kde získání řidičského oprávnění je u žáků kvalifikační předpoklad pro výkon povolání, na které se připravují.<sup>40</sup> Tito žáci mají zařazenu výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění do studijního plánu v jednotlivém školním roce. Získat řidičské oprávnění tímto způsobem mohou především žáci oboru Automechanik, Opravář zemědělských strojů a dalších dopravních oborů, kdy výhodou bývá zejména dřívější osobní znalost s učitelem výcviku, časová nenáročnost, kolektiv spolužáků a bezplatnost výcviku a výuky.

Samotná výuka a výcvik má svá specifika, kdy každou skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění lze získat několika způsoby, které rozdělujeme následovně:

---

<sup>36</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 58, §81.

<sup>37</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 58, §81.

<sup>38</sup> LEITNER M. *Zákon o silničním provozu : komentář*. Praha : Linde Praha, 2012, s. 270.

<sup>39</sup> ČESKO. Zákon č. 247/2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 10-11, §13.

<sup>40</sup> ČESKO. Zákon č. 247/2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 3, §2.

### **3.2.1 Základní výuka a výcvik**

Jedná se o přípravu žadatele na získání řídičského oprávnění pro příslušnou skupinu nebo podskupinu řídičského oprávnění a to sk. AM, A1, A2, A, B1, B, T.<sup>41</sup>

### **3.2.2 Sdružená výuka a výcvik**

Zahrnuje přípravu žadatele na získání řídičského oprávnění pro kombinaci dvou a více skupin a podskupin řídičských oprávnění. Lze jí provádět za předpokladu, že žadatel splní podmínky stanovené zvláštním zákonem pro jednotlivé skupiny nebo podskupiny řídičských oprávnění. Žadatel při tomto druhu výuky musí získat takové teoretické a praktické znalosti, jako by absolvoval výuku a výcvik pro každou skupinu nebo podskupinu řídičského oprávnění samostatně.<sup>42</sup>

### **3.2.3 Rozšiřující výuka a výcvik**

Rozšiřující výuka a výcvik je příprava žadatele na rozšíření již získaného řídičského oprávnění o další skupinu, popřípadě skupiny nebo podskupinu, popřípadě podskupiny řídičského oprávnění. Rozšiřující výuku a výcvik nelze poskytnout žadateli, který získal řídičské oprávnění výlučně pro skupinu AM nebo skupinu T a žádá o získání řídičského oprávnění pro další skupinu nebo podskupinu řídičského oprávnění.<sup>43</sup>

### **3.2.4 Výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu**

Výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu je příprava žadatele na získání řídičského oprávnění pro všechny skupiny a podskupiny řídičských oprávnění s výjimkou skupin D, D+E a podskupin D1, D1+E. Teoretickou přípravu si žadatel o řídičské oprávnění osvojí samostatným studiem a povinnými konzultacemi v rozsahu stanoveném učební osnovou. Při výuce podle individuálního studijního plánu musí být provedena nejméně jedna vyučovací hodina konzultací na každé čtyři hodiny

---

<sup>41</sup> ČESKO. Zákon č. 247/ 2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 12, §15.

<sup>42</sup> ČESKO. Zákon č. 247/ 2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 12, §16.

<sup>43</sup> ČESKO. Zákon č. 247/ 2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 13, §17.

výuky stanovené učební osnovou pro danou skupinu nebo podskupinu řídičského oprávnění.<sup>44</sup>

### **3.2.5 Doplnovací výuka a výcvik**

Mohou jej využít osoby, které ukončily výuku a výcvik k získání řídičského oprávnění, ale řídičské oprávnění jim nebylo dosud uděleno nebo osoby, které žádají o rozšíření příslušné skupiny s omezením.<sup>45</sup>

### **3.2.6 Průběh výuky a výcviku**

Nejrozšířenější a také zároveň mezi začínajícími řidiči nejoblíbenější je řídičské oprávnění pro skupinu B. To lze získat mimo jiné již po dovršení 18 let a opravňuje k řízení obrovského spektra motorových vozidel. Mladý a začínající řidič tak může řídit vozidla, která se od sebe diametrálně liší ať rozměry, hmotností, stářím, ale především výkonem. Pod tímto si lze představit, že mladý nezkušený řidič může usednout za volant městského vozidla Škoda Citigo o hmotnosti 920kg, délce 3,5 metru a výkonu 44kw, nebo silné limuzíny Audi A8 o hmotnosti 1800kg, délce 5,2 metru a výkonu 260kw, která se od městského vozidla liší ve všech směrech.<sup>46</sup> Pod tuto skupinu řídičského oprávnění můžeme zařadit i skutečně silné supersporty od značek Ferrari, Porsche nebo Lamborghini, které v rukou mladého řidiče mohou představovat smrtící zbraň.

Výuku a výcvik k získání této skupiny řídičského oprávnění lze absolvovat standardním způsobem, nebo podle individuálního studijního plánu, kdy rozdílnost je pouze ve výuce teorie. Praktická část je neměnná.<sup>47</sup> Pro skupinu B zákon stanovuje celkem 36 hodin výuky teorie. Jedna hodina trvá 45 minut, během které učitel provádí klasický výklad látky. Teorie zahrnuje výuku předpisů o provozu na pozemních komunikacích, ovládání a údržbu vozidla, zásady bezpečné jízdy a výuku zdravotnické přípravy. Výcvik obsahuje celkem 28 hodin, které probíhají ve třech základních

---

<sup>44</sup> ČESKO. Zákon č. 247/ 2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 13-14, §18.

<sup>45</sup> ČESKO. Zákon č. 247/ 2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 19, §14.

<sup>46</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 57, §81.

<sup>47</sup> ČESKO. Zákon č. 247/ 2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 13-14, §18.

etapách. V první etapě si žák vyzkouší simulaci jízdy na trenažéru, provádí základní úkony před samotnou jízdou, například kontrola osvětlení, seřízení zpětných zrcátek, nastavení polohy sedadla, seznámení se s ovládacími prvky vozidla. Dále se zde učí základní řidičské dovednosti jako je rozjíždění, řazení nebo zastavení vozidla. V druhé etapě žák procvičuje jízdu v mimoměstském mírném provozu, kde je kladen důraz na dodržování silničních pravidel a zásad bezpečné jízdy. Rovněž se seznamuje s používáním stěračů, klimatizace, bezpečnostních systémů a komfortních prvků vozidla. Třetí etapa je soustředěna do hustého silničního provozu, kde žák již samostatně řeší složité dopravní situace. Rovněž zde jízda probíhá za snížené viditelnosti a na různých pozemních komunikacích. V praktické části je také kladen důraz na plné soustředění žáka a nelze s ním tedy vykonat více než dvě hodiny praktického výcviku v jeden den.<sup>48</sup>

Výuka a výcvik je ukončen v případě, že žadatel o řidičské oprávnění absolvoval minimální počet hodin výuky a výcviku stanovený učební osnovou pro příslušnou skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění, popřípadě vyšší počet hodin dohodnutých mezi žadatelem o řidičské oprávnění a provozovatelem autoškoly. Následně se žadatel podrobí zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla.<sup>49</sup>

### 3.3 Průběh zkoušky z odborné způsobilosti

Zkoušky z odborné způsobilosti provádí příslušný úřad obce s rozšířenou působností, který určí pověřeného zkušebního komisaře. Zkoušky z odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění a opakované zkoušky se provádí zpravidla v jeden den, a to v autoškolě, která zajišťovala výuku a výcvik žadatele. Provozovatel autoškoly k tomuto účelu poskytne výcvikové vozidlo.<sup>50</sup>

Teoretická část zkoušky se skládá z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy, kdy tuto část představuje test složený celkem z 25

---

<sup>48</sup> ČESKO. Zákon č. 247/ 2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 20, §15.

<sup>49</sup> ČESKO. Zákon č. 247/ 2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 21, §30.

<sup>50</sup> ČESKO. Zákon č. 247/ 2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 26, §38.

otázek, na které se odpovídá „ano-ne“ a pouze jedna odpověď je správná. Otázky jsou bodovány s ohledem na význam a zaměření, kdy maximální počet je 50 bodů a k úspěšnému složení je nutné dosáhnout počtu 43 bodů. Na vypracování testu má žadatel celkem 30 minut. Pokud žadatel neuspěje, může zkoušku opakovat, avšak nejdříve za 5 pracovních dnů po vykonání neúspěšné zkoušky.<sup>51</sup>

Při zkoušce z praktické jízdy musí žadatel prokázat znalosti, dovednosti a chování včetně specifických požadavků pro jednotlivé skupiny a podskupiny řidičských oprávnění. Zkouška z praktické jízdy je rozdělena do dvou částí, kdy v první prokazuje zejména znalosti úkonů přípravy vozidla před jeho použitím, rozjíždění s různým stupněm obtížnosti, zastavení vozidla, couvání a otáčení při couvání, zajíždění do omezeného prostoru a vyjíždění z něj, podélné, šikmé a kolmé zaparkování vozidla, zastavení a rozjíždění ve stoupání a řízení vozidla při malé rychlosti. Ve druhé části zkoušky prokazuje zejména znalosti v bezpečném řízení vozidla s různou intenzitou provozu na pozemních komunikacích, řízení vozidla na různých druzích pozemních komunikací, řízení vozidla na křižovatce, která je řízena světelnou signalizací, řízení vozidla na úseku, kde je provoz hromadné osobní dopravy a kde je dostatečný pohyb chodců s vyznačenými přechody pro chodce, řízení vozidla mimo obec a v případě velkých měst alespoň na vícepruhové komunikaci, ovládání vozidla ve vyšších rychlostech a při různých manévrovacích situacích, rychlého a bezpečného rozhodování v dopravní situaci při řízení vozidla, a také správné reakce na vzniklou dopravní situaci.<sup>52</sup>

Zkouška z praktické jízdy musí trvat v první části nejméně 10 minut a v druhé části nejméně 20 minut pro řidičská oprávnění skupin AM, A, B, B +E a T a podskupin řidičských oprávnění A1 a B1 a nejméně 30 minut pro ostatní skupiny a podskupiny řidičských oprávnění. Při každé dopravní situaci v rámci zkoušky musí žadatel o řidičské oprávnění prokázat bezpečné ovládání vozidla. Chyby v řízení nebo nebezpečné vedení bezprostředně snižující bezpečnost výcvikového vozidla, jeho osádky nebo jiných účastníků provozu vozidel na pozemních komunikacích se hodnotí stupněm "neprospěl" bez ohledu na to, zda zkušební komisař nebo učitel výcviku

---

<sup>51</sup> ČESKO. Zákon č. 247/ 2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 28, §40.

<sup>52</sup> ČESKO. Zákon č. 247/ 2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 30, §42.

zasáhnou do ovládacích prvků vozidla. Dojde-li při zkoušce k takovému porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, které ohrozilo nebo může ohrozit vážným způsobem bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, anebo k situaci, kdy musel do řízení motorového vozidla zasáhnout učitel, zkouška se okamžitě ukončí a žadatel je hodnocen stupněm "neprospěl".<sup>53</sup>

Zkoušky se účastní učitel výcviku autoškoly, která žadatele přihlásila ke zkoušce. Učitel výcviku sedí ve vozidle na sedadle pro učitele výcviku. Zkoušky se může dále účastnit osoba pověřená výkonem státního dozoru, vrchního státního dozoru a tlumočnick. U zkoušky k získání řidičského oprávnění skupin AM a A nebo podskupiny A1 se učitel výcviku přímého výkonu zkoušky neúčastní. V tomto případě zkušební komisař přebírá povinnosti učitele autoškoly vyplývající ze zvláštního zákona, ale i odpovědnost za žadatele o řidičské oprávnění a výcvikové vozidlo.<sup>54</sup>

---

<sup>53</sup> ČESKO. Zákon č. 247/ 2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 31, §43.

