

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

NÁZEV BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Rizikové chování začínajících řidičů a jeho vliv na dopravní nehody

Autor práce: Jiří Kasalík, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Josef Bandžak, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2025

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice
ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Jiří Kasalík, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Rizikové chování začínajících řidičů a jeho vliv na dopravní nehody

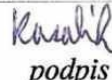
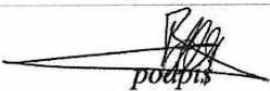
Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Risk Behaviour of Novice Drivers and its Influence on Traffic Accidents

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

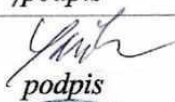
Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů): JUDr. Josef Bandžak, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): Listopad, 2024

Cíl bakalářské práce: Hlavním cílem je analyzovat roli výuky v autoškolách, zejména její vliv na prevenci rizikového chování u začínajících řidičů. Vedlejším cílem je identifikovat a analyzovat nejčastější formy rizikového chování u začínajících řidičů a jejich vliv na vznik dopravní nehody.

Student: Jiří Kasalík, DiS.	26.11.2024 datum	 podpis
Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.	26.11.2024 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	11.1.2025 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	11.1.2025 datum	 podpis
Rector: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	20.1.2025 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval(a) samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucí(ho) a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Jozefu Bandžakovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

KASALÍK, J. *Rizikové chování začínajících řidičů a jeho vliv na dopravní nehody: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2025. 69 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Klíčová slova: začínající řidiči, dopravní nehody, preventivní opatření, krizové situace

Tato bakalářská práce obsahuje v teoretické části šest kapitol, které podrobně analyzují problematiku spojenou s rizikovým chováním začínajících řidičů a jeho vliv na dopravní nehody. Úvodní kapitola představí cíle a metodiku bakalářské práce. Druhá kapitola popisuje zákon č. 361/2000 Sb. a kdo jsou začínající řidiči. Dále rozebírá řidičské oprávnění všech kategorií, autoškoly, dopravní výchovu ve školství a rodině, moderní postupy výuky v autoškolách a BESIP. V třetí kapitole zkoumá začínající řidiče v kontextu dopravních nehod. Popisuje dopravní nehodu, rizikové faktory, které ji ovlivňují a příčiny selhávání začínajících řidičů. Ve čtvrté kapitole popisuje rizikové jednání začínajících řidičů jako například: Riziko v závislosti na věku, agresivita za volantem, nepřiměřená rychlost a další. V páté kapitole autor popisuje preventivní opatření, jejichž cílem je předejít konfliktnímu chování v silničním provozu. V šesté kapitole se zabývá přípravou na krizové situace v dopravě. Do téhle přípravy autor zařadil například projekt START DRIVING nebo školu smyku.

Hlavním cílem je zhodnotit roli výuky v autoškolách, zejména její vliv na prevenci rizikového chování u začínajících řidičů. Vedlejším cílem je identifikovat nejčastější formy rizikového chování u začínajících řidičů a jejich vliv na vznik dopravní nehody.

V praktické části bylo pomocí dotazníků provedeno průzkumné šetření, které se věnovalo dané problematice. Autor si stanovil hypotézy, které se dle odpovědí respondentů vyvrátí nebo potvrdí.

ABSTRACT

KASALÍK, J. *Risk behaviour of novice drivers and its influence on traffic accidents: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2025. 69 pgs. Supervisor: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Key words: novice drivers, traffic accidents, preventive measures, crisis situations

This bachelor thesis contains six chapters in the theoretical part, which analyse in detail the issues related to risky behaviour of novice drivers and its influence on traffic accidents. The introductory chapter introduces the objectives and methodology of the bachelor thesis. The second chapter describes Act No. 361/2000 Coll. and who are the novice drivers. It also discusses driving licenses of all categories, driving schools, traffic education in education and family, modern teaching practices in driving schools and BESIP. Chapter 3 examines novice drivers in the context of road accidents. It describes road traffic accidents, the risk factors that influence them and the causes of novice driver failure. Chapter four describes the risk behaviours of novice drivers such as: age-related risk, aggression behind the wheel, speeding and others. In chapter five, the author describes preventive measures to avoid conflicting behaviour in road traffic. Chapter six deals with preparing for traffic emergencies. In this preparation, the author includes, for example, the START DRIVING project or skid school.

The main objective is to evaluate the role of driving school education, especially its impact on the prevention of risky behaviour in novice drivers. A secondary objective is to identify the most common forms of risk behaviour in novice drivers and their influence on the occurrence of traffic accidents.

In the practical part, a survey was conducted using questionnaires to address the issue. The author set hypotheses, which according to the answers of the respondents will be refuted or confirmed.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
2 Zákon č. 361/2000 Sb. a začínající řidiči	11
2.1 Řidičské oprávnění.....	11
2.1.1 Řidičský průkaz skupiny A a jeho kategorie.....	12
2.1.2 Řidičský průkaz od 17 let pro skupinu B	13
2.1.3 Řidičské oprávnění skupiny T, B, C, D, E	14
2.2 Autoškoly	14
2.3 Dopravní výchova ve školství a rodině	15
2.4 Moderní postupy výuky v autoškolách	16
2.5 BESIP	17
3 Začínající řidiči v kontextu dopravních nehod.....	18
3.1 Dopravní nehoda	18
3.2 Rizikové faktory ovlivňující dopravní nehody	19
3.3 Příčiny selhávání začínajících řidičů.....	19
3.4 Psychická zátěž při řízení.....	20
4 Rizikové jednání začínajících řidičů	21
4.1 Riziko v závislosti na věku	21
4.2 Agresivita za volantem.....	22
4.3 Alkohol a jiné návykové látky za volantem	22
4.4 Nepřiměřená rychlost	23
4.5 Telefon za volantem	24
4.6 Nepoužívání bezpečnostních prvků	24
4.7 Rozptýlení a nepozornost při řízení	25
5 Preventivní opatření	26
5.1 Omezení rychlosti	26
5.2 Omezení výkonu aut pro mladé řidiče	27

5.3	Řidičské oprávnění na zkoušku.....	28
5.4	Bodový systém.....	29
5.5	Vize nula	30
6	Příprava na krizové situace v dopravě	31
6.1	Asistenční systémy.....	31
6.2	Dopravní hřiště.....	32
6.3	Škola smyku.....	32
6.4	Projekt START DRIVING.....	33
7	Metodika praktické části	34
7.1	Stanovení hypotéz	34
7.2	Výsledky dotazníkového průzkumu.....	35
7.3	Shrnutí vyhodnocených hypotéz	61
	Závěr	62
	Seznam použitých zdrojů	64
	Přílohy	66

Úvod

Silniční bezpečnost je jedním z klíčových aspektů moderního života, ať už se jedná o zajištění plynulého provozu nebo prevenci dopravních nehod. Mezi zvláště rizikové skupiny účastníků silničního provozu jsou začínající řidiči. Tato absolventská práce se zaměřuje na problematiku začínajících řidičů v silničním provozu s důrazem na klíčové rizikové faktory a návrh preventivních opatření.

V teoretické části se autor zabýval začínajícími řidiči, jejich vznikem a novým alternativám řidičského oprávnění jako jsou řidičský průkaz na zkoušku a řidičské oprávnění od 17 let pro skupinu B. Zabýval se rizikovým jednáním začínajících řidičů v souvislosti riziku na věku, agresivitě za volantem či nepřiměřené rychlosti. Zkoumal chování začínajících řidičů v kontextu dopravních nehod a rizika ovlivňující dopravní nehody. Popisuje různé preventivní opatření a preventivní program ke snížení nehodovosti začínajících řidičů v dopravě. Dále se autor zajímá krizovými situacemi a jejich preventivními projekty, které by měli pomoci řidiči je zvládat.

Hlavním cílem bakalářské práce je zhodnotit roli výuky v autoškolách, zejména její vliv na prevenci rizikového chování u začínajících řidičů. Vedlejším cílem je identifikovat nejčastější formy rizikového chování u začínajících řidičů a jejich vliv na vznik dopravní nehody.

V praktické části bylo pomocí dotazníků provedeno průzkumné šetření, které se věnovalo dané problematice. Autor si stanovil hypotézy, které se dle odpovědí respondentů vyvrátí nebo potvrdí.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je zhodnotit roli výuky v autoškolách a její vliv na prevenci rizikového chování u začínajících řidičů. Vedlejším cílem je identifikovat nejčastější formy rizikového chování začínajících řidičů a analyzovat jejich vliv na vznik dopravních nehod. Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. Teoretická část se zaměřuje na analýzu dostupné literatury a odborných studií týkajících se začínajících řidičů, jejich rizikového chování a faktorů ovlivňujících dopravní nehodovost. Pozornost je věnována také preventivním opatřením, jako jsou řidičský průkaz na zkoušku či řidičské oprávnění od 17 let pro skupinu B, a krizovým situacím v provozu. Praktická část je realizována prostřednictvím kvantitativního výzkumu formou dotazníkového šetření. Respondenty tvořili začínající řidiči, u nichž byly zjišťovány názory a zkušenosti spojené s výukou v autoškole, vnímáním rizika a jejich chováním za volantem. Výsledky byly následně vyhodnoceny a porovnány s předem stanovenými hypotézami, které se buď potvrdily, nebo vyvrátily.

2 Zákon č. 361/2000 Sb. a začínající řidiči

„Zákon o provozu na pozemních komunikacích číslo 361/2000 Sb. zapracovává příslušné předpisy Evropské unie. Zákon upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a také působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky (dále jen „policie“) ve věcech provozu na pozemních komunikacích.“

Začínající řidiči jsou jedni z nejvíce rizikových skupin řidičů na pozemních komunikacích. Jsou rizikováni jak nedostatkem řidičských znalostí, tak ne vždy zodpovědným chováním, které je pro jedince v tomto vývojovém období specifické a dané jeho psychickým a sociálním vývojem. Především u mužů v této věkové kategorii je častěji identifikována tendence k adrenalinovému způsobu jízdy nebo agresivitě. Ve 44 % případů selhávají na úrovni identifikace neboli chybně vyhodnotí náročnost a charakter trasy. Každoročně zavíní přibližně 10 tisíc nehod a jedná se o nejvíce bodované řidiče. Je doloženo, že přítomnost spolujezdců stejné věkové skupiny zvyšuje riziko vzniku nehody u začínajících řidičů. Nejčastější příčinou usmrcení osob mladými řidiči je nepřiměřená rychlost, nebo řízení pod vlivem návykové látky.¹

2.1 Řidičské oprávnění

Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazené do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění uděleno. Řidičské oprávnění lze udělit pouze osobě, která dosáhla věku stanoveného tímto zákonem. Řidičská oprávnění se vztahuje na motocykly (skupina A), osobní automobily (skupina B), nákladní automobily (skupina C) a autobusy (skupina D) v kombinaci se skupinou E, kam spadají přívěsy. Samostatnou kapitolou jsou potom traktory, pro něž je určena skupina T. První řidičské oprávnění lze získat už od 15 let věku, a to pro skupinu AM. Dále musí být osoba zdravotně a odborně způsobilá. Zdravotní způsobilost posuzuje obvodní lékař řidiče, načež odbornou způsobilost lze získat absolvováním odborného výcviku a zkouškou z praktické jízdy.

¹ Aktuální strategie. Online. BESIP. 2024. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>. [cit. 2024-03-12].

Naopak při ztrátě řidičského oprávnění může být potřeba podrobit se dopravně psychologickému vyšetření, ale to pouze v případech, když osoba žádá o vrácení řidičského oprávnění, kterého pozbyla v důsledku. Například dosažením celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů nebo není ve výkonu správního trestu, či trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.²

2.1.1 Řidičský průkaz skupiny A a jeho kategorie

Řidičské oprávnění skupiny A se rozděluje na další podkategorie, kterou jsou skupina AM, skupina A1, skupina A2 a samozřejmě skupina A.

Kategorie AM umožňuje řídit mopedy a čtyřkolky s maximální rychlostí do 45 km/h. Pro získání tohoto oprávnění je dostačující dosáhnout minimálního věku 15 let. Skupina AM a první řidičské oprávnění si jdou často ruku v ruce, zejména pokud jde o mladé řidiče, kteří začínají svou cestu za volantem. Jedná se úplně o první řidičské oprávnění, kterého lze dosáhnout.

Kategorie A1 je další podkategorií skupiny A, která umožňuje řídit motocykl s maximálním obsahem motoru do 125 ccm a výkonem do 11kW. Věková hranice pro získání tohoto oprávnění je 16 let.

Kategorie A2 je kategorie určena pro řidiče, kteří chtějí řídit motocykl s větším výkonem než u skupiny A1. Maximální výkon motocyklu je omezen na 35 kW a pro získání musí být řidič starší 18 let.

Kategorie A poskytuje nejširší možnosti pro řízení motocyklů a umožňuje řídit motocykly bez ohledu na výkon nebo obsah motoru. Pro získání této skupiny je zapotřebí věk minimálně 24 let a alespoň dva roky držení oprávnění skupiny A2.³

² MINÁŘ, Václav. *Autoškola: minimum pro žáky autoškol skupiny B*. První vydání. Praha: Grada Publishing, 2023. 136 s. ISBN 978-80-271-3905-7. strana 74.

³ PAVEL FAUS. *Motoškola: Od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy*. Vydala: Grada Publishing, 2011. ISBN 978-80-247-3645-7. strana 7.

2.1.2 Řidičský průkaz od 17 let pro skupinu B

Řidičské oprávnění od 17 let pro skupinu B je novou velice zajímavou možností získání řidičského oprávnění. Umožňuje absolvovat výuku a výcvik v autoškolě před dovršením 17 let a závěrečné zkoušky již v 17 ti letech. Výuka, kterou musí žadatel absolvovat se nijak neliší od standardní výuky a výcviku v autoškolě pro skupinu B.

Hlavním rozdílem je možnost začít tento proces o rok dřív, což může být pro spoustu mladých lidí velice atraktivní. Je důležité poznamenat, že mladý řidič může řídit motorové vozidlo skupiny B pouze v přítomnosti konkrétního zkušeného řidiče, který je zapsán v registru řidičů jako jeho mentor.

Tento mentor musí sedět vedle řidiče, kdykoliv chce řidič někam jet a dávat přitom pozor na provoz na pozemních komunikacích, chování řidiče a v případě potřeby mu poskytnout radu a tím snížit riziko dopravní nehody či jiného nebezpečí. Řidič může mít maximálně 4 mentory. Na to, aby se mohl stát člověk mentorem, musí splňovat několik kritérií. Mentor musí vlastnit řidičské oprávnění pro skupinu B po dobu více než 10 let. Nesmí být v posledních 5 letech zbaven práva na řízení motorového vozidla ani ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorového vozidla. Nesmí mít žádný bod v bodovém hodnocení a musí být zapsán v Evidenční kartě Řidiče L17.