<sup>54</sup> ČESKO. Zákon č. 247/ 2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 31, §43.



## 4 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ MLADÉ ŘIDIČE

### 4.1 Alkohol

Alkohol představuje nejsnáze dosažitelný prostředek pro lepší naladění a k potlačení stresu. Zejména mladí lidé, kteří se alkoholu napijí, dělají takové věci, kterých by se ve střízlivém stavu neodvážili. Při použití alkoholu padají jejich zábrany a silí odvaha nastartovat vůz. Pokud dotyčný jedinec nemá od dětství silně vypěstované zábrany, může podlehnout tlaku kamarádů či vlivu okolí a usednout pod vlivem alkoholu za volant. Alkohol je psychotropní látka, která mění chemickou rovnováhu v centrální nervové soustavě, a to se hned odrazí na změně jeho psychických funkcí a procesech. Alkohol v těle v množství vyšším než 0,2 promile narušuje zrakové vnímání, koncentraci, optický postřeh, zorné pole a úhel, noční vidění, zrakovou paměť, prostorové vnímání, rozpoznávání zelené či červené barvy, emoční hladinu a sebekontrolu. V dopravním provozu prodlužuje vnímání, hodnocení, rozhodování, reagování a koordinaci pohybů.<sup>55</sup>

Zákeřnost alkoholu pro řidiče spočívá v jeho účincích na nejjemnější mozkové funkce. Někteří řidiči po požití menšího množství alkoholu nabývají dojmu, že nejsou ovlivněni a cítí se naprosto v pořádku. Velmi se mýlí. Alkohol se rozšiřuje vlasečnicemi těla a nervovými spoji a nakonec v mozkových buňkách. Při jízdě roste sebejistota, projevují se sklony k soutěživosti a k rizikovému předjíždění. Selhání vlivem alkoholu u mladých řidičů bývá téměř jisté, ale oni si to nepřipouštějí.<sup>56</sup> Vlastně si vůbec neuvědomují, že jejich způsob jízdy není v pořádku. Při jízdě pod vlivem alkoholu inklinují doprava, zachovávají nesprávný odstup mezi vozidly, hůře vidí do stran, reagují zpomaleně, chybně zařazují rychlosti, nesignalizují změnu směru jízdy nebo nesvítlí, nepoutají se, hůře rozpoznávají dopravní značení a vidí chodce. U některých jedinců mohou nastat mentální bloky (jakési několikasekundové okno). Pokud se tak stane ve vysoké rychlosti, často jízda končí závažnou dopravní nehodou. Mladí řidiči, kteří takto havarovali, často tvrdí, že šlo o zkrat, za který mohou kamarádi, protože je opili a navedli, aby jeli. Většinou bohužel svádějí vinu na někoho jiného, nehledají ji u sebe.<sup>57</sup>

---

<sup>55</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. s . 96-97.

<sup>56</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. s . 92.

<sup>57</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. s . 93.

## 4.2 Kouření

Dalším negativním faktorem je velmi rozšířené kouření. Pod tíhou návyku mladí řidiči nedokáží uvolnit duševní napětí přiměřenějším způsobem, než že zapalují ve vozidle jednu cigaretu od druhé. V jejich chování se věrně zrcadlí jejich dopravní charakter, poznamenaný zejména emotivní rozkolísaností a slabším sebevědomím, neboť cigareta jim má dodávat před kamarády či spolužáky dávku jistoty a převahy. Velké riziko při jízdě přináší také manipulace s cigaretou. Zapalování cigarety, odklepávání popela a odkládání nedopalků odpoutává pozornost řidiče. Kouř v nevětraném vozidle zhoršuje výhled a likviduje kyslík, tolik nezbytný pro činnost nervové soustavy. O tom, že tabákový dým poškozují i zdraví spolucestujících ani nemluvě.<sup>58</sup>

## 4.3 Drogy

Kromě kouření cigaret u mladých lidí se u nás rovněž velmi rozmohla narkomanie. Značná část studentů středních škol a učilišť užívá nelegální drogy. Nejdostupnější a nejlevnější pro tyto mladé lidi je marihuana. Kouření příjemně oblužuje a po vykouření cigarety prožívá člověk blažené pocity, někdy se mohou objevit i velmi nebezpečné halucinace. Psychické funkce a procesy se mění v chaotické, droga vymaže na chvíli z mozku starosti a zažene úzkost. Motorista, který se chopí volantu v přesvědčení, že droga již z těla vyrchala, se může mýlit. Velmi záleží na míře závislosti, individuálních a věkových zvláštlostech. Droga nejenže zkresluje vnímání a tříští pozornost, ale nedovolí rozpoznat podstatné podněty od nepodstatných, člověk reaguje zmateně a selhává. Droga je mnohem nebezpečnější než alkohol. Na rozdíl od přítomnosti alkoholu v krvi, která se prokazuje snadno a rychle, je zkouška na drogu složitější a dražší. Laboratorně se zjišťuje v moči a v krvi, mnohdy až při soudní pitvě po dopravní nehodě.<sup>59</sup> Bohužel, u mládeže se kromě kouření marihuany rozšiřuje i používání silnějších drog, jako jsou crack, heroin, kokain apod.

---

<sup>58</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. s . 91.

<sup>59</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. s . 98.

#### 4.4 Společenské akce, spolujezdci ve vozidle, víkendové havárie

Největším problémem mladých lidí a řidičů jsou tzv. víkendové havárie. O víkendech se mladí lidé vydávají především za zábavou, a to ve formě společenských akcí, tanečních zábav či diskoték. Tyto akce jsou pořádány zejména v nočních hodinách od pátečního večera do nedělního rána. Bývají provázeny požíváním většího množství výše zmiňovaného alkoholu či drog. Během večerních a nočních hodin bývá ve většině měst omezen provoz městské hromadné dopravy, jedinci vracející se v noci nebo k ránu jsou tak odkázáni na služby místního taxi nebo na vlastní odvoz. Na venkově je situace s místní dopravou v tomto víkendovém období ještě složitější. Studenti a mladí lidé nemívají většinou dostatek vlastních financí a jsou odkázáni na kapesné či formu brigády. Tyto finance pak většinou utratí za konzumní požitky na pořádané akci a na odvoz taxíkem z tohoto důvodu nemají požadovaný obnos. Pokud se za zábavou dopraví sami nebo odvoz zajistí kamarád, musí mnohdy čelit nástrahám okolního prostředí ve formě nabídek alkoholu či výsměchu od kamarádů. Toto mladý člověk, řidič motorového vozidla, ne vždy vydrží. Forma nátlaku od již přioopilých kamarádů je mnohdy tak silná, že řidič neodolá pokušení a abstinenci z důvodu řízení motorového vozidla poruší. Po ukončení akce přiopilý nebo silně podnapit zasedá za volant, většinou ne sám. Často jede v přeplněném vozidle více pasažérů, než je povoleno. Opilí mladí lidé často popíjejí alkohol během jízdy z láhve, předávají ho jeden druhému, kouří a nekoordinovanými pohyby zabraňují výhledu řidiče. Mnohdy se velmi hlasitě baví či zpívají. Toto vše odpoutává pozornost řidiče, který posilněn alkoholem si připadá, že zvládne vše. Mnoho těchto víkendových havárií končí smrtí i několika pasažérů. Ústřední automotoklub začal těmto nehodám pracovně říkat disco nehody. Více než 50% těchto nehod zavíní řidiči od 16 do 30 let. V Itálii se pro tyto víkendové nehody zažil výstižný termín „Masakr sobotní noci ( Le stragi del sabato sera)“.<sup>60</sup>

#### 4.5 Hlasitá hudba

Hudba a rytmus mají zázračnou moc – přeladí psychiku člověka ze záporných emocí na kladné, zbaví jej napětí a účinků stresu, uklidní a uvolní organismus a probouzí libé pocity. Odraz hudby se projevuje na dýchacím rytmu, srdečním pulzu

---

<sup>60</sup> HALAMKA, J. *Tragické nehody jsou doménou mladých řidičů, nejhorší jsou víkendy*, [online]. 2012[cit. 2012-07-27]. Dostupné z WWW <[http://auto.idnes.cz/tragicke-nehody-mladych-ridicu-dzt-/automoto.aspx?c=A120724\\_151439\\_automoto\\_hig](http://auto.idnes.cz/tragicke-nehody-mladych-ridicu-dzt-/automoto.aspx?c=A120724_151439_automoto_hig)>.

a mozkových bio proudů. Každá hudba, ať už moderní nebo lidová či vážná má psychosomatické účinky. Správně zvolená a nepřiliš hlasitá hudba z autorádia má pozitivní význam pro většinu řidičů. Klidný a pomalý rytmus vyvolává pocity klidu, míru a síly. Ostré diskotékové rytmy naopak dráždí, provokují, odpoutávají pozornost a nepříznivě ovlivňují aktuální způsobilost k řízení. Ve složitých a neznámých dopravních situacích působí hudba negativně.<sup>61</sup> Pro mnohé mladé lidi bývá tento druh hudby životním stylem. Nemusí se jednat pouze o výše uvedené disco, ale i tvrdý rock, metal, rap či podobné hudební směry. Pro mladého člověka mají jedno společné, čím hlasitější, tím lepší. Často je slyšet hudba z uzavřeného vozidla po celé ulici. Řidičův sluch je zcela zaměstnán poslechem této muziky a může tak snadno přeslechnout zvukovou signalizaci z vnějšího prostředí (troubení jiného vozidla, houkání vozidel záchranných složek apod.) Opačným příkladem poslechu hudby z rádia a reproduktorů je zejména u mladých lidí tolik oblíbený poslech ze sluchátek z MP3 přehrávače. Takto reprodukováná hudba přímo do uší řidiče rovněž silně omezuje sluchové vjemy plynoucí z okolního silničního provozu.<sup>62</sup>

Veškerá hudba bývá emotivně podmanivá, řidič mnohdy pokyvuje v rytmu hlavou, podupává nohou či klepe prsty do volantu. I takto nepatrné pohyby však mohou nenadále odvést pozornost řidiče od aktuální dopravní situace. Rovněž rytmus a styl oblíbené tvrdé rockové hudby nabádá mladého řidiče k rychlejší a agresivnější jízdě. Nebezpečí představují v této situaci rovněž spolujezdci, kteří hudbě propadnou, zpívají či se překřikují a nabádají řidiče k ostřejší jízdě.<sup>63</sup>

#### **4.6 Mobilní telefony a telefonování za jízdy**

Telefonování za jízdy je podobně nebezpečné jako řízení vozidla pod vlivem alkoholu. Motorista totiž během telefonování opomíjí sledovat dění na silnici ve zpětném zrcátku. Riziko selhání přetrvává i po ukončení volání, protože pokles koncentrace tak rychle neodezní. Přízpůsobení se situaci trvá každému jedinci jinak. Vliv na psychiku má samozřejmě i obsah hovoru. Při telefonování dochází ke změně rychlosti, k prodlouženému reagování a nerovnoměrné jízdě, sjíždění ke krajnici nebo naopak ke středu vozovky. Nehody vesměs nastávají při manipulaci s telefonem, tj. při vytáčení čísla, hledání v seznamu apod. Řidič může být zaskočen i zvoněním. Intenzita

<sup>61</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. s . 178.

<sup>62</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. s . 179.

<sup>63</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. s . 178-179..

soustředění na hovor bývá slabší u mužů, ženy se na hovor soustředí více než na jízdu. Nemalý vliv pro udržení pozornosti má i obsah hovoru. Člověka může problém natolik emotivně zaujmout, že usměrní pozornost zejména na hovor a nezbude mu kapacita na spolehlivý způsob jízdy.<sup>64</sup> V současné době je mnoho mladých lidí na telefonování přímo závislých, bez ohledu na místo, čas a situaci. Telefonní hovory považují za bezprostřední projev, dokáží komunikovat neskutečně dlouhou dobu. Pokud je v těchto přístrojích instalováno připojení na internet, jsou vybaveny fotoaparátem, hudební produkcí MP3, toto vše může velmi značně odpoutávat pozornost řidiče.<sup>65</sup>

#### **4.7 Média a počítačové hry**

V současné době nás na každém kroku obklopují rozhlas, televize, internet a denní tisk. Televize je audiovizuální médium, patřící k vrcholu masových médií. V televizních novinách se několikrát denně dozvídáme zprávy o dopravních situacích, nehodách a přestupcích, kterých se dopouštějí řidiči na silnicích. Často se dostávají do popředí zájmu médií slavné osobnosti, a to především slavní herci, zpěváci a politici. Mnohé z nich považují mladí lidé za své idoly, modly či vzory. Ačkoliv jsou ve svém oboru skutečnými mistry, v běžném životě, a to i v dopravních situacích se i oni dopouštějí mnoha chyb a přestupků. Bohužel, jejich společenské postavení a kontakty jim umožňují mnohé výhody v případných soudních procesech, jejich výroky týkající se zaviněné nehody jsou v médiích vytrženy z kontextu a z celé záležitosti je vytvořena senzace. Slavní lidé, mezi nimi i politici, bývají často za své přestupky velmi mírně potrestáni nebo dokonce zůstanou bez trestu. Mladý řidič, který je má za vzor, se mylně domnívá, že v případě jeho přestupku dopadne vše jako v televizi.

Špatný vliv mají na mladé řidiče dnes tak populární akční filmy, kde jejich oblíbení hrdinové předvádějí na silnicích i mimo ně přímo kaskadérské a nereálné výstupy, závody a skoky na motorkách i v automobilech. Hromadné a krvavé nehody ve filmech nezpůsobují jen gangsteři, ale i kladní hrdinové a zástupci bezpečnostních složek. Tito „hrdinové“ bývají často vzorem mladých řidičů, kteří nejsou schopni adekvátně vyhodnotit fikci a skutečnou realitu na silnici. Rovněž nemalým podílem nesou na počínání mladých řidičů negativní odraz i PC hry, kde je hráč řidičem závodních aut, formulí či motorek a zdolává lehce veškerá nebezpečí včetně zatáček,

<sup>64</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. s . 172.

<sup>65</sup> BESIP, *Telefonujete za jízdy? Zbytečně riskujete*, [online]. 2014 [cit. 2014-02-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/telefonujete-za-jizdy-zbytecne-riskujete>>.

svahů, překážek na silnici apod. Jeho neohroženost, zdatnost a rychlost vychází z komunikace s klávesnicí počítače, nikoliv z jeho reálných schopností. Bohužel, na skutečné komunikaci v případě nehody nemá řidič v záloze další životy jako ve hře, což si mladý řidič nechce připustit.

Mladý řidič usedající za volant by si měl uvědomit, že silnice nemá představovat scénu, kde se odehrávají běžně krvavá dramata nebo komedie jako ve filmu, ale že se vždy jedná o reálné dopady nevhodného chování řidičů způsobené jejich bezohledností nebo o souhru nešťastných událostí s tragickými důsledky pro všechny zúčastněné.

## 4.8 Agrese

Agrese znamená nepřátelství, útočnost či výboj. Agresivní chování řidičů na pozemních komunikacích může být do jisté míry zvykem a normou, jedná se tedy o naučené chování, nemusí být vždy iniciováno agresivitou vrozenou. Problematika agresivního chování souvisí s výchovou, to co děti vidí u svých rodičů, považují za normální a samozřejmé. Již malé děti v autosedačkách nejsou pouze pasivními pasažéry, ale pozorují a vnitřně vnímají veškerá gesta, výkřiky a nadávky, kterých se řidič dopouští. Mírné podoby agrese se dějí v běžném provozu velmi často, obzvláště v dopravních zácpách. I malá frustrace však může narušit pozornost a soustředění řidiče a zvýšit tak riziko nehod.<sup>66</sup> Vztek se může také projevit riskantním řidičským chováním. Může zahrnovat provokaci dalších řidičů obscénními gesty, křikem přes zavřené okénko, stěžováním si pro sebe nebo ostatním spolujezdcům nebo použitím světelných či zvukových signálů. S agresivitou za volantem mají problém především mladší muži.<sup>67</sup>

V procesu přípravy řidičů v autoškolách je agresivita významným fenoménem. Učitelé výcviku mají možnost pozorovat u svých žáků více či méně intenzivní projevy agresivity v různých etapách výcviku. Bohužel, na druhou stranu se mohou žáci leckdy setkat i agresivními prvky chování u svých učitelů. Tato negativní zkušenost může negativně ovlivnit jejich budoucí řidičskou praxi.<sup>68</sup> Žák se vzhledem ke svému teprve se rozvíjejícím řidičským dovednostem prakticky nemůže projevovat agresivně ve vztahu k ostatním účastníkům silničního provozu. Obvykle bývá usměrňován svým učitelem.

<sup>66</sup> ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. s. 97.

<sup>67</sup> ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. s. 63.

<sup>68</sup> ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. s. 52.

Forma jeho agrese se spíše projevuje při svém vlastním neúspěchu (chyby při rozjezdech a parkování, neúspěch při závěrečné zkoušce apod.) Fyzická agrese, projevená většinou bouchnutím dveří či kopnutím do výcvikového vozidla, se vyskytuje méně často, nicméně rozhodně nejde o zanedbatelný jev.<sup>69</sup>

#### 4.9 Vlastnosti a fyzické schopnosti mladého řidiče

Automobilismus předpokládá u motoristů určitou kvalitu mezilidských vztahů, spočívající ve spolupráci, snášenlivost, vcítění, ohleduplnosti a slušnosti.<sup>70</sup> V silničním provozu záleží na každém jednotlivci, neboť i jeho chování a jednání může ovlivnit v pozitivním či negativním smyslu vzniklou dopravní situaci. Záleží velmi na typologickém zařazení člověka, na jeho osobních vlastnostech, tělesných schopnostech a na jeho morálním přístupu a charakteru, který mu je dán výchovou v rodině nebo ve společnosti. Mladí řidiči mají oproti starším řidičům lepší smyslové funkce, tělesnou zdatnost a značnou psychickou kapacitu.<sup>71</sup> Vzhledem ke svému věku a dravosti mládí však více riskují, používají rychlejší a agresivnější styl jízdy, bývají lehkomyšní, nekritičtí sami k sobě, mají sklony k unáhlenosti, potřebu imponovat svému okolí a nerespektují autority. Mladí lidé občas mluví a jednají pod tlakem okolí. Necháávají se ovlivnit nejen proto, že se chtějí přizpůsobit a podobat většině nebo výjimečným osobnostem, ale i proto, že považují volbu ostatních za výhodnější a pro ně v dané situaci přijatelnější. Příklady je přitahují víc než slova, negativní i pozitivní.<sup>72</sup> Na silnicích se také motoristé dorozumívají převážně neverbálně – gesty, mimikou, blikáním, troubením. Grimasám vyjadřujícím opovržení, výhrůžku, posměch každý rozumí.<sup>73</sup> Pro mladé lidi je tento druh dorozumívání v dnešní době běžným komunikačním prostředkem i mimo rychlostní komunikace. Řidič schovaný za skly automobilu zůstává anonymní. Bezejmennost umožňuje obnažit jeho skutečný charakter. Bezohlednému dopravnímu chování se v anonymním davu daří.<sup>74</sup> Od bezohledného chování není daleko k chování agresivnímu.

---

<sup>69</sup> ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. s . 53.

<sup>70</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. s . 145.

<sup>71</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. s . 134.

<sup>72</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. s . 149.

<sup>73</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. s . 147.

<sup>74</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. s . 148.

## 4.10 Rodina

Člověk je již od kolébky ovlivňován prostředím, ve kterém vyrůstá a je vychován. Především děti vidí svůj vzor v rodičích a blízkých příbuzných. Už velmi malé dítě vnímá dopravní situace z pohledu chodce i spolujezdce v autě a je velmi důležité, jak se jako účastníci silničního provozu chovají jeho rodiče. V tomto věku jsou pro děti důležité návyky přecházení vozovky, a to rozhlédnutí se na obě strany, přecházení vozovky pouze po vyznačených přechodech, akceptování světelné signalizace. V pozdějším věku se podílí na účasti v silničním provozu i jako cyklisté, a zde je třeba dodržovat určitá dopravní a bezpečnostní pravidla. Záleží velmi na rodičích, jak se chovají oni samy a do jaké míry své děti pozitivně či negativně ovlivní jako účastníky provozu. Již batole na zadním sedadle vnímá chování svých rodičů za volantem, registruje jejich nervozitu, agresivitu, nadávky a gesta. Takovéto nepřiměřené chování ve vozidle vnímané pravidelně od rodičů může v pozdějším věku považovat za zcela přirozené a bude se chovat obdobně. Naopak rodiče, kteří jsou při řízení klidní, při cestách v autě panuje pohoda, klid a ohleduplnost k ostatním řidičům, ukazují dítěti coby pozdějšímu řidiči správný dopravní charakter.<sup>75</sup>

Je důležité se u dítěte zaměřit na kvalitní vyžití a záliby již od počátku, vychovávat ho k reálnému společenskému životu, být mu svým chováním dobrým vzorem. U mladého řidiče záleží na výběru kvalitní autoškoly, zájmu rodičů o průběh výcviku, diskutovat nad jeho chybami, neomlouvat jeho chybné chování a neřešit konfliktní situace za něj.