Autorův názor na danou alternativu L17 je takový, že mnoho mladých řidičů si raději počká o rok později a absolvuje autoškolou až po dovršení 18 let věku. Bude mít tak větší volnost v řízení motorového vozidla bez nutnosti dohledu mentora v pozici spolujezdce.⁴

⁴ Média tiskové zprávy. Online. Ministerstvo dopravy. 2024. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Moznost-ridit-od-17-let,-ridicak-na-zkousku-a-preh>. [cit. 2024-02-11].

2.1.3 Řidičské oprávnění skupiny T, B, C, D, E

Řidičské oprávnění skupiny T umožňuje řídit zemědělská vozidla, jako jsou traktory a jiné speciální stroje používané v zemědělství. Pro získání je nutné dovršení 17 let nebo nově od 1. ledna 2022, lze získat oprávnění jako automatickou součást řidičského oprávnění skupiny C.

Řidičské oprávnění skupiny B lze získat dovršením 18 let věku. Oprávnění umožňuje řídit osobní automobily, které jsou obvykle navrženy pro přepravu osob, a také lehčí užitková vozidla s menší hmotností. To zahrnuje vozidla s hmotností do určitého limitu a s určitým počtem sedadel.

Řidičské oprávnění skupiny C je typ řidičského průkazu, který opravňuje držitele řídit těžší užitková vozidla. Zahrnuje vozidla, která mají hmotnost nad určitým limitem a jsou určena k přepravě nákladu. Toto oprávnění lze získat dovršením 21 let a nutností řidičského průkazu skupiny B. Řízení nákladního vozidla od 18 let je možné s omezením nebo v kombinaci s průkazem profesní způsobilosti s rozšířeným školením.

Řidičské oprávnění skupiny D umožňuje řídit autobusy určené k přepravě osob. Řízení autobusu je povoleno od 24 let, případně od 21 let s omezením nebo v kombinaci s průkazem profesní způsobilosti s rozšířeným školením.

Řidičské oprávnění skupiny E je kategorie řidičského průkazu, která umožňuje řídit kombinaci vozidel, tedy osobní i nákladní automobily s přívěsem, kde celková hmotnost přesahuje určitý limit. Nutnost pro získání tohoto oprávnění je 18 let. Pro získání je obvykle nutné absolvovat speciální výcvik nebo kurz zaměřený na řízení kombinací vozidel. Tyto kombinace mohou být B + E, C + E nebo D + E.⁵

2.2 Autoškoly

Autoškola je provozována fyzickou nebo právnickou osobou, která smí vzdělávat uchazeče o získání nebo rozšíření řidičského oprávnění nebo o jiné zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Jejím hlavním cílem je připravit jednotlivce na získání řidičského oprávnění. Autoškoly mohou nabízet výcvik pro různé

⁵ *Novela zákona č. 361/2000 Sb.* Online. BESIP. 2024. Dostupné z: <https://besip.cz/Clanky/Novela-zakona-o-silnicnim-provozu>. [cit. 2024-01-10].

kategorie vozidel jako jsou osobní automobily, motocykly, nákladní automobily, autobusy či traktory. První řidičský průkaz lze získat už v 15 letech života, a to pro skupinu AM, do které spadají vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km/h. Další řidičské oprávnění, které lze získat je od 16 let, tedy o rok později a týká se skupiny A1 neboli kategorii zahrnující lehké motocykly s objemem motoru do 125cm³. O další rok déle, tedy v 17 letech lze získat řidičské oprávnění pro skupinu T, která umožňuje řídit traktor, ale i samojízdné pracovní stroje. Dále lze nově od 17 let po dokončení autoškoly řídit vozidla spadající do skupiny B, ale to pouze pod dohledem konkrétního zkušeného řidiče neboli mentora. Od 18 let může získat řidičské oprávnění pro skupinu B a to bez nutnosti mentora a pro skupinu A2, se kterou může řídit motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj s výkonem motoru nejvýše 35 kW.

Výuka v autošcole zahrnuje teoretickou část, kde se studenti učí pravidla silničního provozu, základy bezpečného řízení a další aspekty týkající se řízení vozidla. Také se zde procvičují otázky testu k závěrečné zkoušce. Druhá část výuky je praktická a zahrnuje samotné řízení vozidla. Studenti se učí ovládat vozidlo, provádět bezpečné manévry a získávat zkušenosti v reálném provozu pod dohledem instruktora.

Po úspěšném absolvování těchto dvou částí se student stává plno platným řidičem a získává řidičské oprávnění pro jeho skupinu, jenž dělal.⁶

2.3 Dopravní výchova ve školství a rodině

Dopravní výchova ve školství začíná už v předškolním věku a nadále pokračuje na 1.stupni ZŠ. Děti se seznamují s pravidly silničního provozu. Měli by se dozvědět, jak se chovat na chodníku, vozovce i v obytné a pěší zóně. Výchova probíhá ve školách nebo ve speciálních centrech, které se nazývají dopravní hřiště.

Cílem je dosáhnout samostatného pohybu dítěte v dopravním prostředí, a to jak v roli chodce, cyklisty, cestujícího v automobilu i v prostředcích MHD. Snaha o samotné rozhodování a správné řešení situací. Rozeznání nebezpečí, záměrné neohrožování vlastního zdraví ani zdraví druhých.

⁶ *Autoškoly*. Online. Ministerstvo dopravy. 2024. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Autoskoly/Zkouska-zadatelu-o-ridicke-opravneni>. [cit. 2023-12-18].

Budoucího řidiče by měli vychovávat k jízdě a bezpečnosti rodiče již od dětství. Měli by být dobrým příkladem v roli řidiče a při různých činnostech by měli klást důraz na bezpečnost. Zpočátku by měli jezdit s ním a volit méně nebo středně frekventované komunikace. Mohou mu předávat rady během jízdy, ale mělo by to vždy být klidným a spíše tichým hlasem. V prvopočátku by neměl začínající řidič jezdit sám ani se svými kamarády, ale spíše se svými rodiči nebo jiným řidičem s dostatečnou praxí pro řízení motorových vozidel. Začínající řidič je připravený k samostatné jízdě až v době, kdy si prošel všemi situacemi, se kterými se může v dopravním provozu setkat. Pokud je sám schopen snadno určit rizikové situace a je schopen rychle a vždy zareagovat. Řízení pro něj musí být plně automatizované a za svou jízdu nese plnou odpovědnost. Nově lze do dopravní výchovy zařadit i mentora, který také napomáhá v úloze dopravní výchovy. Má klíčovou úlohu při přípravě a podpoře začínajících řidičů v procesu získání jejich prvních řidičských zkušeností.⁷

2.4 Moderní postupy výuky v autoškolách

Koučování je metoda zaměřená na aktivaci žáka, která zapojuje tělo, myšlení a emoce k vytvoření vnitřního a vnějšího uvědomování si odpovědnost v rovnocenném vztahu mezi žákem a koučem (učitelem). Moderní postupy výuky v autoškolách využívají nejnovější pedagogické metody, technologie a interaktivní přístup k výuce. Mezi tyto trendy patří simulátor řízení, virtuální realita, adaptivní výuka nebo online výukové platformy. Simulátor řízení neboli trenažér využívá simulačních zařízení pro výcvik řidičů, které dokážou reprodukovat různé silniční situace a poskytují bezpečné prostředí pro cvičení dovedností řidiče. Virtuální realita je experimentování s technologií virtuální reality pro realistický trénink v simulovaném prostředí, které může napodobit různé podmínky na silnici. Online výukové platformy poskytují informace a online výukové materiály a testy, které usnadňují studentům přístup k výuce z pohodlí domova a umožňuje flexibilitu ve studiu. Moderní postupy výuky v autoškolách mají za cíl zlepšit kvalitu vzdělávání řidičů a přizpůsobit se aktuálním trendům v oblasti vzdělávání a technologií. Po ukončení autoškoly je dalším moderním postupem výuky v autoškolách

⁷ LUCIE LÍMOVÁ. Teorie dopravní výchovy, Univerzita Karlova v Praze, Nakladatelství Karolium Praha 2006. ISBN 80-246-1157-0. strana 7

možnost řídit automobil skupiny B od 17 let, ale to jen v případě dohledu zkušeného a konkrétního řidiče neboli mentora.⁸

2.5 BESIP

Jedná se o oddělení ministerstva dopravy ČR, které má na starosti bezpečnost na silnicích a veřejné dopravě. BESIP spadá pod ministerstvo dopravy. Zkratka BESIP je akronym pro bezpečnost silničního provozu, též BeSiP. Již v roce 1963 došlo v důsledku vzrůstajícího prodeje osobních vozidel soukromým jednotlivcům a následně se zvyšujícím počtem tragických následků dopravních nehod k vytvoření tzv. Meziministerské koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu. 1 května 1967 byl poté ustanoven její výkonný orgán označovaný zkratkou BESIP. Hlavním cílem BESIP je zlepšovat bezpečnost silničního provozu prostřednictvím různých opatření, kampaní, vzdělávání a sledování dopravních nehod. Agentura se také podílí na tvorbě a implementaci bezpečnostních standardů a norem v oblasti silniční dopravy. Hlavním cílem nové strategie je snížit počet obětí a těžkých zranění v důsledku dopravních nehod na polovinu. Dosáhnout by toho měla Česká republika v roce 2030, podobně jako další státy Evropské unie i Organizace spojených států. Prioritou pro nejbližší dvouleté období jsou mladí řidiči, nepřiměřená rychlost, odstraňování nehodových lokalit, pokročilé technologie a účinný policejní dohled spolu s efektivními sankcemi za porušování pravidel silničního provozu. Měli by se vybudovat nová místa pro nákladní automobily na dálničních odpočívadlech a s tím i místa pro jejich kontrolu. Dále by se měli vybudovat chybějící závory železničních přejezdů v místech, kde to je opravdu potřeba. Pro komunikace nižších tříd by to mělo být nainstalování svodidel na místa, kde jsou potřeba. Ve městech je nejvyšší prioritou bezpečnost všech zranitelných účastníků silničního provozu (chodci, cyklisté), proto se bude přizpůsobovat dopravní prostor jejich potřebám a bezpečnému pohybu. Strategie je dokončení procesu novely zákona o silničním provozu, kterou v srpnu schválila vláda.⁹

⁸ ŠUCHA, MATÚŠ et al. Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů. Vyd. 1. Praha: Grada, 2013. 216 s. Psyché. ISBN 978-80-247-4113-0. strana 168

⁹ *Kdo jsme*. Online. BESIP. 2024. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>. [cit. 2023-12-20].

3 Začínající řidiči v kontextu dopravních nehod

Začínající řidiči jsou jednou z nejvíce rizikových skupin v dopravě. Jsou často výrazně postiženi dopravními nehodami než zkušenější řidiči. Nedostatek zkušeností může vést k nesprávnému odhadu situací a reakcím na různé situace na silnici. Začínající řidiči jsou občas náchylnější k rizikovému chování, jako je příliš vysoká rychlost, nedodržování rozestupů nebo používání telefonů. Většina mladých řidičů nemá dokonale zformovaný dopravní charakter natolik, aby jeho dopravní chování nevybočilo z platných norem. Nejčastějšími příčinami dopravních nehod začínajících řidičů jsou jízda s hlasitou hudbou, kvůli které není řidič schopen využívat všechny potřebné smysly k bezpečnému řízení motorového vozidla. Nejvíce tak ztrácí sluchový smysl, který mu dává informace například o výstražných zvukových znameních nebo třeba sledování zvuku auta, který zprostředkuje informace o technickém stavu vozidla. Další příčinou může být únava, agrese nebo špatné věnování se jízdě v souvislosti rozptylování ostatních členů posádky.¹⁰

3.1 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je situace, kdy vozidlo nebo více vozidel způsobí škodu na majetku, zranění nebo úmrtí osoby v důsledku dopravních událostí. Dá se rozdělit na malou a velkou dopravní nehodu nebo také na havárie, srážky a jiné nehody. Dalším rozdělením je podle způsobu řešení, které se rozděluje na dopravní nehody ukončené blokovým řízením na místě a na dopravní nehody, které nelze projednat na místě. Dopravní nehoda je nepředvídatelná, ale zároveň předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní komunikaci. Důsledky dopravních nehod mohou být různorodé, od materiálních škod až po zranění a smrt. Prevence nehod zahrnuje různá opatření, jako jsou vzdělávací kampaně, zvýšená přítomnost, technologická opatření ve vozidlech a veřejné povědomí o bezpečné jízdě. V některých případech mohou být i legislativní změny, které mají za cíl zvýšit bezpečnost na silnicích. Rychlé objasnění

¹⁰ HAMERNÍKOVÁ, Veronika. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Vyd. 1. Brno: Národní centrum ošetrovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, 2010. 116 s. ISBN 978-80-7013-517-4, strana 91

dopravních nehod, včetně jejich podmínek a vzniku, nemá za cíl jenom represii, ale nedílně přispívá k prevenci, která je nedílnou součástí bezpečnosti silničního provozu.

Mezi běžné příčiny dopravních nehod patří rychlost a nedodržování pravidel, alkohol a drogy, nedostatečná pozornost řidiče nebo špatné povětrnostní podmínky.¹¹

3.2 Rizikové faktory ovlivňující dopravní nehody

Mezi ovlivňující faktory patří dle policejních vyšetřovatelů pracovní zátěž, únava, mikro spánek, spánkový dluh, nedostatek odpočinku, nerespektování předpisů, nepozornost, nepřiměřená rychlost, nesprávný způsob jízdy, nedodržení bezpečné vzdálenosti, smyk a alkohol. Nejčastější příčiny chybného jednání jsou z psychologického hlediska zdravotní stav, nedostatek znalostí či nedostatek zručnosti. Vědomí těchto rizikových faktorů a dodržování bezpečnostních pravidel může přispět k bezpečnějšímu prostředí na silnicích¹²

3.3 Příčiny selhávání začínajících řidičů

Začínající řidiči jsou často náchylní k různým příčinám selhávání na silnicích, což zvyšuje riziko dopravních nehod. Četnost nehod se může lišit podle věku, pohlaví, řidičské praxe, denní a noční doby a dní v týdnu i měsíců. Zvýšený podíl na nehodovosti mají podle statistiky věkové skupiny do 25 let až 30 a nad 55 let oproti jiným věkovým kategoriím. Na smrtelných zraněních se podílejí převážně řidiči nad 65 let, u kterých je větší šance na zdravotní komplikace jako třeba selhání srdce, mozková mrtvice nebo mikro spánek z důvodu jejich stáří a únavy na rozdíl od mladých řidičů do 25 let věku. U mužů bývá počet nehod až třikrát větší než u žen. Selhání může potkat jakéhokoliv řidiče. Hlavními příčinami selhání u mladistvých je jejich nepřipravenost, ego, nedostatečné dovednosti a znalosti. Naopak u starších řidičů to bývá stres, úzkosti, momentálně oslabený zdravotní a psychický stav nebo nadměrná únava. Ta vzniká hlavně u profesionálních řidičů a u řidičů z povolání, kteří musí řídit dlouhou dobu. Nedostatek

¹¹ CHMELÍK, Jan et al. Dopravní nehody. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009.540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. strana 7

¹² *Dopravní nehody a jejich oběti*. Praha: Maxdorf, [2022], ©2022. 115 s. Mluv se mnou. ISBN 978-80-7345-742-6. strana 32

zkušeností hraje klíčovou roli, protože začínající řidiči nemají dostatek času stráveného za volantem, aby získali potřebné dovednosti v řízení v různých situacích.¹³

3.4 Psychická zátěž při řízení

Zátěž rozdělujeme na senzorická, psychosomatická, emoční, a sociální.