## 4.11 Vlastnictví vozidla

Mladí a začínající řidiči jezdí zpočátku ve většině případů ve vypůjčených automobilech od svých rodičů, sourozenců nebo kamarádů. Někteří si po obdržení řidičského oprávnění ani auto pořizovat nechtějí, neboť provoz motorového vozidla stojí v dnešní době spoustu peněz. Mladí lidé po vyučení či dokončení střední či vysoké školy často nemají práci, jsou hůře finančně ohodnoceni než jejich starší spolupracovníci. V současné době řeší tato věková kategorie své pracovní i soukromé záležitosti přes internet, nemají potřebu za tímto účelem používat a pořizovat si motorové vozidlo. Internetové vyřizování vlastních záležitostí je pro ně rychlejší

---

<sup>75</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. s. 130 -132.



a dynamičtější, nemusí tak stát v dopravních zácpách či řešit komplikované dopravní situace. Vzhledem k tomu, že tato skupina mladých lidí používá automobil velmi zřídka nebo si jej půjčuje od svých příbuzných, chybí jim praxí nabyté důležité zkušenosti. Pro tyto nevyježděné řidiče je náročné přemýšlet nad jednotlivými elementy řízení a přitom sledovat okolní provoz. Trhaně točí volantem, prudčeji brzdí, mají horší odhad poloměru zatáček, snáze selhávají při couvání, na nepřehledných a úzkých vozovkách nebo za nepříznivých klimatických podmínek.<sup>76</sup>

Pokud si mladý řidič pořídí vozidlo vlastní a pravidelně ho používá ke své každodenní činnosti, technicky ho lépe ovládá a zvyká si na dopravní situace. Převážná část začínajících řidičů si pořizuje motorové vozidlo s ohledem na své finance. Z těchto důvodů často upřednostňuje nízkou cenu vozu, na které se odráží jeho technický stav. Vlastník takového vozidla s ohledem na svůj nízký finanční rozpočet nemůže investovat do důležité prevence nebo případných oprav svého automobilu. Mnohdy zase mladí řidiči, zejména chlapci, vkládají své peníze raději do tzv. tuningu vozu, kdy jej vylepšují různými doplňky a „vychytávkami“, které jsou mnohdy v rozporu s pravidly silničního provozu. Tito mladí řidiči si ani neuvědomují, že v těchto vozech může být ohroženo jejich vlastní zdraví a bezpečnost.<sup>77</sup>

Další skupinu tvoří mladí lidé, kterým je svým společenským postavením dopřáno vlastnit nový, luxusní a silný automobil. Tito lidé jsou často vychováváni ve svých rodinách tak, že jsou nejlepší, vše zvládnou a nic se jim nemůže stát. Bohužel, opak bývá pravdou. Mladý řidič se často před svými vrstevníky vychloubá, rychlou jízdou si zvyšuje adrenalin, předjíždí pomalejší vozidla, nedodržuje bezpečnou vzdálenost mezi nimi a s nadšením předvádí silné stránky svého vozu v silničním provozu. Z opojení a věkové nezrállosti však nedokáže pružně reagovat, předvídat a vyhodnotit dopravní situaci, často dochází z těchto důvodů k dopravním kolizím a nehodám.

V současné době s ohledem na módní trendy při koupi vozu preferuje více než pětina mladých řidičů černou barvu auta. Odborníci na bezpečnosti provozu se přitom

---

<sup>76</sup> ŠIKL, P. *Mladí lidé za volantem*, [online]. 2003[cit. 2013-10-17]. Dostupné z WWW: <[http://www.autorevue.cz/mladi-lide-za-volantem-diskuse\\_1](http://www.autorevue.cz/mladi-lide-za-volantem-diskuse_1)>.

<sup>77</sup> VOMÁČKA, P. *Průzkum, nejčastější nehody mladých*, [online]. 2013[cit. 2013-08-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.uamk.cz/item/1972-pr%C5%AFzkum-nej%C4%8Dast%C4%9Bj%C5%A1%C3%AD-nehody-mlad%C3%BDch?>>.

shodují na tom, že černá barva na vozidle může snižovat bezpečnost. Za šera lze toto auto spatřit až ve čtyřnásobně menší vzdálenosti než auto světlé barvy. Ačkoliv je pro kupující otázka bezpečnosti často prioritou, pasivní bezpečnost vycházející z jednotlivých barev v potaz příliš neberou.<sup>78</sup>

## 4.12 Počasí

Jízdu motorovým vozidlem ovlivňuje celá řada aspektů, jedním z nich jsou klimatické podmínky – sníh, námraza, déšť, mlha, silný vítr, tropické teploty a jízda za tmy v nočních hodinách. Tyto podmínky nemají pouze vliv na bezpečnost jízdy v souvislosti se stavem vozovky a způsobem řízení, ale také na psychickou pohodu řidiče (únava, ospalost, podrážděnost). Další faktory odvíjející se od těchto podmínek mohou rovněž ovlivnit bezpečnost jízdy, a to zejména oslnění sluncem nebo reflektory protijedoucích vozidel či pouličním osvětlením. Mnoho mladých řidičů, kteří úspěšně složili zkoušky, si to bohužel neuvědomuje.

Řízení vozidla v zimním období vyžaduje zvláštní pozornost a dobré balanční a koordinační dovednosti. Tyto dovednosti jsou ovládané v mozku oblastí mozečku a vyvíjejí se cvikem a zkušenostmi. Závěje sněhu nebo naopak tající sníh či námraza vozovky mohou způsobit nezkušeným řidičům mnohé komplikace. Znepokojující je nedostatek zkušeností u mladých řidičů při řízení na mokré vozovce, a to i přesto, že déšť je v našich klimatických podmínkách běžnou záležitostí i v zimních měsících. V této oblasti provádí u mladých řidičů průzkum společnost Goodyear ve spolupráci s Asociací evropských autoškol. Jejich společným cílem je poskytnout mladým lidem více hodin výcviku za nepříznivého počasí a lépe je informovat o správné přípravě vozidla a pneumatik před zimním obdobím. Dobrou zprávou je, že mladí řidiči se chtějí učit – 60% z nich chce zjistit, jaké pneumatiky jsou pro zimu nejvhodnější, a přibližně 51% plánuje najít více informací na internetu. Mladí muži projevují o něco větší zájem než mladé ženy a je u nich také pravděpodobnější, než dosáhnou minimální hloubky běhounu (75% oproti 70%). Velmi povzbudivým faktem je, že 84% mladých řidičů

---

<sup>78</sup> *Hitem mezi mladými jsou černá auta*, [online]. 2008 [cit. 2008-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.mesec.cz/tiskove-zpravy/hitem-mezi-mladymi-jsou-cerna-auta/>>..

říká, že vlastnost, o kterou se u pneumatik zajímají nejvíce, je jejich výkonnost při brzdění na mokru, a tedy schopnost zastavit vůz v co nejkratší vzdálenosti.<sup>79</sup>

Mladý řidič si musí uvědomit, že se mohou lišit jednotlivé klimatické podmínky na různých místech jeho trasy. Ve městech a na více frekventovaných komunikacích je povrch vozovky za nepříznivého počasí jiný než v úsecích mezi obcemi, v polích či při průjezdu lesem. Nebezpečí mu hrozí na vozovkách v okolí vodních ploch či na mostech, kde bývá častější námraza, v nepřehledných úsecích a v zatáčkách. Ačkoliv bývají tyto úseky značeny dopravními značkami, nejsou mladými řidiči často akceptovány.

Zrak je nejdůležitějším orgánem při získávání informací při pohybu v dopravě. Šero a tma značně zhoršují viditelnost, klesá rozlišovací schopnost oka, a to způsobuje podstatné zkrácení času, který má řidič na zareagování při řešení dopravní situace. Za šera nebo v noci tak může snadno dojít k přehlédnutí předjíždějícího řidiče nebo chodce vstupujícího do vozovky. Pro vnímání pohybu je velmi důležité periferní vidění, které se zhoršuje s přibývajícím věkem řidiče. Mladí lidé se často vracejí automobily v pozdních nočních či ranních hodinách ze zábav a diskoték a únava po noci strávené v hlučném a zakouřeném prostředí může způsobit dopravní nehodu i bez požití alkoholických nápojů. Podle odborníků zavíní únava, ospalost nebo pokles pozornosti až jednu třetinu dopravních nehod. Ospalost totiž zpomaluje reakce, snižuje vnímavost a zhoršuje rozhodovací schopnosti, a to obdobně jako alkohol. Velmi ospalí lidé se ve skutečnosti chovají velmi podobně jako podnapilí. Nebezpečí pod vlivem alkoholu si řada řidičů uvědomuje, ale nebezpečí při řízení, když je člověk ospalý, si přizná málokdo. Noční únava se nedá potlačit, tma snižuje schopnost vnímat. Největším nebezpečím noční jízdy je uspávající monotónnost tmy.<sup>80</sup>

Velké nebezpečí při jízdě v noci představuje oslnění, a to především nepříjemné oslnění světlomety ostatních aut nebo z některých druhů pouličních lamp či světelné reklamy. Kromě šera a tmy vyvstává problém s ranními mlhami a inverzí zejména v nižších polohách. Jízda po silnici zalité mlhou se automaticky mění. Okolí mizí, řidič se dívá jakoby do sklenice s mlékem, zvuky pro něj jsou najednou nesrozumitelné.

---

<sup>79</sup> GOODYEAR, *Zimní počasí motá mladým řidičům hlavu*, [online]. 2014 [cit. 2014-02-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.motofocus.cz/analyzy/279>>.

<sup>80</sup> BESIP, *Nebezpeční únavy*, [online]. 2014 [cit. 2014-02-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/profesionalni-ridic/bezpecne-rizeni-vozidla/nebezpeci-unavy>>.

Rozsvícením dálkových světel si spíš pohorší, protože oslní sám sebe. Podle odborníků se řidič při jízdě v mlze soustředí především na to, aby našel silnici před sebou. To je mnohdy tak náročné, že jeho reakce jsou mnohem pomalejší a vlastně nezvládá nic jiného. Pro mladého řidiče je důležité, aby se mohl na cestu náležitě soustředit, vypnout mobil i rádio, utišil spolujezdce a případně je požádal, aby mu pomohli sledovat cestu. Důležité je také mít čisté čelní sklo. Mladé řidiče je nutno upozornit, že při mlze bývá silnice vlhká a prodlužuje se brzdná dráha. V zimním období může namrzat. Zákon číslo 361/2000 o provozu na pozemních komunikacích stanoví, že přední světla do mlhy smí řidič užít jen za mlhy, sněžení a hustého deště. Zadní světla do mlhy musí řidič za mlhy, sněžení nebo hustého deště užít vždy. Rozdíl mezi používáním předních a zadních mlhovek je patrný: přední použít smí, zadní musí. Problém je však posoudit, kdy je déšť hustým anebo zda již jde opravdu o mlhu a ne jen nějaký mlžný opar, případně zda poletující sněhové vločky je již možné považovat za sněžení. Určitým vodítkem pro rozhodnutí, zda zadní mlhová světla zapnout, by měla být viditelnost zadních koncových světel vpředu jedoucího vozidla. Pokud se jede v koloně, mlhovky nepříjemně oslňují ostatní auta, je lepší je vypnout. Velmi důležité je také udržovat dostatečný odstup od vpředu jedoucích vozidel. Řidič se cítí za světly jedoucími před ním v husté mlze bezpečněji, protože vidí alespoň něco. Nesmí se však přiblížit k autu na tak malou vzdálenost, že by při brzdění nestačil včas zastavit, varují odborníci.<sup>81</sup>

Horké počasí a vysoká teplota ve vozidle může na řidiče působit jako nepřímý spouštěč stresu, člověk je více unavený a reakce na podněty se zpomalují. Vysoké teploty umocňují všechny tlaky z okolí a mají často za následek, že řidič nezvládne běžnou situaci např. čekání v koloně. Za horkého počasí se zvyšuje výskyt agresivních reakcí u řidičů a hrozí větší riziko mikrospánku. Intenzivní sluneční světlo, a to nejen za horkého počasí, může způsobit oslnění odrážející se od hladkých povrchů jako je vozovka, kapota či palubní deska automobilu nebo metalický lak auta před námi. Riziko oslnění je nejvyšší v době, kdy je slunce nízko nad horizontem, časně ráno nebo v pozdním odpoledni. Sluneční brýle pomáhají nehodám způsobeným oslněním předejít.<sup>82</sup>

---

<sup>81</sup> *Pravidlo pro jízdu v mlze*, [online]. 2001.[cit. 2001-01-17]. Dostupné z WWW: <<http://auto.idnes.cz/pravidlo-pro-jizdu-v-mlze-50-50-50-dkr-/automoto.aspx?c=2001M014Y05D>>.