Senzorická zátěž vyplývá z požadavků na smyslové orgány zejména zrak, a jim odpovídající struktury centrální nervové soustavy informací a požadavků na tělesnou a fyziologickou zdatnost. Psychosomatická vychází z názorů na psychické procesy, například pozornost, vnímání, hodnocení a paměť. Emoční vzniká ze stresu a sociální z problematických interpersonálních vztazích. Pro život je stres nezbytný, záleží ale na jeho množství. Jakákoliv změna v životě představuje nějakou stresovou zátěž, většinou negativní, ale nemusí to tak být vždy. Změnou může být smrt partnera či někoho blízkého, rozvod, dopravní nehoda nebo dokonce i pokuta za dopravní přestupek. Psychická zátěž v dopravě může být například vysokou odpovědností za cestující nebo náklad, vědomí potenciálního rizika havárie, dojezd na čas nebo nedostatek času, spánku a odpočinku, jedná se hlavně o profesionální řidiče. U mladých řidičů to bývá spíše stres ze školy, rozhod s partnerem a spousta povinností souvisejících se stresem. Dále to může být stres z provozu na pozemních komunikacích, strach z hustého provozu v extravilánu nebo nátlak od vrstevníků. Strach při řízení dodává respekt k provozu na pozemních komunikacích a zajišťuje zvýšenou soustředěnost při řízení motorového vozidla. Pokud by řidič přestal mít respekt k řízení motorového vozidla, ztratil by tak pocit jeho zranitelnosti, což by vedlo k rizikovému chování na cestách.¹⁴

¹³ HAVLÍK, Karel. Kompendium praktické dopravní psychologie a psychodiagnostiky. Vyd. 1. Klatovy: Vogel Medien International, ©2013. 110 s. ISBN 978-80-260-4627-1. strana 21

¹⁴ HAVLÍK, Karel. Kompendium praktické dopravní psychologie a psychodiagnostiky. Vyd. 1. Klatovy: Vogel Medien International, ©2013. 110 s. ISBN 978-80-260-4627-1. strana 20

4 Rizikové jednání začínajících řidičů

Jelikož jsou začínající řidiči jednou z nejvíce rizikových skupin, dá se předpokládat, že se i rizikově chovají. Riziko vzniká kvůli jejich nevypěstlosti, zvýšenému egu a malé kontrole jejich chování. Rizikové jednání většinou vzniká ve strachu, agresi nebo vyprovokování (vyhecování) od vrstevníků či starších jedinců. U mladých řidičů se mohou vyskytnout osobnostní vlastnosti, které podporují rizikovost jednání mladých řidičů. Mezi tyto osobnostní vlastnosti patří například emoční stabilita, lehkomyšlnost, nespolehlivost, nezodpovědnost, netrpělivost, spoléhání na náhodu, nerespektování autority, tendence se předvádět nebo neschopnost poučení se z vlastních chyb. Zabránit rizikovému jednání by se mělo už v počátku v autoškolě, z které by měl vyjít pouze 100% řidič, to je ale nemožné. Vždycky na nás budou působit nějaké rizikové faktory, kterým se nelze vyhnout. Dopravní nehody mohou mít příčinu v nedostatečných schopnostech a dovednostech řidiče potřebných k bezpečnému řízení.¹⁵

4.1 Riziko v závislosti na věku

Řidič v průběhu začátečnického období samostatně aplikuje znalosti a dovednosti získané v průběhu výcviku autoškoly. Po absolvování autoškoly je řidič poprvé vystaven silničnímu provozu na vlastní zodpovědnost. Současně získává vlastní zkušenosti z různých dopravních situací a osvojuje si návyky z každodenního řízení. Dopravní chování je ovlivňováno malou řidičskou zkušeností a respektu k ostatním účastníkům silničního provozu. Riziko vzniká ve chvíli, kdy mladý řidič špatně vyhodnotí situaci nebo tlakem od jiného účastníka provozu, například nedodrží bezpečnou vzdálenost. Problém může nastat ve chvíli, kdy řidič absolvující autoškolou v malém městě či vesnici, přijede do města a není zvyklý na vysoce frekventovanou dopravu. Stává se pak hrozbou pro ostatní účastníky provozu v návaznosti na jeho rizikové chování ze strachu.¹⁶

¹⁵ ŠUCHA, Matúš et al. Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů. Vyd. 1. Praha: Grada, 2013. 216 s. Psyché. ISBN 978-80-247-4113-0. strana 144

¹⁶ HAVLÍK, Karel. Kompendium praktické dopravní psychologie a psychodiagnostiky. Vyd. 1. Klatovy: Vogel Medien International, ©2013. 110 s. ISBN 978-80-260-4627-1. strana 12

4.2 Agresivita za volantem

Agresivita za volantem je v dnešní době aktuální téma. Důvodů této agrese je hned několik. Jedním z důvodů agrese za volantem je anonymita řidičů. Řidič často sedí ve vozidle sám, a proto má pocit, že ho nikdo nevidí, čím ztrácí ohleduplnost k ostatním účastníkům provozu. Toto chování se dá přirovnat k chování jedinců v davu, jelikož v davu nemusí tolik kontrolovat své jednání kvůli špatné identifikaci.

K anonymitě řidičů napomáhá ztmavení skel jejich vozidel. Podle nich anonymita roste z důvodu pocitu, že je nikdo nevidí a tím, jak jeho kontrola chování klesá, dopouští se činů, kterých by se za normálních okolností nikdy nedopustil. Dalším motivátorem agrese za volantem je nárůst počtu vozidel na silnicích z čeho vznikají náročné či frustrující situace jako jsou například dopravní zácpy, jízda za zmatkujícím řidičem nebo třeba dopravní omezení.

Kvůli těmto aspektům dochází například k vytroubení nebo blikání při jízdě za vozidlem, které jede výrazně pomalu. Agresivní chování může být vysvětleno i podle Wildeovy teorie homeostáze rizik. Podle této teorie se řidiči pohybují na maximální úrovni rizika, kterou jsou možni přijmout.

Vysoký tlak na řidiče také působí z povinnosti být všude včas, a to za jakýchkoliv podmínek. Například být včas v práci nebo na schůzce. Řidič, který je přetížený či vystresovaný, pojedje agresivněji než řidič, který je v klidu.^{17, 18}

4.3 Alkohol a jiné návykové látky za volantem

Alkohol a návykové látky jsou v dnešní době velmi snadno k dostání. Proto je jednoduché některou z nich před jízdou požit, to může mít smrtelné následky. Alkohol zhoršuje výkon řidiče a jeho schopnost ovládat vozidlo již v malém množství, bohužel si to jedinec často neuvědomuje.

Kvůli alkoholu a návykovým látkám jedinec často ztrácí pud sebezáchovy, zmenšuje se mu sebekontrola, roste jeho odvaha a sebejistota, padají zábrany. Řidič ovlivněný alkoholem či jinou návykovou látkou má tendenci směřovat vozidlo do strany většinou doprava. Nedokáže udržet potřebný rozestup mezi vozidly, má narušené vidění a zúžené zorné pole. Řidič mívá větší sklony k soutěžení a rizikovému předjíždění. Jedná-

¹⁷ ŠUCHA, Matúš et al. Agresivita na cestách. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. 186 s. ISBN 978-80-244-2375-3. strana 89

¹⁸ *Transportation research*. Part F, Traffic psychology and behaviour. Exeter: Pergamon, 1998-. ISSN 1369-8478. strana 137

li se o drogy, účinek bývá u každé jiný. Některé drogy řidiče spíše utlumí a naruší pozornost nebo nabudí a přidají pocit sebejistoty a nesmrtelnosti. Na základě jízdy pod vlivem návykové látky bylo v 1. pololetí roku 2023 zaevidováno 8 087 přestupků a trestných činů. Mezi nejčastější návykové látky zjištěné u mladých řidičů při řízení jsou alkohol, marihuana, extáze, kokain či heroin.¹⁹

4.4 Nepřiměřená rychlost

Rychlost jízdy by měl každý přizpůsobit svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu. Zvláště začínající řidiči by měli dbát na dopravní značení a upravovat rychlost tak, aby bylo bezpečné pokračovat v jízdě bez prudkého brždění či srážkou s jiným vozidlem nebo předmětem. Měl by přizpůsobit jízdu stavebnímu a povětrnostnímu stavu vozovky, její kategorii a jízdě. Nepřiměřená rychlost nastává během situace ze stresu, že něco nestíhá a chce ztracený čas za jakoukoliv cenu dohnat, což je největší chyba, kterou lze udělat. To vede k nebezpečným manévřům a nebezpečnému předjíždění při vysoké rychlosti, kterou by za normálních podmínek nikdy nejel. Nebezpečí hrozí obzvláště v zatáčkách, do kterých je špatný výhled a je nutnost snížit rychlost pro bezpečné projetí. Může se stát, že nepřiměřenou rychlostí při vjetí do zatáčky ztratíme stopu a ocitneme se v protisměru. Problém může nastat i v případě vběhnutí lesní zvěře do vozovky, kdy při nepřiměřené rychlosti řidič nedokáže včas zareagovat a zastavit vozidlo. Nepřiměřená rychlost může spočívat i v potřebě ukázat se před vrstevníky nebo při touze soutěžit s jinými řidiči na silnici. Obzvláště mezi začínajícími řidiči může být tento tlak na riskantní chování výrazný, což vede k ohrožení nejen vlastní bezpečnosti, ale i ostatních účastníků silničního provozu. Je nutné si uvědomit, že rychlost není pouze otázkou dosažení cíle co nejrychleji, ale hlavně zabezpečení bezpečnosti všech účastníků na pozemní komunikaci. Nepřiměřená rychlost je jedním z hlavních faktorů vedoucích k dopravním nehodám a zraněním na silnicích v České republice. Přestože jsou stanoveny maximální povolené rychlosti pro jednotlivé typy silnic a vozidla, mnoho řidičů nedodržuje tyto limity. Proti nedodržování povolených rychlostí Česká republika bojuje prostřednictvím různých opatření, jako jsou pravidelné policejní kontroly, instalace rychlostních radarů a vzdělávací kampaně zaměřené na bezpečnou jízdu. Tyto snahy jsou

¹⁹ HAMERNÍKOVÁ, Veronika. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Vyd. 1. Brno: Národní centrum ošetrovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, 2010. 116 s. ISBN 978-80-7013-517-4. strana 102

nezbytné pro zvýšení povědomí o nebezpečích spojených s nedodržováním povolených rychlostí a snižování počtu dopravních nehod.²⁰

4.5 Telefon za volantem

Telefonování při řízení vozidla zvyšuje až čtyřnásobně riziko dopravní nehody i v případě, i když nedeždrží mobilní telefon v ruce. Zjistilo se, že při telefonování řidiči opomínají sledovat dění na silnici ve zpětném zrcátku. Riziko přetrvává i po ukončení hovoru kvůli zmenšené koncentraci, která neodezní tak rychle a přizpůsobení je u každého jedince různě dlouhé. Experti si domnívají, že telefonování za volantem je stejně nebezpečné jako řídit pod vlivem alkoholu, či jiných omamných látek. Nejvíce využívají telefonování při řízení podnikatelé či manažeři, kdy ve všední den na 100kilometrové trati napočítáme v průměru 12 telefonátů a z toho nejméně 3 zprávy. Kdyby měl při každém hovoru zastavit, protáhla by se mu cesta z jedné hodiny na tři. Telefonování za volantem je nebezpečným aktem, při kterém musí řidič rozdělit pozornost na ovládání auta, na zrakové vnímání dopravního provozu a na sluchové vnímání sdělovaných informací. Největší riziko vzniká na dálnicích nebo v hustém městském provozu, kdy musí sledovat provoz před, vedle a za sebou, současně se sledováním provozu v pruzích, dopravního značení, signalizace a chodců. Když se řidič nedokáže obejít bez telefonování nebo to potřebuje k svému povolání, lze tomu pomoc příslušenstvím hands-free v podobě sluchátka na uchu nebo v novějších autech lze připojit telefon přímo s autem a telefonovat přes rádio. I tak musí být opatrný a snažit se sledovat všechny prvky, které by mohli ohrozit jeho bezpečnost, anebo se telefonování za volantem raději vyvarovat. U mladých řidičů může být riziko používání telefonu při řízení větší, například kvůli jejich závislosti na technologiích, vlivu sociálního tlaku nebo nedostatku povědomí o rizicích.²¹

4.6 Nepoužívání bezpečnostních prvků

Mezi bezpečnostní prvky patří bezpečnostní pásy a dětská zadržná zařízení. Přibližně 90 % řidičů ve vyspělých zemích včetně ČR, používají pásy na předních sedadlech vozidla. Na zadních sedadlech používá pásy pouze 60 % řidičů. Zbytek řidičů jezdí nepřipoutaný a pojí se tak s 40 % úmrtností. Ačkoliv bezpečnostní pásy a jejich nepoužívání nezvyšují riziko nehody, ale za to mohou zachránit život či zabránit vážnému

²⁰ CHMELÍK, Jan et al. Dopravní nehody. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009.540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. strana 50

²¹ HAVLÍK, Karel. Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3. strana 171

zranění, když by se dopravní nehoda opravdu stala. Bezpečnostní pásy jsou k zadržení osob ve vozidle během nehody nebo náhlé brzdy, minimalizují riziko zranění tím, že zabráňují vystavení cestujícího nárazu či pádu z vozidla. Děti cestující ve vozidlech musí sedět v dětských autosedačkách nebo podsedačkách, které jsou povinné pro děti do nepřevyšující výšky 150 cm a hmotnost 36 kg.²²

4.7 Rozptýlení a nepozornost při řízení

Rozptýlení či nepozornost se rozumí jako nevěnování pozornosti nebo nevěnování se činností, které jsou důležité pro řízení motorového vozidla. Rozptýlení a nepozornost řidiče jsou faktory, které významně přispívají ke vzniku dopravních nehod. Rozptýlení může vzniknout uvnitř vozidla nebo i mimo vozidla. Ve vozidle může vzniknout rozptýlení úplně jakkoliv, ať už je to používání telefonů během jízdy, přehrávání hudby na vysoké úrovni, úpravou make-upu či jídlem, cigaretou během řízení nebo rozptýlení rozhovorem s ostatními pasažéry. Mezi venkovní rozptýlení mohou být billboardy, ostatní účastníci silničního provozu. Též například letadla na německém Frankfurtském letišti, kde přejíždějí letadla přímo nad dálnici. Je to velmi pěkné zpestření jízdy, ale i vysoké rozptýlení řidičů s možností vzniku dopravní nehody. Ve městech bývá rozptýlení úplně největší z důvodu billboardových obrazovek, na kterých se rychle mění upoutávky a řidiči si je chtějí co nejrychleji přečíst, což jim odebírá soustředěnost na řízení vozidla.²³