<sup>82</sup> SONNENSCHHEIN, P. *Brýlové čočky pro řidiče*, [online]. 2011 [cit. 2011-10-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.optikaheckova.cz/sortiment/brylove-cocky/item/38-drivewear-pro-%C5%99idi%C4%8De.html>>.

## 5 VÝZKUMNÉ ŠETŘENÍ

### 5.1 Průběh výzkumu

Výzkumné šetření bylo prováděno formou kvantitativního výzkumu, kdy se jedná o standardizovanou metodu, která je navržena tak, aby měřila určité vlastnosti, které se později analyzují statickými metodami.<sup>83</sup> Pro objasnění, zdali mladý řidič představuje riziko v silničním provozu, byl zvolen dotazník.

Dotazník byl rozdán v papírové podobě respondentům, kteří byli rozděleni na dvě skupiny. První skupinou byli mladí řidiči ve věku 15 až 24 let, kteří vlastní řidičské oprávnění krátkou dobu a mají méně zkušeností s řízením motorových vozidel. Druhou skupinou byli řidiči ve věku od 25 let, kteří již mají s řízením vozidel určité zkušenosti. V každé skupině bylo osloveno celkem 40 respondentů, kteří byli ujistěni, že dotazník je anonymní a slouží pouze pro účely výzkumu této bakalářské práce. Celkem bylo tedy vyplněno 80 dotazníků.

### 5.2 Vymezení cíle výzkumu a stanovení hypotéz

Cílem výzkumu bylo provést porovnání dvou různých skupin řidičů motorových vozidel, kdy se jedná o skupinu mladých řidičů v porovnání s řidiči vyššího věku, kteří praxí v řízení motorových vozidel nasbírali určité zkušenosti a na základě zjištěných poznatků stanovit, zdali právě mladý řidič pro ostatní účastníky silničního provozu představuje zvýšené riziko. Rovněž bylo cílem výzkumu zjistit, zdali kurz autoškoly mladého řidiče dostatečně odborně i prakticky připraví na provoz na pozemních komunikacích a naučí jej bezpečně ovládat motorové vozidlo. Dalším cílem bylo provést analýzu rizik, která řidiče při řízení motorového vozidla ovlivňují, nebo se jimi on sám nechá ovlivnit.

#### **Stanovení hypotéz:**

**H 1** - Předpokládám, že mladí řidiči berou řízení vozidla jako druh zábavy, kdy se k nebezpečné jízdě snadno nechají ovlivnit kamarády.

---

<sup>83</sup> REICHEL, J. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. Praha, 2009, s. 40.

**H 2** - Domnívám se, že nejčastějším dopravním přestupkem mladých řidičů je nedodržení povolené rychlosti. U starších řidičů je to telefonování za jízdy a nepoužití bezpečnostního pásu.

**H 3** – Domnívám se, že si mladí řidiči v kurzu autoškoly dostatečně osvojí znalosti dopravních předpisů, avšak bezpečné ovládání motorového vozidla se naučí až běžnou praxí v silničním provozu.

**H 4** – Předpokládám, že mladý řidič představuje pro ostatní účastníky silničního provozu zvýšené riziko.

### **5.3 Vyhodnocení dotazníku**

Zpracování a vyhodnocení dotazníku je provedeno postupně od první po jedenáctou otázku. Výsledek každé otázky je slovně zhodnocen a některá i graficky znázorněna, což umožní přehlednou orientaci v zjištěných hodnotách.

**Otázka č. 1** byla zaměřena na pohlaví a věk respondentů. Skupina řidičů ve věku do 24 let byla zastoupena 33 muži, což je 82,5% a 7 ženami, tedy 17,5%. Druhá skupina byla tvořena 20 muži a 20 ženami, což je shodně po 50%. Převaha mužů v první skupině byla dána především tím, že byli dotazováni i žáci 4. ročníku oboru Silniční doprava na Střední průmyslové škole v Mladé Boleslavi, o který dívky nemají zájem.

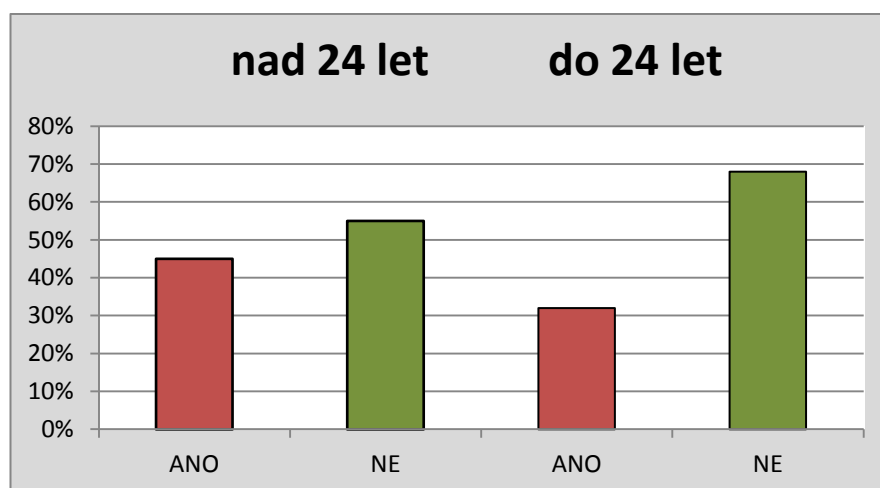
**V otázce č. 2** jsem zjišťoval, jak dlouho jsou respondenti držiteli řidičského oprávnění a kolik najeli celkem kilometrů. Výsledkem bylo zjištění, že řidiči ve skupině do 24 let jsou držitelem řidičského oprávnění v průměru 2,5 roku a ročně najedou motorovým vozidlem průměrně 6896 km. Řidiči ve skupině 25 a více let jsou držiteli řidičského oprávnění průměrně 18 let a ročně najedou motorovým vozidlem průměrně 14 415 km. Touto otázkou bylo zjištěno, že s přibývajícím věkem se zvyšuje i počet najetých kilometrů a to až dvojnásobně. Znamená to tedy, že začínající řidič najede o polovinu méně kilometrů, než řidič ze skupiny ve věku nad 24 let tedy i praktické zkušenosti v silničním provozu získává mnohem pomaleji než ostatní účastníci.

**V otázce č. 3** měli respondenti uvést, jaké motorové vozidlo řídí a jak je staré. Cílem bylo stanovit, zdali mladí řidiči užívají levnější a starší motorová vozidla především z nedostatku peněz, což se ovšem nepotvrdilo. U obou dotazovaných skupin byla uváděna vozidla v různém spektru stáří od nového až po 20 let stará. Lze tedy

konstatovat, že užívání levných starých vozidel není doménou pouze mladých lidí, kteří vlivem studia nemají dostatečné finanční prostředky na pořízení nového vozu.

**Otázkou č. 4** měl respondent odpovědět, zdali v minulosti již řídil vozidlo pod vlivem alkoholu nebo drog. Ve věkové skupině 25 a více let odpovědělo 45% dotázaných, že již vozidlo pod návykové látky řídilo. 55% odpovědělo, že nikoliv. Zajímavé výsledky tato otázka přinesla u řidičů do 24 let, kdy celkem 32% uvedlo, že ano a 68% dotázaných uvedlo, že pod vlivem alkoholu nebo drogy nikdy vozidlo neřídili. Tyto hodnoty sice na první pohled vypadají příznivěji, než u druhé skupiny, avšak musíme vzít v potaz, že tato skupina vlastní řidičský průkaz teprve v průměru 2,5 roku! Skutečnost, že 32% mladých řidičů za tak krátkou dobu již řídili ovlivnění návykovou látkou je alarmující.

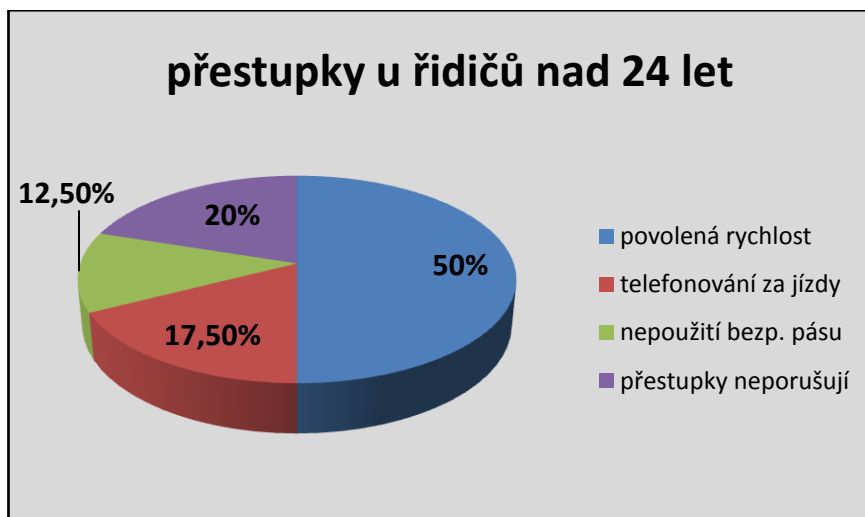
**Graf č. 1 – procentuální vyjádření řidičů, kteří před jízdou požili návykovou látku:**



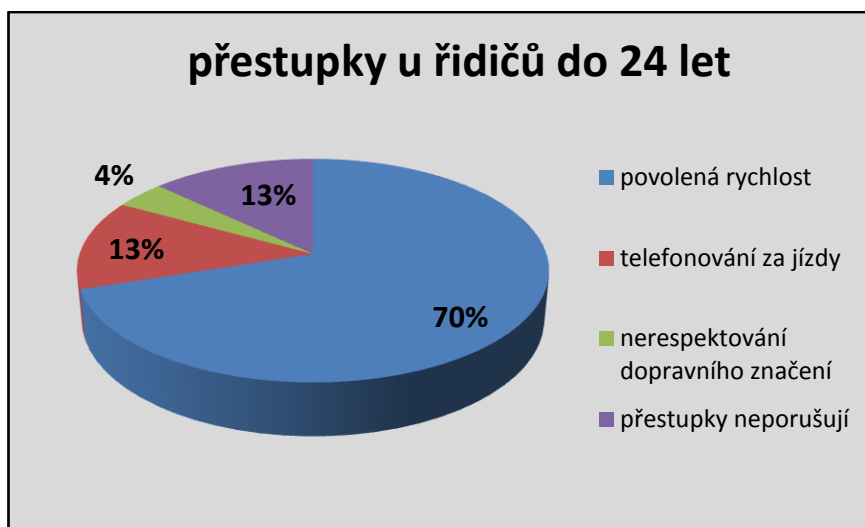
**Otázka č. 5** měla přinést odpověď na jednu z hypotéz a zároveň vyhodnotit, jakých dopravních přestupků se řidiči nejčastěji dopouštějí. Ve věkové skupině 25 a více let 50% respondentů odpovědělo, že nejčastěji porušují povolenou rychlost, 17,5% za jízdy drží v ruce mobilní telefon, 12,5% dotázaných nerespektuje užití bezpečnostního pásu a pouze 20% řidičů se přestupků nedopouští. U respondentů do 24 let porušuje povolenou rychlost celkem 70%, užití telefonu při řízení celkem 13%, žádného přestupku se nedopouští pouze 13% a dopravní značení porušují 4%. Zde byly při porovnání zjištěny velice zajímavé výsledky. Ohromující je, jaké je procento mladých řidičů, kteří nerespektují povolenou rychlost. Vzhledem k počtu kilometrů, které za rok ujedou, a jak dlouho vlastní řidičské oprávnění, viz. ot. č. 2, přináší tato informace

oprávněné obavy. Zajímavým úkazem však zůstává, že nikdo z respondentů této věkové skupiny neporušuje použití bezpečnostních pásů.