²² HAVLÍK, Karel. Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3. strana 172

²³ HAVLÍK, Karel. Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3. strana 169

5 Preventivní opatření

Preventivní opatření je soubor opatření, která přímo či nepřímo působí na účastníky silničního provozu s cílem předejít jejich konfliktnímu chování v silničním provozu, které má ve většině případů za následek poškození zdraví nebo věcí. Preventivní opatření má mnoho forem. Kvalitní právní úpravy chování jedinců v dopravě napomáhá v prevenci a říká, jak by se měli na pozemních komunikacích chovat. Vytváření kvalitního dopravního prostředí formou inženýrských opatření nám umožňuje soustředit se na jízdu a naše okolí. Pomáhá účastníkovi cítit se v bezpečí i na cestách. Výchova a výcvik jednotlivých účastníků silničního provozu včetně výcviku v autoškolách učí řidiče zvládat krizové situace, správně ovládat vozidlo a pomůže zařadit jednotlivce do provozu. Kvalitní legislativa, upravující technický stav vozidel zaručuje, aby na pozemních komunikacích mohli jezdit jen technicky způsobilá vozidla. Mezi preventivní opatření lze zařadit i represivní opatření, které působí na účastníky silničního provozu například sankcionování. V rámci preventivních aktivit v dopravě předcházíme nehodám, úrazům, ztrátám na životech, psychickým traumatům, materiálním škodám, negativním ekonomickým dopadům a ničení životního prostředí.²⁴

5.1 Omezení rychlosti

Omezení rychlosti omezuje i nehodovost. Rychlost může poskytovat pocit moci, nepřekonatelnosti, síly a sebedůvěry. Někteří řidiči hlavně mladí si rychlost užívají a prožívají příjemné pocity vznikající růstem adrenalinu v krvi, aniž by si uvědomovali možné fatální následky jejich chování. Se zvyšující se rychlostí se zvyšuje i duševní zátěž řidiče. Přehnaná rychlost v neznámém prostředí může zaskočit i zkušeného řidiče kvůli psychice, která mívá zpoždění a neumí se vždy na nové podmínky adaptovat. Se zvyšující se rychlostí ztrácí řidič čas na zareagování v krizové situaci, například vběhnutí lesní zvěře do vozovky nebo vběhnutí chodce na přechod. Lidské schopnosti se stávají nespolehlivé už v 60 km rychlosti, natož ve 120 km rychlosti. Řidič by se měl řídit dopravním značením a za žádných okolností by neměl porušovat nejvyšší povolenou rychlost v daném místě, kde se nachází. Značka s nejvyšší povolenou rychlostí tam určitě není jen tak. Když se bude řidič touto značkou řídit, bude mít čas reagovat a řešit náhlé krizové situace, například projede bezpečně křižovatkou či zatačkou. V praxi platí. Čím

²⁴ ŠTIKAR, Jiří, HOSKOVEC, Jiří a ŠMOLÍKOVÁ, Jana. Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe). Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2006. 218 s. ISBN 80-246-1096-5 strana 89

menší rychlost, tím větší šance přežití pro všechny účastníky silničního provozu. Bohužel čím menší povolená rychlost, tím víc řidičů ztrácí trpělivost a mohou být agresivnější v provozu. Například ve Francii existují specifická omezení rychlosti pro mladé řidiče, které mají za cíl zvýšit bezpečnost na silnicích a snížit riziko dopravních nehod mezi mladými lidmi. Jedno z těchto opatření je známé jako „probationary license“ (probacionární řidičský průkaz), který je udělen novým řidičům ve věku 18 až 24 let. Tito řidiči jsou povinni dodržovat omezení rychlosti, které jsou obvykle přísnější než pro zkušenější řidiče. Například maximální povolená rychlost na dálnici může být nižší, než je běžný limit pro ostatní řidiče. Tato opatření mají za cíl omezit riziko příliš rychlé jízdy a následných nehod.²⁵

5.2 Omezení výkonu aut pro mladé řidiče

Omezení výkonu aut pro mladé řidiče jsou opatření, s cílem snížit riziko a nehodovost mladých a nezkušených řidičů. Toto opatření může být použito pro mladé a nové řidiče, kteří právě získali své řidičské oprávnění. Jedná se o to, že nový nebo mladý řidič nemůže řídit auto s převyšujícím počtem kW. Omezení na řidičský průkaz v závislosti na věku funguje dokonale u motocyklů, kde máme rozdělení na skupiny AM, A1, A2, A. Když si bude chtít mladý řidič, čerstvě plnoletý, koupit silný motocykl, má v zásadě smůlu. A to kvůli omezení skupiny A, tedy motocykly, které se dotýkají věku a výkonu, u nich je to dáno zákonem a nikdo neprotestuje. Stejně by to mohlo fungovat i u automobilů, kdy by řidič od 18 let mohl řídit například jen automobil s maximálním výkonem 90 kW a postupným stárnutím a získáváním více zkušeností, by se mohl dostat k neomezenému výkonu vozidla. Jde o to, že když řidič dokončí autoškolu, kde jezdil celý kurz ve Fabii 1,0 TSI, což není auto, které po sešlápnutí plynového pedálu nedokáže nic jiného, krom velmi vlažného zrychlení. Následně pak dostane od rodičů auto s obsahem 2,0. Je to velmi nebezpečné a může to vést ke krizovým situacím, jako je nezvládnutí řízení, či k větší agresi v dopravě. Více výkonu dodává řidiči více adrenalinu, ale i více problémů. Čím větší výkon, tím větší motivace dostat se k limitům vozidla. V České republice toto omezení bohužel nefunguje, a proto dle autorova názoru by nebylo špatné toto omezení zavést. Například v Chorvatsku mají toto omezení zavedené

²⁵ HAVLÍK, Karel. Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3. strana 159

pro mladé řidiče do 24 let věku, které zakazuje řidiči řídit vozidlo přesahující výkonový limit 75kW.²⁶

5.3 Řidičské oprávnění na zkoušku

Řidičské oprávnění na zkoušku je realizováno v mnohých Evropských zemích. Zkušební doba tohoto opatření je dvouletá, ale lze ji prodloužit v závislosti na pochybení ve zkušební době. Jde o formu řidičského oprávnění s přísnějšími pravidly a sankcemi. Řidič s tímto oprávněním na zkoušku musí dodržovat zvláštní opatření. A to stanovení nižší maximální povolené rychlosti, označení svého automobilu symbolem začátečníka nebo třeba menší toleranci k porušování pravidel těmito řidiči. V zemích, kde je toto oprávnění zavedeno, dochází k zmenšení úmrtí v dopravě a k snížení dopravních nehod mladistvých. Toto řidičské oprávnění na zkoušku podporuje zodpovědnost a povědomí, že řidičské oprávnění není samozřejmost a lze o něj jednoduše přijít. Nově od 1.1. 2024 platí řidičské oprávnění na zkoušku i v České republice. Platí pro každého mladého řidiče, který je ve lhůtě 2 let od udělení řidičského oprávnění sledován, zda nespáchal přestupek nebo trestný čin, za který mu bylo v registru řidičů zaznamenáno 6 bodů. Při šestibodovém přestupku začínající řidiči o řidičský průkaz nepřijdou, mohou řídit dál. Vznikne jim ale povinnost do tří měsíců od spáchání takového přestupku absolvovat preventivní program (školení začínajících řidičů a dopravně psychologická přednáška). Pokud tuto povinnost ve stanovené lhůtě neabsolvují, o řidičské oprávnění již následně přijdou.²⁷

²⁶ Řidičská oprávnění se budou vydávat podle věku žadatele a výkonu auta. Online. Autoživě. 2022. Dostupné z: <https://www.autozive.cz/ridicska-opravneni-vydavat-podle-veku/>. [cit. 2023-12-21].

²⁷ LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. xii, 131 s. Právní monografie. ISBN 978-80-7357-615-8. strana 97

5.4 Bodový systém

Bodový systém byl u nás zaveden novelou zákona o silničním provozu č.361/2000 Sb. ze září roku 2005 s účinností od 1. července 2006, přestože jeho zavedení provázela spousta negativních komentářů či názorů. Jedná se o další opatření sloužící ke snížení počtu dopravních nehod a úmrtí v nich. Systém slouží jako prostředek v rukou policie pro postihy řidičů, kteří spáchali nějaký přestupek. Z výzkumů ve významných evropských státech vyplívá, že pouhé sankcionování nestačí.

Existují dva typy bodového systému. V prvním jsou body řidičům odnímány a v druhém typu bodového systému jsou body přidělovány. V České republice funguje druhý systém, v němž se body přidělují a maximální počet bodů, který lze je 12 bodů. Když má řidič přidělených 12 bodů, ztrácí své řidičské oprávnění. Bodový systém prošel po 14 letech fungování rozsáhlou novelou a bude více trestat opakované hříšníky. Cílem novely je zjednodušení systému, snížení sankcí za bagatelní přestupky, a naopak zpřísnění postihů za závažné činy. Nově by tak systém měl šetřit poctivé řidiče a trestat opakované recidivisty. Bodový systém se výrazně zjednoduší, kdy místo aktuálních 5 skupin trestných bodů budou jen 3 kategorie (2 body, 4 body, 6 bodů). Tato novela bodového systému vstoupila v platnost v lednu 2024. Statistiky bodovaných řidičů má na starosti Ministerstvo dopravy ČR a pravidelně je zveřejňuje na svých internetových stránkách. Ze statistických údajů vyplývá, že množství řidičů, kteří mají na svém kontě alespoň jeden bod, odpovídá 6,84 % všech registrovaných řidičů, to znamená, že přibližně každý 15. řidič je bodovaný. Drtivá většina dvanáctibodových řidičů jsou muži, což při jejich bezmála 55% zastoupení mezi všemi řidiči znamená, že ženy řidičky bývají mnohem méně často bodovány. Potvrzuje to též celkový poměr mezi bodovanými muži a ženami, který lze zaokrouhlit osm ku dvěma ve prospěch žen.²⁸

²⁸ LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. xii, 131 s. Právní monografie. ISBN 978-80-7357-615-8. strana 111

5.5 Vize nula

Centrum dopravního výzkumu je jediná výzkumná organizace v působnosti Ministerstva dopravy ČR. Výzkum se zaměřuje na oblast bezpečnosti silniční dopravy a od jejího počátku je jedním ze základních pilířů instituce. Vstupem České republiky do Evropské unie bylo nutné přijmout plán ke snižování následků dopravních nehod. CDV je organizací, která do České republiky přinesla tzv. švédskou bílou knihu. Bílá kniha byla základním dokumentem pro řadu národních strategických dokumentů, včetně Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, jejímž bylo CDV autorem. Vize nula považuje za nepřijatelné, aby v silničním provozu došlo k usmrcení nebo vážnému zranění. Touto vizí je 0 mrtvých a těžce zraněných na českých silnicích. Aby to bylo možné, musí dopravní systém poskytovat kvalitní a finančně dostupnou přepravu, aniž by bylo nutné počítat s jeho dosud reálně existujícími negativními účinky. Vize nula je založena na základních znalostech lidského chování, podle kterých lidé dělají chyby. Jejím cílem je vytvořit prostředí, ve kterém mladí získají lepší dovednosti a povědomí o bezpečnosti silničního provozu. Tato iniciativa zdůrazňuje význam vzdělávání a prevence, aby mladí řidiči byli lépe připraveni na rizika a výzvy, které s sebou přináší řízení vozidla. Pro mladé řidiče je důležité, aby si uvědomili, že bezpečnost na silnicích je klíčová a že jejich chování má vliv nejen na jejich vlastní bezpečnost, ale také na bezpečnost všech účastníků silničního provozu. Vize Nula má snahu podporovat mladé řidiče v tom, aby přijímali zodpovědné rozhodnutí za volantem a jednali s ohledem na ostatní. Mezi nabídky, které nabízí vize 0 pro mladé řidiče patří například projekt START DRIVING. Tento projekt je zaměřen na zdokonalování nových řidičů s řidičským oprávněním skupiny B, a je zdarma pro řidiče od 18 do 24 let.²⁹

²⁹ KOMÁREK, Jindřich. Bezpečnost silničního provozu I. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze 2022, 296 s. ISBN 978-80-7251-529-5. strana 120

6 Příprava na krizové situace v dopravě

Krizové situace v dopravě mohou být zvláště nebezpečné pro začínající řidiče. Proto se pořádají kurzy bezpečné jízdy, zaměřené přímo na ně. Tyto kurzy jsou pořádány autoškolami a dalšími institucemi v České republice. Začínající řidiči se na těchto kurzech připravují na chování v mimořádných situacích, jako jsou smyky vozidla, aquaplaning, nouzové brždění, úhybné manévry a řízené nehody. Získávají dovednosti potřebné k řízení sebe i svého vozidla. Probírají se základy fyziky související s řízením, jako jsou odstředivé síly, adheze pneumatik, reakční a brzdné doby a vliv nákladu nebo počtu pasažérů na vlastnosti vozidla. Kromě toho existují také kurzy defenzivní jízdy, které mladé řidiče připravují, jak předvídat a analyzovat dopravní situace pro maximální bezpečnost. Cílem těchto kurzů je odstranit špatné návyky a nebezpečné chování za volantem, které by mohlo vést k dopravním nehodám, a uvědomit si rizika, která mohou při jízdě hrozit.³⁰

6.1 Asistenční systémy

Asistenční systémy neboli prvky aktivní bezpečnosti zabraňují vzniku nehody a prvky pasivní bezpečnosti, které zmírňují následky nehody. Jedná se o prvky ve výbavě novějších automobilů, které napomáhají bezpečnosti pro řidiče, ale i pro ostatní účastníky provozu. Vozidla jsou vybavována stále dokonalejšími prvky aktivní i pasivní bezpečnosti, spousta z nich napomáhají řidiči, některé i dokonce dokážou pomoci napravit jeho chybu. Nedá se na ně ovšem vždy 100 % spoléhat, a proto je rozhodují hlavně připravenost řidiče, jelikož selháním lidského faktoru vzniká nejvíce dopravních nehod. Systémy dále slouží pro zvýšení stability jízdy, ale i pro zvýšení komfortu cestujících či ekologických parametrů provozu vozidla. Mezi aktivní asistenční systémy patří systém ABS, ESC, BAS, ASR, EDS, ACC, RSA, ISA a mnoho dalších. Mezi pasivní asistenční systémy patří aktivní ochrana cestujících, systémy chránící chodce v případě střetu, bezpečnostní pásy, airbagy, dětské sedačky nebo prevence poranění krční páteře.³¹

³⁰ Speciální výcvik řidičů ke zvládnutí krizových situací (2010 : Vyškov, Česko) Sborník příspěvků z mezinárodní odborné konference Speciální výcvik ke zvládnutí krizových situací : [9.-10. listopadu 2010, Vyškov / redaktor Bedřich Sedlák] Vyškov: Velitelství výcviku – Vojenská akademie ve Vyškově, 2010. ISBN 978-80-904625-1-9 strana 90

³¹ CHMELÍK, Jan et al. Dopravní nehody. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009.540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. strana 187 - 191

6.2 Dopravní hřiště

Jedná se o první přípravu na krizové situace už v mladém věku jedince. Dopravní hřiště neboli program systematického výcviku cyklistů hraje v procesu dopravní výchovy nezastupitelnou roli, obzvláště v nacvičování různých dopravních situací podobným běžnému provozu na pozemních komunikacích. Výcvik probíhá během 4. ročníku základní školy, při kterém se jedinci nacvičují teoretické a praktické dovednosti. Jeho ukončení probíhá přezkouším, kdy žáci v případě úspěšnosti získávají průkaz cyklisty, který se tak stává velkou motivací k získání co nejlepších znalostí a dovedností. Dopravní hřiště je plocha určená k dopravní výchově dětí, kde se setkávají s modelovými situacemi z běžného provozu na pozemních komunikacích, například se světelným dopravním značením.³²

6.3 Škola smyku

Škola smyku je dalším preventivním opatřením pro řešení krizových situací, především smyku. Jedná se o iniciativu ÚAMK České republiky a BESIPU. Kurzy probíhají v několika autoškolách v České republice. Těmito kurzy se poukazuje na nutnost dodržování a užívání pasivních bezpečnostních prvků automobilů, jako jsou například bezpečnostní pásy. Objasňují se následky dopadů rychlosti jízdy a fyzikálních zákonitostí, které působí při jízdě na vozidlo v různých situacích. Kurz probíhá v teoretické části na učebně, a následně při praktickém výcviku s vlastním vozidlem na kluzné ploše pod vedením zkušených a certifikovaných instruktorů. Řidiči si vyzkouší, jak předcházet smyku, jak se zachovat, když smyk nastane a jak odvrátit čelní srážku vozidel neboli vyhýbací manévr. Řidiči si také ověří schopnost reagování v krizových situacích. Zjistí, jak se jeho vozidlo chová v krizových situacích a seznámí se s funkcí systému ABS, ASR, ESP v jeho vozidle.³³

³² *Základní informace*. Online. BESIP. 2024. Dostupné z: <https://besip.cz/Vzdelavani/Detska-dopravni-hriste/Detska-dopravni-hriste>. [cit. 2023-12-21].

³³ *O nás*. Online. Škola smyku Plzeň. 2011. Dostupné z: <https://www.skolasmykuplzen.cz/o-nas>. [cit. 2023-12-28].

6.4 Projekt START DRIVING

Tento projekt vznikl v realizaci asociací autoškol ČR ve spolupráci a Asociací center bezpečných jízd. Projekt je inspirován rakouským systémem vzdělávání řidičů s možným zapojením rodičů mladých začínajících řidičů. Jde o doplnění a prohloubení znalostí řidičů pomocí dopravně psychologických seminářů a workshopů s Dopravní Policií ČR. Celý výcvik probíhá jeden den, při kterém se řidič seznámí s teorií bezpečné jízdy a vyzkouší si zvládat krizové situace. Dozví se o asistenčních systémech, které jim mohou napomoci ve zvládání krizových situací. Zkouší se zde krizové brždění v různých rychlostech, jízda zatáčkou, nedotáčivý smyk nebo přetáčivý smyk. Dokonce lze vyzkoušet brždění na rozdílných površích (mokro, kluzko, sucho) nebo bezpečný vyhýbací manévr. Pohled autora na tento projekt je velmi pozitivní, je to skvělá alternativa, jak si vyzkoušet chování vlastního auta, a hlavně sama sebe při krizových situacích a hlavně bezpečně. Absolvování tohoto kurzu může zachránit spoustu životů a odvrátit mnoho dopravních nehod. Do tohoto projektu se lze přihlásit a dozvědět se o něm více na stránce <https://www.startdriving.cz/> a <https://www.mdcr.cz/>.³⁴

³⁴ O nás. Online. Start Driving. 2024. Dostupné z: <https://www.startdriving.cz/#about-project>. [cit. 2023-12-29].

7 Metodika praktické části

V praktické metodické části byla zvolena kvantitativní metoda sběru dat. Dotazníky byly distribuovány prostřednictvím platformy Survio a šířeny pomocí sdílení na facebookových a instagramových stránkách. Dotazník byl aktivní od 1.3. 2025 do 12.3. 2025 a zúčastnilo se ho 158 respondentů.

Autor zkoumal názory řidičů na danou problematiku spojenou se začínajícími řidiči. Věková kategorie byla převážně cílená na 15–25 let, jelikož právě tato skupina řidičů je zkoumána, ale vyplnit dotazník mohl kdokoliv.

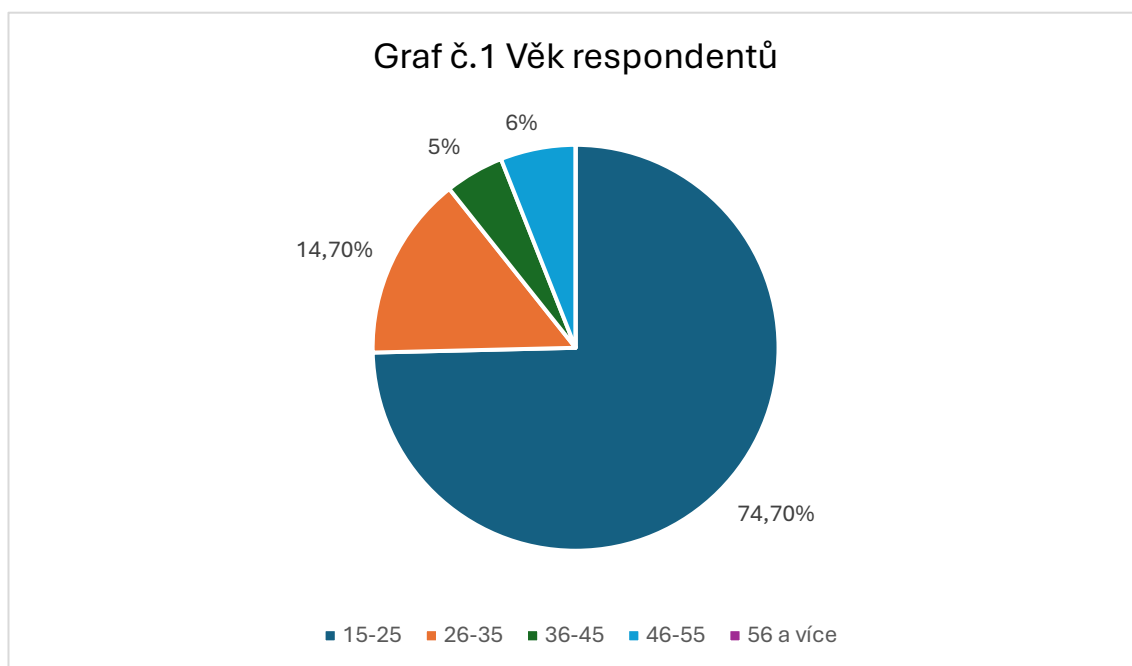
Zjišťovalo se, jak respondenti hodnotí výuku ve své autoškole, kolik hodin trval jejich výcvik a zda si myslí že byl dostatečný. Zjistit, zda jsou seznámeni s riziky spojenými s nebezpečnou jízdou a zda si myslí že je autoškola dostatečně připravila na reálné situace v dopravě. Dále zjistit, jakou mají sebedůvěru za volantem a jestli se řidiči s menší sebedůvěrou častěji dostávají do krizových situací. Zjistit kolik mají přibližně najeto km a zda si myslí že počet dopravních nehod klesá s počtem najetých kilometrů a nabytými zkušenostmi.

7.1 Stanovení hypotéz

Hypotézy vychází z názoru respondentů.

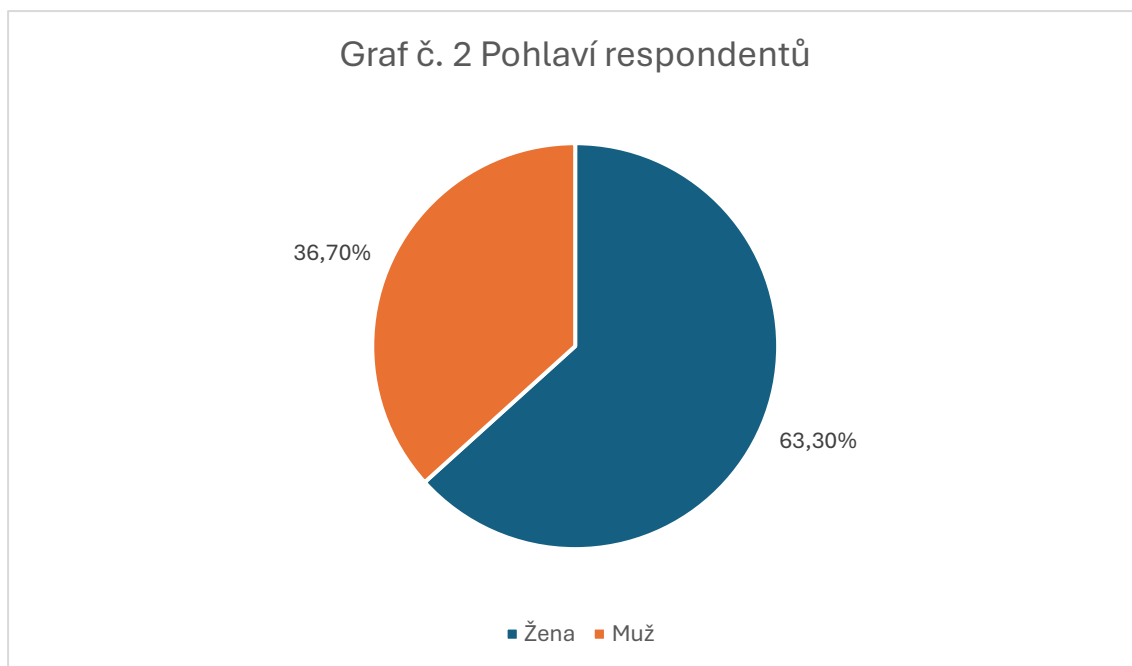
1. Hypotéza: Více než 60 % respondentů si myslí že, kvalita výuky v autoškole má významný vliv na prevenci rizikového chování u začínajících řidičů.
2. Hypotéza: Více než 70 % respondentů si myslí, že nedostatečná sebedůvěra začínajících řidičů vede k vyššímu výskytu dopravních nehod.
3. Hypotéza: Méně než 40 % respondentů si myslí že, počet dopravních nehod způsobených začínajícími řidiči klesá počtem najetých kilometrů a nabytými zkušenostmi.

7.2 Výsledky dotazníkového průzkumu



Zdroj: (vlastní, Mysurvio.com)

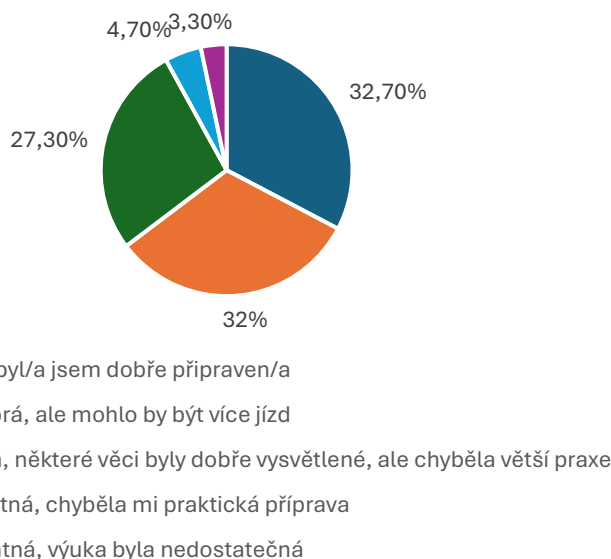
Touto otázkou byl zjištěn věk respondentů. 74,70 % odpovídajících respondentů bylo ve věku od 15 do 25 let. 14,70 % respondentů ve věku od 26 do 35 let. 5 % respondentů od 36 do 45 let. 6 % respondentů od 46 do 55 let. 0 % respondentů 56 let a více. Získaná data naznačují, že mladí lidé ve věku od 15 do 25 let jsou hlavní cílovou skupinou pro problematiku začínajících řidičů a silniční bezpečnost. Ostatní věkové skupiny, přestože mají menší zastoupení, mohou poskytnout zajímavé perspektivy a zkušenosti z hlediska prevence dopravních nehod.



Zdroj: (vlastní, Mysurvio.com)

V této otázce autor zjišťoval pohlaví respondentů. Z celkového počtu 158 respondentů odpovědělo 63,30 % žen a 36,70 % mužů.

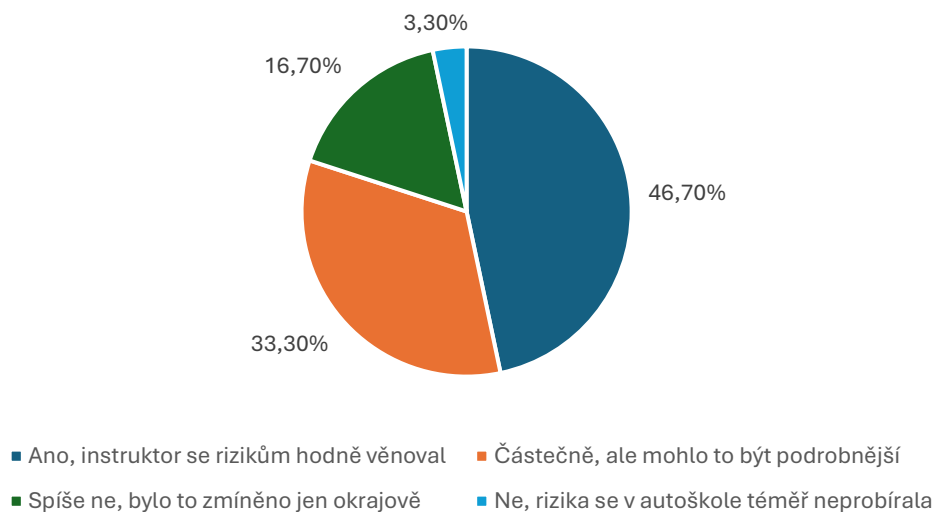
Graf č. 3 Kvalita výuky v autošcole



Zdroj: (vlastní, Mysurvio.com)

Tato otázka se zaměřovala na hodnocení kvality výuky v autošcole podle názoru respondentů, kteří hodnotili výuku na škále od 1 do 5. Celkem 32,7 % respondentů uvedlo, že výuka byla „výborná“ (hodnocení 5), což znamená, že se cítili dobře připraveni na získání řidičského průkazu. Tento výsledek ukazuje, že většina respondentů byla s úrovní výuky v autošcole spokojena a považovala ji za dostatečně kvalitní. Na druhém místě, s 32 %, se umístila odpověď „spíše dobrá“ (hodnocení 4), což naznačuje, že respondentům vyhovovala úroveň výuky, ale mělo by být více jízd, aby se cítili ještě lépe připraveni na silnici. Dále 27,3 % respondentů hodnotilo výuku jako „průměrnou“ (hodnocení 3), přičemž uváděli, že některé aspekty výuky byly dobře vysvětlené, ale postrádali větší množství praktického výcviku. Tento názor ukazuje, že pro tuto skupinu byl teoretický základ dostatečný, ale praxe v reálném provozu byla nedostatečná. 4,7 % respondentů uvedlo hodnocení 2 – „spíše špatná“, s poznámkou, že jim chyběla konkrétní praktická příprava, která by je lépe připravila na řízení. Nakonec 3,3 % respondentů ohodnotilo výuku jako „velmi špatnou“ (hodnocení 1), což ukazuje na jejich nespokojenost s výukovým procesem, který považovali za nedostatečný a neadekvátní pro získání potřebných dovedností k řízení motorového vozidla. Tento rozptyl v odpovědích ukazuje na různé úrovně spokojenosti s kvalitou výuky, přičemž většina respondentů si přeje více praktických jízd a individuálního přístupu k výuce, aby se cítili plně připraveni na reálné situace na silnicích.