**Graf č. 2 – procentuální vyjádření, jakých přestupků se dopouští řidiči nad 24 let:**



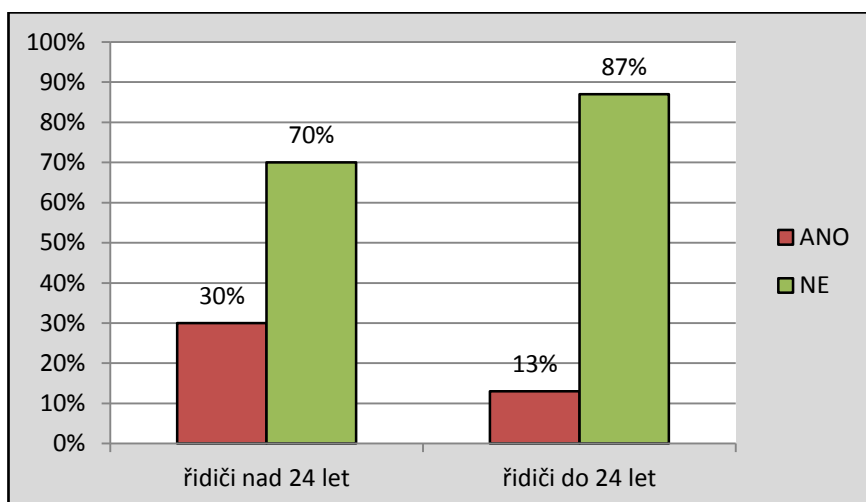
**Graf č. 3 – procentuální vyjádření, jakých přestupků se dopouští řidiči do 24 let:**



**Otázka č. 6** přinesla zjištění, zdali se respondenti již dopustili dopravní nehody. Ve věkové skupině 25 let a více zavinilo dopravní nehodu 30% dotázaných a 70% řídí bez nehody. Ve skupině mladých řidičů zavinilo dopravní nehodu celkem 13% řidičů a 87% nikoliv. Z tohoto výsledku při porovnání s výsledkem u ot. č. 2 lze vyvodit závěr, že dopravní nehoda přichází úměrně s počtem ujetých kilometrů.

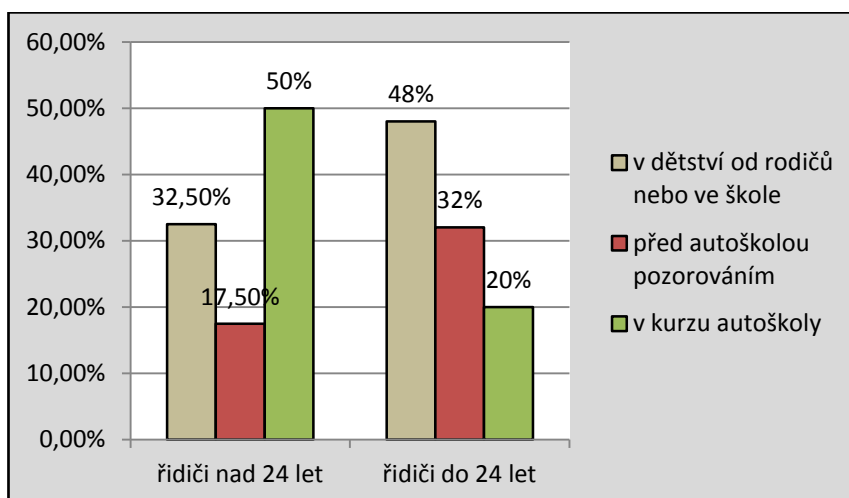


**Graf č. 4 – procentuální vyjádření řidičů, kteří se dopustili dopravní nehody:**



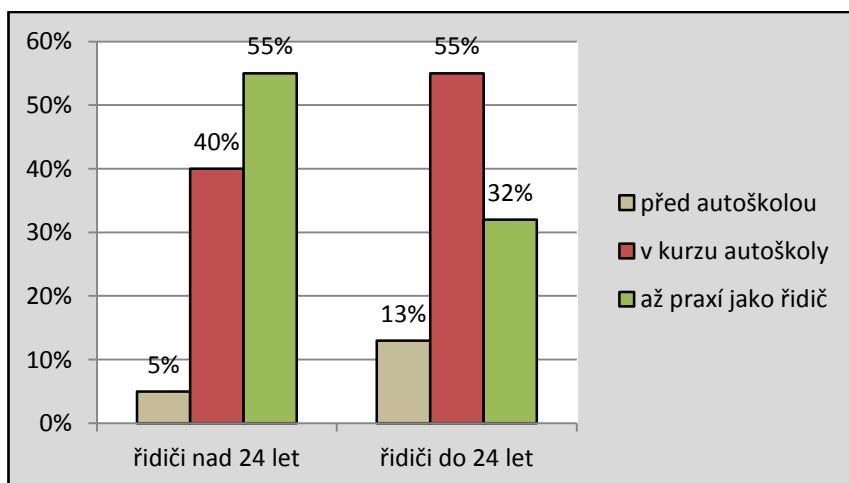
**Otázka č. 7** byla směřována ke zjištění, kde se řidič seznámil, případně si osvojil znalosti dopravních předpisů. Výsledky šetření jsou zde velice zajímavé a zároveň přinášejí odpověď na jednu z mých hypotéz, neboť ve věkové skupině 25 let a více si celkem 32,5% řidičů tyto znalosti osvojilo v dětství od rodičů, nebo na základní škole. 17,5% je získalo pozorováním před autoškolou jako spolujezdec a celých 50% dotázaných je získalo až v kurzu autoškoly. U mladých řidičů do 24 let jsou výsledky opačné. Celých 48% dotázaných zná předpisy z dětství nebo v rámci výuky na základní škole. 32% si je osvojilo jako spolujezdec pozorováním a pouhých 20% se je naučilo až v kurzu autoškoly. Z tohoto výsledku lze usuzovat, že vlivem zpřístupnění motorových vozidel široké veřejnosti a braní vozidla jako prostředku každodenní dopravy, kdy na toto upozorňuji již v teoretické části, jsou děti účastníky silničního provozu mnohem častěji, než tomu bývalo v minulosti a proto si snáze, rychleji a častěji mohou osvojovat tyto znalosti od rodičů, pozorováním, nebo v rámci výuky na dětských dopravních hřištích.

**Graf č. 5 – procentuální vyjádření řidičů, kde získali znalosti dopravních předpisů:**



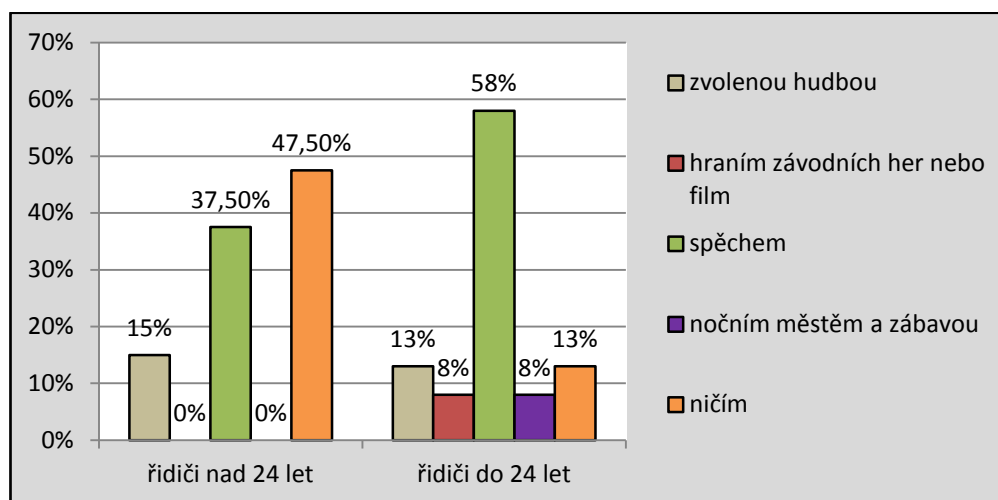
**Otázka č. 8** byla zaměřena na zjištění, kde si řidič osvojil ovládání vozidla. U skupiny řidičů nad 25 let si řízení pouze 5% osvojilo v dětství při motoristických soutěžích. 40% dotázaných již v kurzu autoškoly a 55% až praxí jako řidič. U skupiny mladých řidičů si ovládání vozidla osvojilo 13% v dětství při soutěžích, 55% již v autoškolce a pouze 32% až jako řidič v běžném provozu. Zde se z výsledků dá předpokládat mírné zkreslení, především ohledně motoristických soutěží, neboť u skupiny do 24 let byl dotazník rozdán i ve škole s oborem zaměřeným na silniční dopravu, kde mohou někteří žáci mít motorismus jako koníček a proto je zde procentuální zastoupení vyšší. Dále lze usuzovat, že někteří řidiči v této skupině si myslí, že vozidlo se naučili ovládat již v autoškolce a ne jako řidič praxí, kdy tak uváděla většina starších řidičů. Může to být dáno jejich přehnanou sebedůvěrou, nebo přeceňováním sil.