Graf č. 4 Informovanost o rizicích nebezpečné jízdy ve výuce

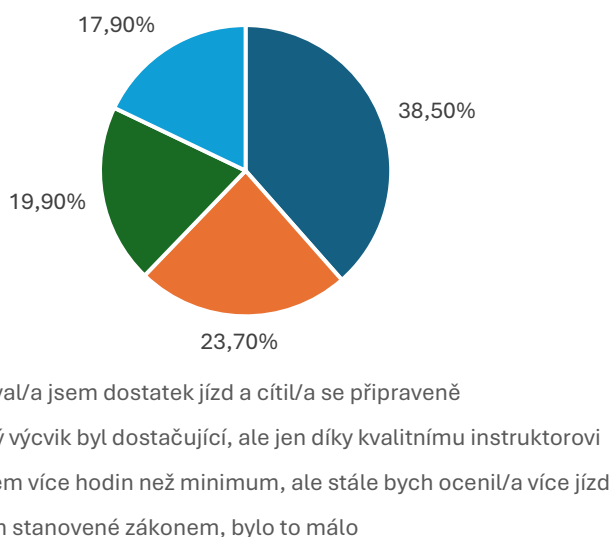


Zdroj: (vlastní, Mysurvio.com)

V této otázce se autor zaměřil na zjištění, jak dobře byli respondenti seznámeni s riziky spojenými s nebezpečnou jízdou během výuky v autoškole. 46,7 % respondentů uvedlo, že instruktor se rizikům věnoval dostatečně, a byli přesvědčeni, že jim byla poskytnuta dostatečná edukace v tomto směru. Tato odpověď naznačuje, že pro tuto skupinu respondentů byla výuka v oblasti rizikové jízdy dostatečně komplexní a podrobná, což přispělo k jejich lepší připravenosti na bezpečnou jízdu. Naopak 33,3 % respondentů uvedlo, že se rizikům během výuky věnovali částečně, ale považovali tento aspekt výuky za nedostatečně podrobný. Tato skupina respondentů by ocenila, kdyby byla témata týkající se nebezpečné jízdy rozpracována více do detailu, což by jim mohlo pomoci lépe pochopit různá rizika, která na silnicích číhají. 16,7 % respondentů označilo tuto oblast jako „spíše ne“, přičemž uvedli, že se o rizicích mluvilo pouze okrajově. Tato odpověď ukazuje na nespokojenost části respondentů, kteří se domnívají, že by se v autoškole měla věnovat větší pozornost nebezpečným situacím a tomu, jak je efektivně předcházet. Tito respondenti si mohli přát více konkrétních příkladů a praktických rad pro prevenci rizikových situací na silnici. Nakonec 3,3 % respondentů uvedlo, že se rizikům v autoškole téměř vůbec nevěnovali. Tito respondenti vyjádřili silnou nespokojenost, protože si přáli, aby výuka zahrnovala podrobnější a systematický přístup k prevenci nebezpečných jízd. Tento názor ukazuje na závažnou mezeru ve výuce, která by mohla mít negativní dopad na bezpečnost řidičů, pokud nejsou dostatečně informováni o rizicích, kterým mohou čelit na silnicích.

Tento rozptyl v odpovědích ukazuje, že i když většina respondentů byla spokojena s úrovní informací o rizicích, stále existuje významný prostor pro zlepšení v oblasti systematické edukace o nebezpečné jízdě a prevenci rizikových situací.

Graf č. 5 Počet hodin praktického výcviku

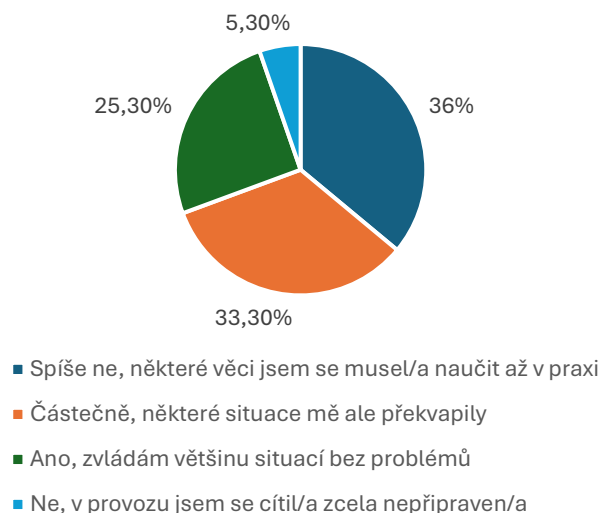


Zdroj: (vlastní, Mysurvio.com)

V této otázce se autor zaměřil na zjištění, kolik hodin praktického výcviku absolvovali respondenti, a jak hodnotí dostatečnost tohoto výcviku v rámci přípravy na řízení. Podle výsledků odpovědí 38,5 % respondentů uvedlo, že absolvovali dostatečný počet jízd a cítili se na základě těchto hodin připraveni na samostatnou jízdu. Tato skupina respondentů považuje praktický výcvik za adekvátní a věří, že počet jízd, které absolvovali, byl dostatečný pro získání potřebných dovedností a sebedůvěry. 23,7 % respondentů odpovědělo, že praktický výcvik byl dostačující, ale pouze díky kvalitnímu instruktorovi. Tato odpověď ukazuje, že tito respondenti hodnotí praktický výcvik jako přínosný, nicméně upozorňují, že samotný počet jízd nebyl rozhodující, ale spíše přístup a schopnosti instruktora. Tito lidé považují kvalitní vedení během jízd za klíčové pro jejich dobrou přípravu na silnici, což naznačuje, že kvalitní instruktor dokáže v relativně menším počtu hodin efektivně předat potřebné znalosti a dovednosti. 19,9 % respondentů uvedlo, že absolvovali více hodin než minimální požadavek, ale stále by ocenili více jízd. Tito respondenti naznačují, že i když překročili zákonem stanovený minimální počet hodin, pocítovali, že by jim více praktického výcviku pomohlo cítit se ještě lépe připraveni na reálný provoz. To ukazuje, že pro tuto skupinu respondentů nebyl ani vyšší počet hodin než minimum dostačující pro plnou jistotu a schopnost zvládat různé jízdní situace. 17,9 % respondentů odpovědělo, že absolvovali pouze minimum hodin praktického výcviku stanovené zákonem a považovali tento počet za nedostatečný. Tato skupina lidí pocítovala, že praktický výcvik byl příliš omezený a nemohla se díky tomu

cítit dostatečně připravena na silnici. Respondenti v této skupině si přáli více jízd, které by jim umožnily lépe zvládat složité situace v reálném provozu, a považovali minimální počet hodin za příliš nízký pro kvalitní přípravu. Tyto odpovědi ukazují, že existuje značný rozdíl v názorech na adekvátnost praktického výcviku. Zatímco většina respondentů považuje výcvik za dostatečný, stále se objevuje skupina, která by uvítala více času stráveného za volantem, což naznačuje, že praktický výcvik je klíčovým faktorem v přípravě na bezpečné řízení a že mnozí by rádi měli možnost více se zdokonalovat v reálných podmínkách silničního provozu.

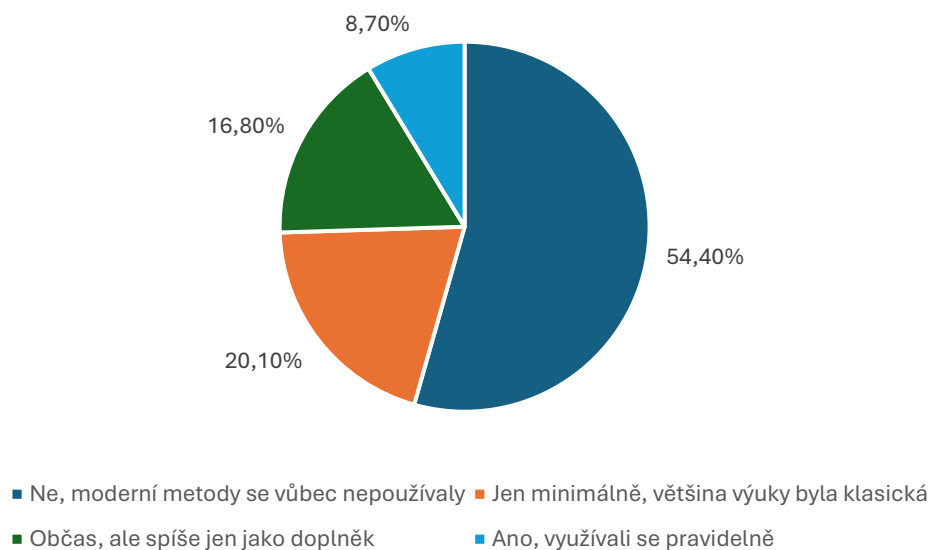
Graf č. 6 Dostatečnost přípravy na reálné situace v autošcole



Zdroj: (vlastní, Mysurvio.com)

V této otázce se autor ptal respondentů, zda si myslí, že je výuka v autošcole dostatečně připravila na reálné situace v silničním provozu. 36 % respondentů uvedlo, že výuka je připravila spíše nedostatečně, přičemž některé situace museli řešit až v praxi. Tato odpověď naznačuje, že respondenti považovali teoretickou přípravu za nedostatečnou a čelili určitým výzvám, které nebyly dostatečně pokryty během výcviku. 33,3 % respondentů odpovědělo, že výuka je připravila částečně, ale některé situace je přesto překvapily. Tito respondenti vnímají, že základní příprava byla užitečná, ale v praxi se setkali s okolnostmi, které nebyly dostatečně simulovány nebo probrány během výcviku. 25,3 % respondentů uvedlo, že se cítí dostatečně připraveni a zvládají většinu situací bez problémů. Tito lidé považují výuku za adekvátní a věří, že byli dobře připraveni na silniční provoz, což naznačuje, že výcvik pokryl všechny klíčové aspekty potřebné pro bezpečné řízení. Nakonec 5,3 % respondentů odpovědělo, že se v provozu cítili zcela nepřípravení. Tato skupina se setkala s vážnými problémy při aplikaci svých dovedností v reálných podmínkách, což ukazuje na možnou mezeru ve výuce, která nezohlednila všechny výzvy, jež mohou nastat při skutečné jízdě. Tento souhrn odpovědí ukazuje na různé úrovně spokojenosti s přípravou na reálný provoz, přičemž část respondentů by uvítala podrobnější simulace konkrétních situací a větší důraz na praxi.

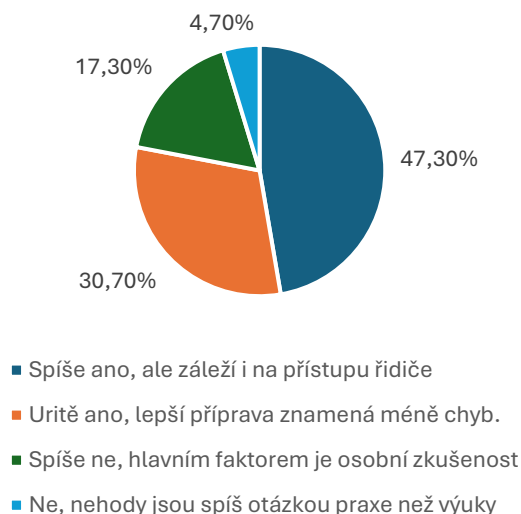
Graf č. 7 Moderní výukové metody



Zdroj: (vlastní, mysurvio.com)

V této otázce se autor zaměřil na to, jakým způsobem byly v autoškole využívány moderní výukové metody, konkrétně simulátory, interaktivní výuka a výuka krizových situací. Respondenti měli odpovědět na to, zda se tyto metody během výuky vyskytovaly a jak často byly používány. Výsledky ukázaly, že 54,40 % respondentů uvedlo, že v autoškole vůbec nebyly moderní výukové metody využívány. Tito respondenti se setkali pouze s tradičními formami výuky. 20,10 % respondentů uvedlo, že moderní metody byly používány pouze v omezené míře, přičemž většina výuky probíhala klasickým způsobem. 16,80 % respondentů odpovědělo, že moderní metody byly využívány příležitostně, ale spíše jako doplněk k tradičnímu výukovému procesu. Pouze 8,70 % respondentů potvrdilo, že moderní metody byly součástí výuky pravidelně a měly významnou roli v jejich vzdělávání. Tato data ukazují na relativně nízkou frekvenci využívání moderních výukových metod v autoškolách, což může mít vliv na kvalitu a efektivitu výuky.

Graf č. 8 Vliv kvality výuky autoškoly na nehodovost začínajících řidičů

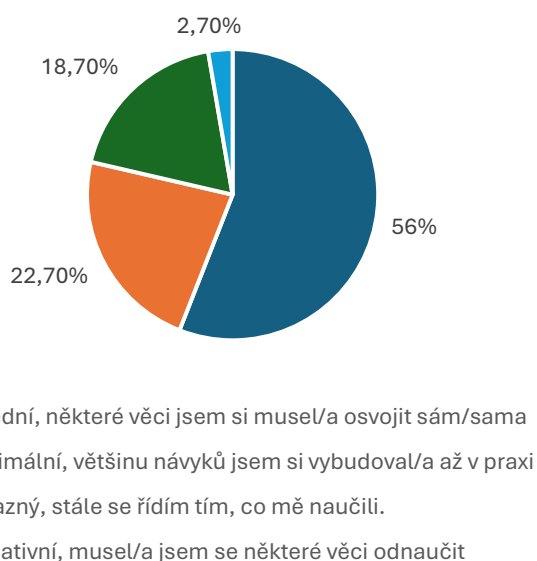


Zdroj: (vlastní, mysurvio.com)

V této otázce se autor zaměřil na názor respondentů ohledně toho, zda by vyšší kvalita autoškoly mohla přispět ke snížení počtu dopravních nehod způsobených začínajícími řidiči. Výsledky ukázaly různé pohledy na tuto problematiku. Celkem 47,30 % respondentů odpovědělo, že si myslí, že lepší kvalita výuky v autošcole by mohla snížit počet nehod, ale zdůraznili, že to také závisí na přístupu samotného řidiče. Podle těchto respondentů je totiž i po absolvování kvalitní autoškoly důležité, jaký postoj k řízení nový řidič zaujme a jak se bude chovat v reálných dopravních situacích. 30,70 % respondentů se přiklonilo k názoru, že vyšší kvalita přípravy v autošcole by skutečně vedla k nižšímu počtu nehod, přičemž argumentovali tím, že lepší a důkladnější výcvik by řidičům umožnil lépe zvládat krizové situace a předcházet chybám. Podle těchto respondentů je kvalitní výuka klíčová pro vytvoření silného základu, který pomůže začínajícím řidičům při jejich první zkušenosti na silnici. 17,30 % respondentů uvedlo, že si myslí, že hlavním faktorem pro snížení dopravních nehod je osobní zkušenost řidiče. Ti, kteří zvolili tuto odpověď, věří, že pouze čas a zkušenosti nabyté při řízení umožňují řidičům získat skutečnou zručnost, která se nedá plně nahradit výukou v autošcole. Podle tohoto názoru se tedy více než na kvalitě autoškoly spočívá bezpečnost začínajících řidičů na jejich schopnosti adaptovat se na různé situace na silnici. Nakonec 4,70 % respondentů uvedlo, že si nemyslí, že vyšší kvalita výuky v autošcole může mít výrazný vliv na snížení počtu nehod. Podle nich je hlavní příčinou dopravních nehod spíše nedostatečná praxe a skutečná zkušenost řidiče za volantem, než samotná teoretická výuka a simulace. Tento

názor odráží přesvědčení, že kvalitní autoškola může přispět k základnímu vzdělání, ale skutečné dovednosti a bezpečné chování řidičů se vytvářejí až během jejich aktivní účasti v dopravním provozu.

Graf č. 9 Vliv výuky v autošcole na řidičské návyky

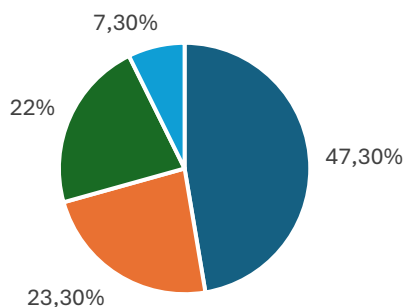


Zdroj: (vlastní, mysurvio.com)

V této otázce se autor zaměřil na to, jaký vliv měla výuka v autošcole na řidičské návyky respondentů. Výsledky ukázaly různorodé názory na to, jak autoškola ovlivnila jejich chování za volantem. Celkem 56 % respondentů uvedlo, že výuka v autošcole měla střední vliv na jejich řidičské návyky. Tito respondenti si osvojili základní dovednosti a zásady, ale některé věci museli během své praxe za volantem doplnit a přizpůsobit si je podle vlastních zkušeností. Podle jejich názoru autoškola poskytla potřebný základ, ale skutečné dovednosti a návyky se rozvíjely až při častém řízení v reálných situacích. 22,70 % respondentů se vyjádřilo, že výuka v autošcole měla na jejich řidičské návyky minimální vliv. Většinu návyků, které dnes používají při řízení, si vytvořili až v praxi, tedy během skutečného řízení na silnici. Tito respondenti věří, že teoretická výuka a základní dovednosti získané v autošcole jsou sice důležité, ale jejich reálné návyky a zodpovědné chování za volantem se formovaly až v průběhu každodenního řízení a osobních zkušeností. 18,70 % respondentů uvedlo, že výuka v autošcole měla na jejich řidičské návyky výrazný vliv. Stále se řídí zásadami a dovednostmi, které se naučili během výcviku. Tito respondenti považují výuku v autošcole za klíčovou pro jejich bezpečné a zodpovědné chování na silnici a věří, že návyky, které si osvojili v průběhu kurzu, jsou stále základem jejich řidičského chování. Nakonec 2,70 % respondentů odpovědělo, že vliv výuky v autošcole byl negativní, protože museli některé věci odnaučit. Tito respondenti pocítili, že některé zvyklosti, které se v autošcole naučili, se ukázaly jako nevhodné nebo neefektivní v praxi, a museli je během své řidičské kariéry

přizpůsobit nebo úplně změnit. Tento názor odráží možnou neshodu mezi teoretickými zásadami a reálnými podmínkami na silnici, kde je nutné flexibilně reagovat na různé situace.

Graf č. 10 Sebedůvěra za volantem při získání
řidičského oprávnění

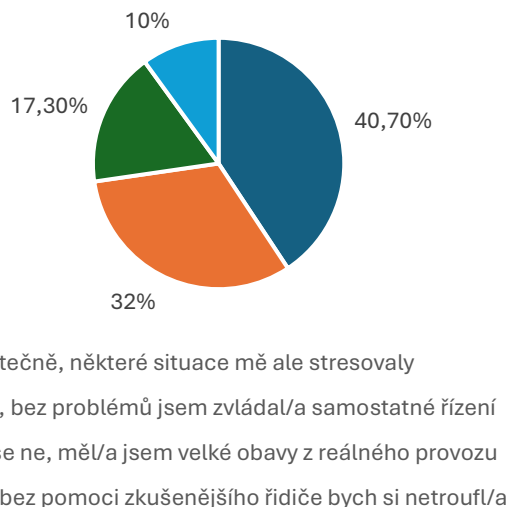


- Střední, měl/a jsem obavy, ale zvládal/a jsem to
- Nízká, měl/a jsem často strach z provozu
- Vysoká, cítil/a jsem se jistě a připraveně
- Velmi nízká, necítil/a jsem se vůbec jistě

Zdroj: (vlastní, mysurvio.com)

V této otázce se zjišťovala úroveň sebedůvěry respondentů při řízení vozidla po získání řidičského oprávnění. 47,30 % respondentů uvedlo, že jejich sebedůvěra byla střední – měli sice obavy a nejistotu, ale nakonec se jim podařilo řízení zvládnout. Tato skupina respondentů tedy pocítovala určitý stres a napětí, ale zároveň byla schopná se s těmito pocity vyrovnat a pokračovat v řízení. 23,30 % odpovědělo, že jejich sebedůvěra byla nízká, protože měli časté obavy a strach z dopravy. Tito respondenti se cítili nejistě, často se báli provozu, což ovlivnilo jejich schopnost soustředit se na jízdu a zvyšovalo jejich úzkost při řízení. 22 % respondentů uvedlo, že jejich sebedůvěra byla vysoká – cítili se jistí, dobře připravení a schopní efektivně reagovat na situace v provozu. Tato skupina byla pravděpodobně dobře připravena nejen po stránce teoretické, ale i v praxi, což vedlo k větší jistotě a pohodlí za volantem. 7,30 % respondentů přiznalo, že jejich sebedůvěra byla velmi nízká a necítili se vůbec jistí za volantem. Tito respondenti se obávali každého manévru a často se cítili ztraceni v reálných jízdních situacích, což mohlo být důsledkem nedostatečné zkušenosti nebo silného stresu v počátcích jejich řidičské kariéry.

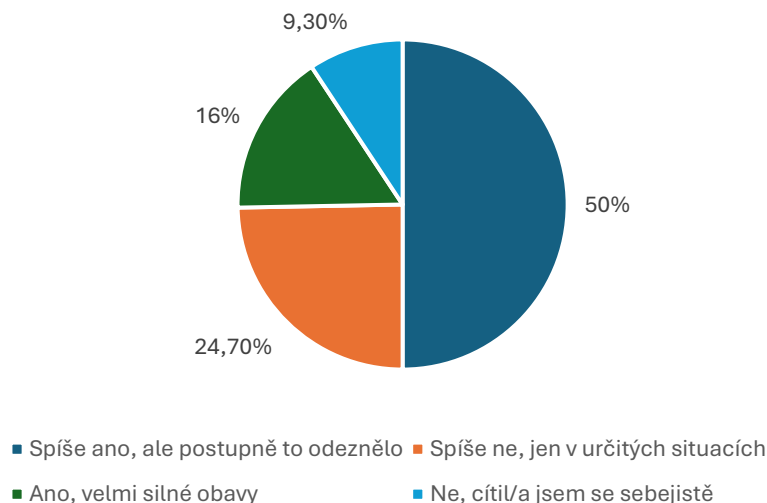
Graf č. 11 Pocit připravenosti na samostatnou jízdu po absolvování autoškoly



Zdroj: (vlastní, mysurvio.com)

V této otázce se autor ptal respondentů, zda se po absolvování autoškoly cítili dostatečně připraveni na samostatné řízení vozidla. 40,70 % respondentů odpovědělo, že se cítili částečně připraveni, ale některé situace je stále stresovaly a způsobovaly jim obavy. Tato skupina respondentů měla základní důvěru ve své dovednosti, ale stále se setkávali s výzvami, které je při řízení znepokojovaly. 32 % respondentů uvedlo, že se po absolvování autoškoly cítili plně připraveni a byli schopni řídit samostatně bez problémů. Tito respondenti pocíťovali jistotu ve svých schopnostech a cítili se komfortně i v reálném dopravním provozu. 17,30 % respondentů odpovědělo, že se cítili spíše nepřipraveni, protože měli velké obavy z reálného provozu. Tato skupina se necítila dostatečně sebevědomá a měla strach z komplexnosti situací, které mohou nastat při jízdě. 10 % respondentů přiznalo, že by si netroufli řídit bez pomoci zkušenějšího řidiče. Tito respondenti se cítili velmi nejistí a vnímali samostatné řízení jako velkou výzvu, která by je bez podpory jiných osob mohla snadno zaskočit.

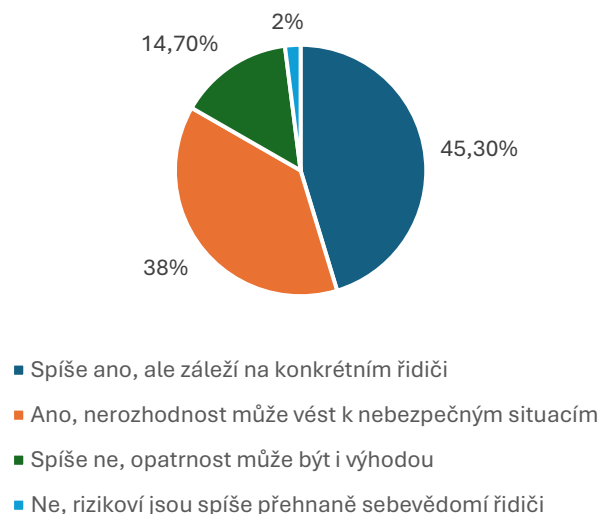
Graf č. 12 Vnímání stresu a nejistoty při prvních jízdách po autošcole



Zdroj: (vlastní, mysurvio.com)

Autor se v této otázce zaměřil na to, jaké pocity zažívali respondenti při svých prvních jízdách po získání řidičského oprávnění, zda měli obavy nebo strach. Výsledky ukázaly různé úrovně sebedůvěry a komfortu při řízení na silnici. 50 % respondentů odpovědělo, že měli obavy, ale postupně je to odeznělo. Tito respondenti pociťovali strach či nervozitu při prvních jízdách, ale jak získávali zkušenosti a zvykali si na řízení, jejich sebedůvěra rostla a pocit strachu se postupně ztrácel. 24,70 % respondentů uvedlo, že jejich obavy byly spíše situační. Tato skupina lidí se obávala především specifických situací, například hustého provozu, parkování nebo jízdy v noci, ale celkově se při řízení cítili v pořádku. Obavy tedy nebyly přítomny neustále, ale spíše v určitých výzvěch, které vyžadovaly více pozornosti nebo zkušeností. 16 % respondentů přiznalo, že měli velmi silné obavy, které ovlivňovaly jejich chování při řízení. Pro tuto skupinu byla jízda po získání řidičského oprávnění náročná a plná stresu. Tito respondenti často pociťovali strach nejen z provozu, ale i z vlastní nejistoty, což mohlo mít dopad na jejich schopnost soustředit se a správně reagovat na situace na silnici. Nakonec 9,30 % respondentů uvedlo, že se při svých prvních jízdách cítili sebejistě a neměli žádný strach. Tito lidé se pravděpodobně cítili dobře připraveni a sebedůvěrou, což jim umožnilo klidně a bezpečně řídit už od začátku. Tato skupina měla možná silný základ v teoretické přípravě nebo přímo zkušenosti z jiných oblastí života, které jim pomohly cítit se komfortně za volantem.

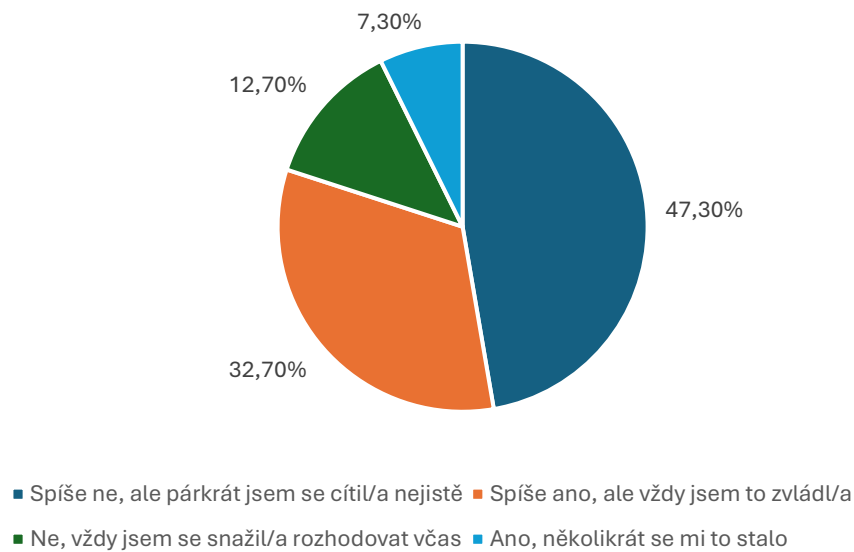
Graf č. 13 Vliv nízké sebedůvěry na rizikové situace začínajících řidičů



Zdroj: (vlastní, mysurvio.com)

V této otázce se autor ptal respondentů, zda si myslí, že řidiči s menší sebedůvěrou se častěji dostávají do rizikových situací. 45,30 % respondentů odpovědělo, že spíše ano, ale zdůraznili, že to závisí na konkrétním řidiči. Tato skupina respondentů se domnívá, že nižší sebedůvěra může zvýšit pravděpodobnost vzniku rizikových situací, ale také upozorňují na to, že každý řidič je jiný a jeho chování může být ovlivněno různými faktory. 38 % respondentů odpovědělo, že ano, nerozhodnost a nejistota mohou skutečně vést k nebezpečným situacím, protože řidiči s nižší sebedůvěrou mohou mít tendenci váhat nebo přijímat pomalejší a méně rozhodná rozhodnutí v kritických okamžicích. 14,70 % respondentů uvedlo, že spíše ne, a že opatrnost může být naopak výhodou, protože tito řidiči mají tendenci být více vnímaví k potenciálním nebezpečím a lépe se připravují na různé situace na silnici. Tato skupina vidí opatrnost jako pozitivní vlastnost, která pomáhá předejít nehodám. 2 % respondentů se domnívají, že rizikové jsou spíše přehnaně sebevědomí řidiči, kteří podceňují nebezpečí a často se dostávají do nebezpečných situací, protože mají přehnaný pocit kontroly a nerespektují rizika spojená s řízením.