**Graf č. 6 – procentuální vyjádření řidičů, kde si osvojili bezpečné ovládání vozidla:**



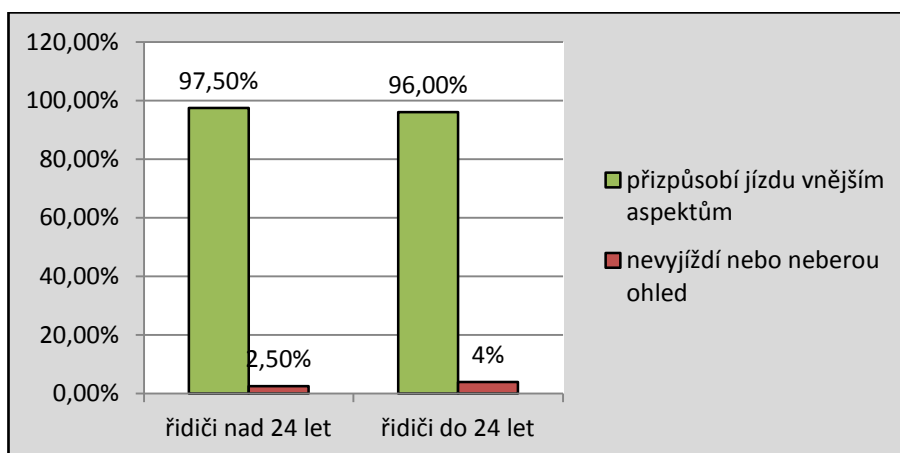
**Otázka č. 9** analyzuje rizika, kterými se řidič motorového vozidla nechá ovlivnit a zláká ho k rychlé a agresivní jízdě. U věkové skupiny 25 let a více odpovědělo, že 15% respondentů zláká k rychlé jízdě zvolená hudba. 37,5% je tak nuceno spěchem a 47,5% se zlákat ničím nenechají. Zde se dalo očekávat, že se nenechají ovlivnit kamarády, počítačovými hrami, alkoholem ani ničím jiným. U skupiny mladých řidičů se hudbou nechá zlákat celkem 13%. Celých 8% motivuje k rychlé jízdě počítačová hra, nebo film se závodní tematikou. 58% respondentů však jezdí rychle kvůli spěchu. 8% uvedlo, že je zláká prázdné noční město a zábava. Bohužel pouhých 13% mladých řidičů se k rychlé jízdě zlákat nenechá. Zde lze tedy obecně vyhodnotit, že na všechny řidiče bez ohledu na věk působí spěch a zvolená hudba. Ostatní aspekty jsou ryze individuální.

**Graf č. 7 – procentuální vyjádření řidičů, čím se nechají zlákat k rychlé jízdě:**



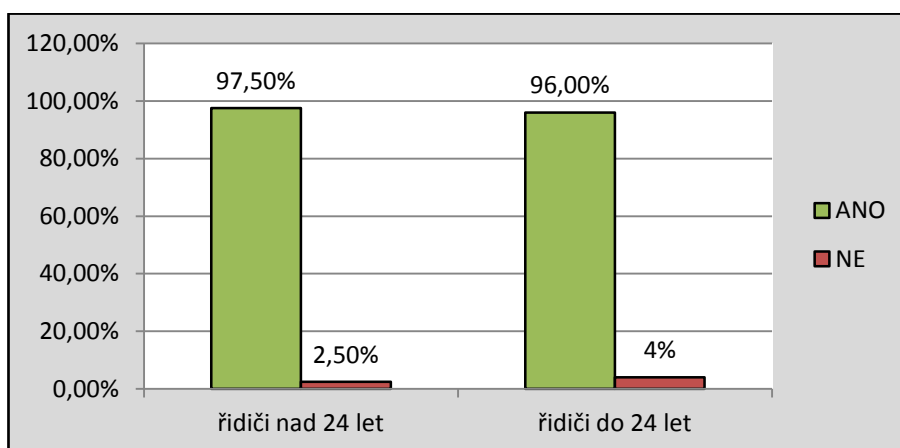
**Otázka č. 10** analyzuje rizika, která souvisí s počasím a dalšími okolnostmi, které na něj působí jako vnější negativní aspekty. Zde je potěšující, že u věkové skupiny 25 let a více celkem 97,5% respondentů přizpůsobí těmto podmínkám styl a způsob jízdy, jsou opatrní a neriskují. 2,5% za špatných podmínek raději nevyjíždí. U skupiny do 24 let odpovědělo 96% řidičů, že rovněž přizpůsobí styl a rychlost jízdy počasí a ostatním vlivům, kdy pouze 4% na něj neberou ohled. Z otázky č. 10 a 11 lze tedy usoudit, že řidiči mají respekt z vnějších negativních aspektů, kterým může být počasí, vyjeté koleje a stav vozovky, déšť, námraza, sníh apod. Nejvíce je tedy ovlivňují aspekty vnitřní vyvolané jejich intelektem, emocemi, náladě a aktuálnímu stavu.

**Graf č. 8 – procentuální vyjádření řidičů, jak reagují na nepříznivé vnější aspekty:**



**Otázka č. 11** byla zaměřena ke zjištění, zdali si řidiči o sobě myslí, zda představují riziko pro ostatní účastníky silničního provozu. U skupiny řidičů ve věku 25 let a více odpovědělo celých 97,5% je riziko nepředstavují. Pouze 2,5% je přesvědčeno, že riziko představují. Jedná se o totožné respondenty, kteří v případě špatných vnějších aspektů raději nevyjíždí viz. ot. č. 9. Celých 96% mladých řidičů si myslí, že riziko pro ostatní nepředstavují. O tom jsou přesvědčeny pouhé 4%. Tyto výsledky však naprosto nekorrespondují s výsledky výše uvedených otázek, což svědčí o přehnané sebejistotě mladých řidičů.

**Graf č. 9 – procentuální vyjádření řidičů, zdali se domnívají, že představují zvýšené riziko pro ostatní účastníky silničního provozu:**



## 5.4 Shrnutí informací, které výzkum přinesl

Dominantou praktické části bakalářské práce bylo výzkumné šetření, jehož cílem bylo zjistit, zdali mladý řidič představuje zvýšené riziko pro ostatní účastníky silničního provozu, dále určit, které vnitřní a vnější aspekty řidiče ovlivňují a jakou měrou. V neposlední řadě bylo účelem zjistit, kde si řidiči osvojili znalosti zákona o silničním provozu a rovněž, zdali se za volantem cítí bezpečně a mají schopnosti ovládat motorové vozidlo. Dotazníkové šetření mělo rovněž přinést odpovědi na stanovené hypotézy.

Na základě odpovědí respondentů jsme se přesvědčili, že s přibývajícím věkem a délkou praxe v řízení motorových vozidel přibývá i počet ročně ujetých kilometrů. Tím vyšlo najevo, že mladí řidiči získávají nové zkušenosti mnohem pomaleji, než ostatní věkové skupiny. Nelze však tvrdit, že mladí řidiči provozují starší vozidla v horším technickém stavu. Zajímavé a především alarmující bylo zjištění, že mladí řidiči se během své krátké praxe v 32% řídili vozidlo pod vlivem alkoholu nebo drogy. Rovněž bylo překvapující, že ve velké většině tj. 70% nejčastěji porušují povolenou rychlost. Tím se potvrdilo, že nejčastější příčinou dopravních nehod u mladých řidičů je nepřiměřená rychlost a jízda pod vlivem alkoholu. Bohužel drtivá většina takových nehod končí tragicky. Tímto se však jedna z mých hypotéz potvrdila jen z části, kdy výsledky korespondují s tvrzením, že mladí řidiči nejčastěji porušují právě povolenou rychlost. Avšak tohoto přestupku se nejčastěji dopouští všichni řidiči, kdy zároveň dle jejich odpovědí respektují použití bezpečnostních pásů. Na otázku, kde si řidiči osvojili znalosti dopravních předpisů, odpověděly dotazované skupiny naprosto odlišně. Starší řidiči tak učinili nejčastěji až v autoškole, zatímco mladí především již v dětství nebo ve škole při výuce a také jako spolujezdci pozorováním. Tyto výsledky jsou chvalitebné. V současné době je hustota provozu diametrálně odlišná od té před třiceti a více lety. Nyní je v domácnosti dvě i více vozidel, kdy jejich užívání je běžnou součástí každodenního života. Jízda vozidlem tedy není brána jako něco výjimečného, jak tomu bylo v letech minulých, kdy rodina vyrazila pouze v neděli na návštěvu příbuzných.

Starší řidiči na otázku, kde se naučili bezpečně ovládat motorové vozidlo, nejčastěji odpověděli, že až praxí jako řidič v běžném provozu. Mladí řidiči uvedli, že již v kurzu autoškoly. Toto potvrzuje domněnku o skutečnosti, že tato skupina své zkušenosti často přeceňuje a mylně se domnívají, že mají vozidlo za každé situace plně

pod kontrolou. Uvedené dvě otázky potvrdily mou další hypotézu o tom, že řidiči jsou sice po kurzu autoškoly dobře vybaveni znalostmi dopravních předpisů, avšak chybí jim zkušenosti s ovládáním vozidla především v krizových situacích, které nelze nasimulovat. Protože tyto situace neznají, domnívají se, že je nemůže nic ohrozit. Další zajímavé zjištění bylo, že podstatná část respondentů bez ohledu na věk a zkušenosti, se k rychlé a agresivní jízdě nechá zlákat zvolenou hudbou. Na starší řidiče má dále vliv spěch, ale většina z nich ví, že případné riziko může přinést vysokou cenu na životech a proto se ovlivnit nenechají. Mladé řidiče rovněž ovlivňuje spěch, dále mají rychlost jako druh zábavy a adrenalinu. Bohužel pouze nízké procento mladých řidičů se uvedenými vnitřními aspekty ovlivnit nenechá. Toto zjištění zcela potvrzuje mou hypotézu, že se mladí řidiči snadno nechají zlákat k rychlé a nebezpečné jízdě, avšak nejvíce z důvodu spěchu, zvolené hudby, nebo adrenalinu a zábavy, nikoliv kamarády. Na otázku, zdali má na způsob jízdy vliv počasí, stav vozovky a další vnější vlivy odpověděla drtivá většina respondentů ano. Znamená to tedy, že z povětrnostních podmínek mají respekt všichni řidiči bez ohledu na věk a zkušenosti. Rovněž si také téměř nikdo nemyslí, že by pro ostatní představoval zvýšené riziko.

Hypotéza, která měla ověřit, zdali mladý řidič představuje riziko v silničním provozu, tedy byla naplněna bezesbytku. Je to dáno především tím, že mladý řidič nemá dostatek zkušeností s řízením motorového vozidla a za svou krátkou praxi najede poměrně málo kilometrů. Rovněž často přeceňuje své síly a myslí si, že vozidlo dokonale ovládá, což je hrubý omyl. Jeho rizikovost podtrhuje zjištění, že mnohem častěji než ostatní porušuje povolenou rychlost a nebojí se usednout za volant po požití alkoholu nebo drogy. Nedílnou součástí na tom nese fakt, že se mnohem častěji nechá zlákat k agresivní a rychlé jízdě. Zároveň si myslí, že pro ostatní nepředstavuje žádné riziko, což svědčí o jeho vysokém sebevědomí.

Z výsledků provedeného šetření lze jednoznačně říci, že vnější negativní aspekty řidiči respektují a jsou si vědomi jejich nebezpečí. Začínající i zkušený řidič přizpůsobí jízdu počasí a dalším vlivům, neboť si je vědom nebezpečí, které může při nedodržení zásad bezpečné jízdy nastat. Vnitřní aspekty, vyvolané vědomím člověka však hluboce negativně ovlivňují mladé řidiče. To je jedním z důvodů, proč představují takové riziko. Vyzrálý řidič se nechá ovlivnit mnohem méně, než mladý řidič plný touhy po dobrodružství a zábavě, které řízení motorového vozidla zcela jistě přináší.

## ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo analyzovat hlavní rizika, která přináší jízda motorovým vozidlem na pozemních komunikacích. V dnešní době je silniční doprava a infrastruktura tak rozšířená, že se bezprostředně dotýká každého z nás. Bohužel tak každý den vlivem selhání lidského faktoru dochází k tragickým dopravním nehodám. Řídit motorové vozidlo v dnešní době je věc naprosto samozřejmá a získat řidičské oprávnění může téměř každý. Hlavním záměrem bakalářské práce bylo zaměřit se na tyto řidiče, kteří ještě nemají dostatečné zkušenosti s provozem na pozemních komunikacích a zjistit, zdali právě oni představují pro ostatní účastníky zvýšené riziko.

V teoretické části jsou podrobně rozděleny jednotlivé skupiny a podskupiny řidičského oprávnění, u kterých jsou uvedeny i podmínky pro jejich získání. Dále se teoretická část bakalářské práce primárně zabývá vnějšími a vnitřními aspekty, které řidiče během jízdy s motorovým vozidlem ovlivňují. Jsou zde uvedeny informace o důsledcích, které přináší změna počasí a teploty na psychiku řidiče a jízdní vlastnosti vozidla, dále vliv drog a alkoholu, poslech hudby, telefonování za jízdy a mnohé další prohřešky v silniční dopravě, které bývají příčinou dopravní nehody. Na tyto vlivy mají být řidiči upozorněni již v kurzu autoškoly a výuka má probíhat tak, aby se jich řidič v praxi vyvaroval. Průběhu samotného kurzu se rovněž bakalářská práce v teoretické části věnuje.

Praktická část práce měla ověřit, zdali je výuka autoškoly dostatečná, připraví řidiče jak prakticky, tak odborně na provoz na pozemních komunikacích a zajistí, aby neohrožovali sebe, ani druhé. Dále bylo úkolem zjistit, jakých dopravních přestupků se mladí řidiči nejčastěji dopouští, co je svede k rychlé a nebezpečné jízdě, jak reagují na změnu počasí a ze zjištěných výsledků stanovit, zdali skutečně takové riziko představují, či nikoliv. Před dotazníkovým šetřením jsem stanovil celkem čtyři hypotézy, kdy dvě byly potvrzeny pouze z části a dvě zcela.

Očekával jsem, že se naplní hypotéza, že mladý řidič riziko skutečně představuje, ovšem výsledky, které přineslo dotazníkové šetření, byly naprosto zářející. Vysoké procento mladých respondentů uvedlo, že již mají zkušenost s jízdou pod vlivem alkoholu nebo drogy. To jen potvrzuje domněnku, že si mladí řidiči neuvědomují možné důsledky, které taková jízda přináší a jsou ochotni riskovat kvůli

zábavě i porušení zákona. Podstatná část mladých řidičů velice často porušuje povolenou rychlost, kdy uvádí, že je k tomu přinutí spěch, zábava a zvolená hudba. Tyto výsledky zcela dokládají, že alkohol, drogy, vysoká rychlost a případně kombinace těchto aspektů je nejčastější příčinou tragických nehod mladých lidí.

Nad rizikem, které přináší jejich nevyzrálost, touha po zábavě v kombinaci se silným vozidlem je nutné se vážně zamyslet, neboť jejich výchovu ovlivňují právě ti starší a zkušenější řidiči. Člověk se učí již od narození, a proto i malé dítě pozoruje v dětské autosedačce, jak se jeho rodiče chovají za volantem, vnímá jejich reakce a chování, ze kterých si bere vzor. Proto je nutné apelovat na všechny účastníky silničního provozu, aby k sobě byli ohleduplní, neriskovali a dodržovali předpisy silničního provozu, neboť krátký nerozvážný adrenalinový zážitek, může být vykoupen cenou nejvyšší, lidským životem.



## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ:

### Literární zdroje:

1. HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.
2. CHMELÍK, J. *Trestná činnost mládeže a páchaná na mládeži*. 2. upravené a rozšířené vydání. Praha : Policie ČR, Úřad vyšetřování pro ČR. MV ČR – odbor personální práce a vzdělávání, 1998. 122 s.
3. LEITNER M. *Zákon o silničním provozu : komentář*. Praha : Linde Praha, 2012. 608 s. ISBN 978-80-7201-867-3.
4. LISÁ, Z. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?* 1.vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 131 s. ISBN 978-80-7357-615-8.
5. REICHEL, J. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. Praha : Grada, 2009. 184 s. ISBN 978-80-247-3006-6.
6. ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci. 2009. 186 s. ISBN 978-80-244-2375-3.

### Elektronické zdroje

1. BESIP, *Nebezpeční únavy*, [online]. 2014 [cit. 2014-02-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/profesionalni-ridic/bezpecne-rizeni-vozidla/nebezpeci-unavy>>.
2. BESIP, *Telefonujete za jízdy? Zbytečně riskujete*, [online]. 2014 [cit. 2014-02-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/telefonujete-za-jizdy-zbytecne-riskujete>>.
3. DUCHOŇ, J. *Jaké automobily prodávala mototechna*, [online]. 2013[cit. 2013-10-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.autorevue.cz/ceskoslovensko-1976-jake-automobily-prodavala-mototechna>>.
4. GOODYEAR, *Zimní počasí motá mladým řidičům hlavu*, [online]. 2014 [cit. 2014-02-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.motofocus.cz/analyzy/279>>.
5. HALAMKA, J. *Tragické nehody jsou doménou mladých řidičů, nejhorší jsou víkendy - 2012* [online]. 2012[cit. 2012-07-27]. Dostupné z WWW <[http://auto.idnes.cz/tragicke-nehody-mladych-ridicu-dzt-/automoto.aspx?c=A120724\\_151439\\_automoto\\_hig](http://auto.idnes.cz/tragicke-nehody-mladych-ridicu-dzt-/automoto.aspx?c=A120724_151439_automoto_hig)>.

6. *Hitem mezi mladými jsou černá auta*, [online]. 2008 [cit. 2008-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.mesec.cz/tiskove-zpravy/hitem-mezi-mladymi-jsou-cerna-auta/>>..
7. *Historie řidičských oprávnění a průkazů* [online]. 2013 [cit. 2013-10-21]. Dostupné z WWW:<[http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%98idi%C4%8Dsk%C3%BD\\_pr%C5%AFkaz](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%98idi%C4%8Dsk%C3%BD_pr%C5%AFkaz)>.
8. *Počet aut se v Česku od revoluce zdvojnásobil*, [online]. 2009[cit. 2009-10-19]. Dostupné z WWW: <[http://auto.idnes.cz/pocet-aut-v-cesku-se-od-revoluce-zdvojnasil-stara-jsou-porad-stejne-12w-auto\\_ojetiny.aspx?c=A091016\\_110258\\_auto\\_ojetiny\\_fdv](http://auto.idnes.cz/pocet-aut-v-cesku-se-od-revoluce-zdvojnasil-stara-jsou-porad-stejne-12w-auto_ojetiny.aspx?c=A091016_110258_auto_ojetiny_fdv)>.
9. *Pravidlo pro jízdu v mlze*, [online]. 2001.[cit. 2001-01-17]. Dostupné z WWW: <<http://auto.idnes.cz/pravidlo-pro-jizdu-v-mlze-50-50-50-dkr-automoto.aspx?c=2001M014Y05D>>.
10. SONNENSCHNEIN, P. *Brylové čočky pro řidiče*, [online]. 2011 [cit. 2011-10-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.optikaheckova.cz/sortiment/brylove-cocky/item/38 drivewear-pro-%C5%99idi%C4%8De.html>>
11. ŠIKL, P. *Mladí lidé za volantem*, [online]. 2003[cit. 2013-10-17]. Dostupné z WWW: <[http://www.autorevue.cz/mladi-lide-za-volantem-diskuse\\_1](http://www.autorevue.cz/mladi-lide-za-volantem-diskuse_1)>.
12. VOMÁČKA, P. *Průzkum, nejčastější nehody mladých*, [online]. 2013[cit. 2013-08-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.uamk.cz/item/1972-pr%C5%AFzkum-nej%C4%8Dast%C4%9Bj%C5%A1%C3%AD-nehody-mlad%C3%BDch?>>.
13. *Život s autem, historie dopravy* [online]. 2014 [cit. 2014-02-10]. Brno : Pedagogická fakulta Masarykovy university, Dostupné z WWW:<<http://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/historie.html>>.

#### **Legislativní dokumenty:**

1. ČESKO. Zákon č. 247/ 2000Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 1-77.
2. ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 1-118.

3. ČESKO. Zákon č. 218/ 2003Sb. o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2003, částka 79, s. 1-68.
4. ČESKO. Zákon č . 13/1997Sb. o pozemních komunikacích . In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 3, s. 1-60.

## PŘÍLOHA – vzor dotazníku

### Dotazník k provedenému výzkumu.

Dobrý den, jmenuji se prap. Jan Kračmar DiS., pracuji u Policie České republiky a jsem studentem Vysoké školy evropských a regionálních studií, o.p.s. České Budějovice. Žádám Vás o pravdivé vyplnění tohoto dotazníku, který je anonymní a přispívá ke zjištění, zdali mladí řidiči představují zvýšené riziko v silničním provozu, neboť se tímto tématem zabývá má bakalářská práce. Všem respondentům děkuji.

- 1) Uveďte pohlaví a věk .....
- 2) Jak dlouho vlastníte řidičský průkaz a kolik jste celkem najel kilometrů?  
.....
- 3) Uveďte značku, typ a stáří vozidla, které nejčastěji řídíte.....
- 4) Řídil jste někdy vozidlo pod vlivem alkoholu nebo drog?
  - a) Ano
  - b) Ne
- 5) Které dopravní předpisy nejčastěji porušujete?
  - a) Povolenou rychlost
  - b) Telefonování za jízdy
  - c) Nepoužití bezpečnostního pásu
  - d) Nerespektování dopravního značení („stopka, plná čára, zákazové značky“)
  - e) Jiná  
.....
  - f) Žádných přestupků se nedopouštím
- 6) Způsobil jste někdy jako řidič dopravní nehodu?
  - a) Ano
  - b) Ne
- 7) Znalosti dopravních předpisů, dopravních značek, atd. jsem získal:
  - a) V dětství od rodičů nebo v rámci výuky na základní škole
  - b) Před autoškolou jako spolujezdec pozorováním
  - c) Až v autoškole
- 8) Bezpečné ovládání vozidla jsem si osvojil:
  - a) Před autoškolou v rámci motoristických soutěží, apod.

- b) V autoškole
  - c) Až praxí jako řidič v běžném provozu
- 9) K rychlé, agresivní jízdě se nechám zlákat:
- a) Kamarády ve vozidle
  - b) Zvolenou hudbou
  - c) Požitím alkoholu nebo drogy
  - d) Hraním závodních her
  - e) Filmem
  - f) Spěchem
  - g) Jiným druhem.....
  - h) Rychle nikdy nejezdím a nic mě neovlivní
- 10) Za nepříznivého počasí ( led, sníh, déšť )
- a) Přizpůsobím styl a rychlost jízdy, jsem opatrný a neriskuji
  - b) Spoléhám se na bezpečnostní systémy vozidla a kvalitní pneumatiky, rychlost nesnižuji
  - c) Na počasí neberu ohled
  - d) Nevyjíždím
- 11)Myslíte si, že vzhledem ke svým zkušenostem představujete zvýšené riziko pro ostatní?
- a) Ano,    b) Ne