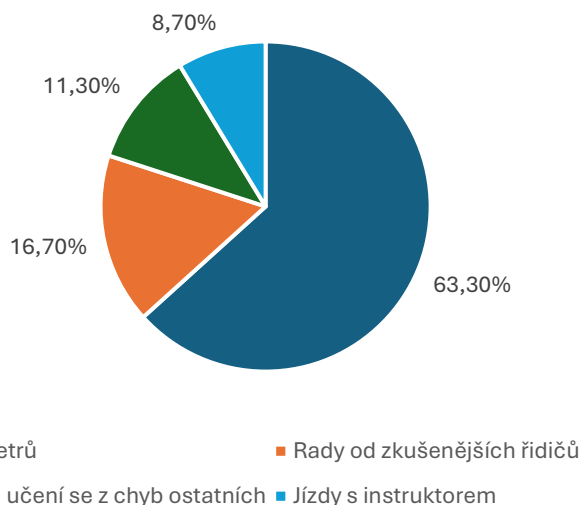
Graf č. 14 Nerozhodnost za volantem



Zdroj: (vlastní, mysurvio.com)

V této otázce se autor ptal respondentů, zda mají zkušenosti s tím, že jejich nerozhodnost za volantem vedla k nebezpečné situaci. 47,30 % respondentů odpovědělo spíše ne, ale přiznali, že se občas cítili nejistě, což mohlo v některých chvílích způsobit určitý stres. Tato skupina respondentů tedy neměla přímé zkušenosti s nebezpečnými situacemi, ale občas byli při rozhodování za volantem v rozpacích. 32,70 % respondentů uvedlo, že spíše ano, ale vždy se jim podařilo situaci zvládnout. Tito řidiči přiznali, že někdy byli nerozhodní, ale díky své pozornosti a schopnosti rychle reagovat se jim podařilo vyhnout se problémům. 12,70 % respondentů odpovědělo, že nikdy nezažili nebezpečnou situaci způsobenou nerozhodností, protože se vždy snažili rozhodovat včas a s jistotou. Tato skupina respondentů považuje rychlé a správné rozhodování za klíčový faktor bezpečného řízení. 7,30 % respondentů přiznalo, že se několikrát dostali do nebezpečné situace kvůli nerozhodnosti. Tato skupina zažila stresující momenty, kdy váhání při rozhodování vedlo k rizikovým situacím na silnici.

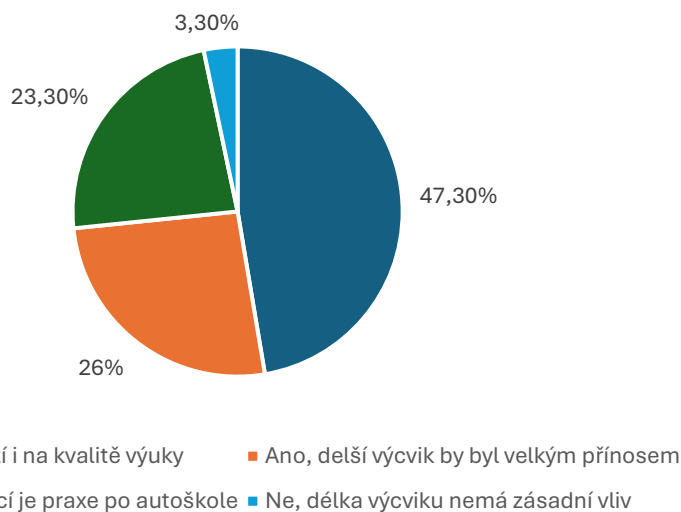
Graf č. 15 Co nejvíce pomohlo získat jistotu za volantem



Zdroj: (vlastní, mysurvio.com)

V této otázce se autor ptal respondentů, co jim nejvíce pomohlo získat větší jistotu při řízení. 63,30 % respondentů uvedlo, že nejvíce přispělo více najetých kilometrů. Získané zkušenosti z praxe a pravidelná jízda po silnicích jim umožnily lépe se orientovat v různých situacích a získat potřebnou sebejistotu. Čím více kilometrů naježdili, tím pohodlněji se cítili za volantem, což vedlo k postupnému zlepšení jejich dovedností a schopnosti reagovat na různé provozní podmínky. 16,70 % respondentů uvedlo, že jim nejvíce pomohly rady od zkušenějších řidičů. Tato skupina se spoléhala na praktické tipy a doporučení od lidí, kteří měli za sebou více let za volantem. Rady od zkušenějších řidičů jim pomohly lépe porozumět složitým situacím v provozu a ukázaly, jak správně reagovat v různých situacích. Tato zkušenost jim poskytla cenné pohledy, které nebyly zahrnuty ve výuce v autošколе. 11,30 % respondentů odpovědělo, že jejich jistotu při řízení posílilo sledování provozu a učení se z chyb ostatních. Tato skupina si všímala různých situací na silnici, ať už šlo o chyby ostatních řidičů nebo vzorové chování, které jim pomohlo lépe se připravit na podobné scénáře, které mohou nastat při jejich jízdách. Učili se z chyb ostatních a tuto zkušenost se snažili aplikovat ve své vlastní jízdě, což jim pomohlo se vyhnout podobným problémům a zvýšilo jejich jistotu na silnici. 8,70 % respondentů uvedlo, že jim pomohly jízdy s instruktorem. Tato skupina získala cennou zpětnou vazbu a odborný dohled, který jim poskytl bezpečné prostředí pro zlepšení jejich schopností. Instruktore jim pomohl nejen se základními dovednostmi, ale i s rozvojem sebevědomí při složitějších jízdách situacích, což vedlo k větší jistotě a klidu při řízení.

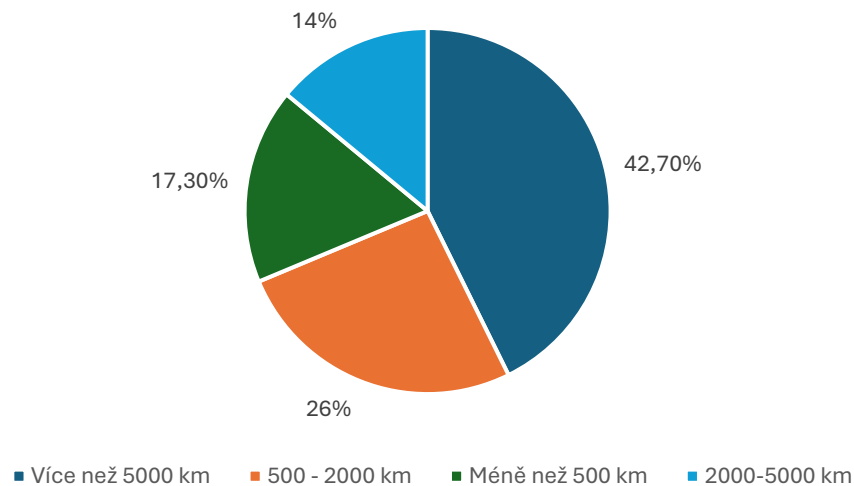
Graf č. 16 Vliv délky výcviku v autoškole na sebedůvěru začínajících řidičů



Zdroj: (vlastní, mysurvio.com)

V této otázce se autor ptal respondentů, zda si myslí, že delší výcvik v autošcole pomohl zvýšit sebedůvěru začínajících řidičů. 47,30 % respondentů odpovědělo spíše ano, ale zdůraznili, že vše závisí na kvalitě výuky. Tato skupina se domnívá, že pokud je výcvik kvalitní a zaměřuje se na praktické dovednosti, může delší výcvik přispět k větší sebedůvěře začínajících řidičů. 26 % respondentů uvedlo, že ano, delší výcvik by byl velkým přínosem, protože by řidičům poskytl více času na osvojení si potřebných dovedností a vyrovnání se s různými jízdními situacemi, což by zvýšilo jejich jistotu. 23,30 % respondentů odpovědělo spíše ne, že rozhodujícím faktorem je praxe po absolvování autoškoly. Podle této skupiny je to právě každodenní zkušenost a čas strávený za volantem, co skutečně formuje sebedůvěru řidiče, a nikoli délka výcviku v autošcole. 3,30 % respondentů se domnívá, že délka výcviku nemá zásadní vliv na sebedůvěru začínajících řidičů. Tato skupina věří, že pro získání sebedůvěry je klíčové spíše zaměření na jiné faktory, než je samotná délka výcviku.

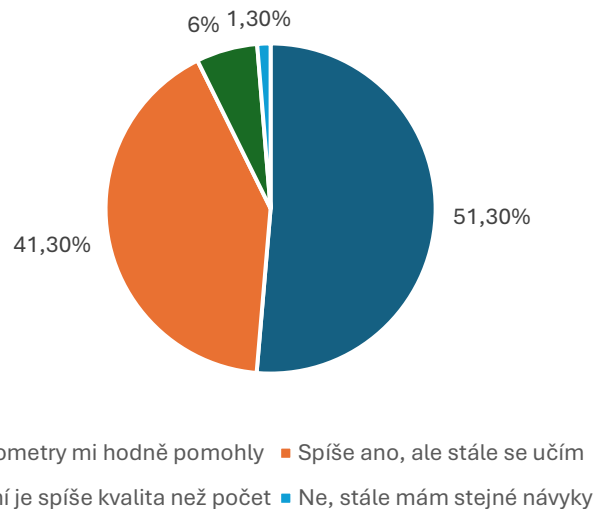
Graf č. 17 Počet najetých km od získání řidičského oprávnění



Zdroj: (vlastní, mysurvio.com)

V této otázce se autor ptal, kolik kilometrů mají respondenti přibližně najeto od získání řidičského oprávnění. 42,70 % respondentů odpovědělo, že najezdili více než 5000 km. Tato skupina respondentů tedy po získání řidičského oprávnění projevila aktivní přístup k řízení a pravidelně se účastní silničního provozu. Časté jízdy jim pravděpodobně pomohly získat více zkušeností a sebevědomí za volantem, což může být klíčové pro zajištění bezpečnosti a plynulosti jejich jízd. 26 % respondentů uvedlo, že najezdili mezi 500 a 2000 km. Tento rozsah naznačuje, že tito řidiči se možná stále nachází ve fázi, kdy se učí řídit a získávají praktické zkušenosti, ale nejedí pravidelně na dlouhé vzdálenosti. Může se jednat o řidiče, kteří řídí především pro běžné denní potřeby, ale stále se snaží zvyšovat svou zkušenost na silnici. 17,30 % respondentů přiznalo, že najezdili méně než 500 km od získání řidičského oprávnění. To může znamenat, že tito řidiči nejsou na silnicích příliš aktivní nebo že se v této fázi stále vyhýbají častým jízdám, například z důvodu nervozity, nejistoty nebo nedostatku příležitostí k jízdám. Tento nízký počet najetých kilometrů může naznačovat i to, že tito řidiči ještě nejsou plně sebejistí v řízení. 14 % respondentů uvedlo, že najezdili mezi 2000 a 5000 km. Tato skupina se nachází mezi těmi, kteří mají více zkušeností, ale ještě nedosáhli takového rozsahu, jaký mají ti, kteří najezdili více než 5000 km. Tito řidiči se pravděpodobně pohybují v prostředí, kde je pravidelně zapotřebí řídit, ale stále se mohou cítit ve fázi, kdy získávají stabilní zkušenosti, než se stanou úplně sebejistými.

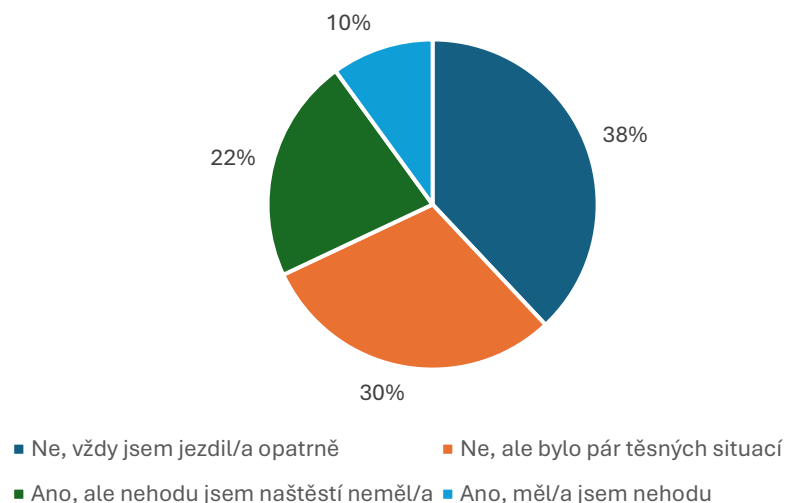
Graf č. 18 Dopad ujeté vzdálenosti na řidičské zkušenosti a opatrnost



Zdroj: (vlastní, mysurvio.com)

V této otázce se autor zajímal o to, zda si respondenti myslí, že díky většímu počtu najetých kilometrů jsou nyní zkušenější a opatrnější řidiči. Největší část, konkrétně 51,30 % respondentů, odpověděla ano, přičemž uvedli, že najeté kilometry jim výrazně pomohly zlepšit jejich dovednosti a zvýšit jistotu za volantem. Tito řidiči považují praxi za klíčový faktor při získávání zkušeností a zdokonalování řidičských návyků. Dalších 41,30 % respondentů odpovědělo spíše ano, avšak s dodatkem, že se stále učí. Tato skupina si uvědomuje, že každá jízda přináší nové situace, ze kterých se mohou poučit, a že proces zlepšování řidičských dovedností je dlouhodobý. Naopak 6 % respondentů se domnívá, že větší počet najetých kilometrů nemusí nutně vést k větší opatrnosti či zkušenostem, a zdůraznili, že je důležitější než samotná kvantita je kvalita jízdy a schopnost vědomě pracovat na svých dovednostech. Pouze 1,30 % respondentů odpovědělo ne, přičemž uvedli, že ani po ujetí většího množství kilometrů nepozorují žádné výrazné změny ve svém chování za volantem a jejich řidičské návyky zůstaly prakticky stejné.

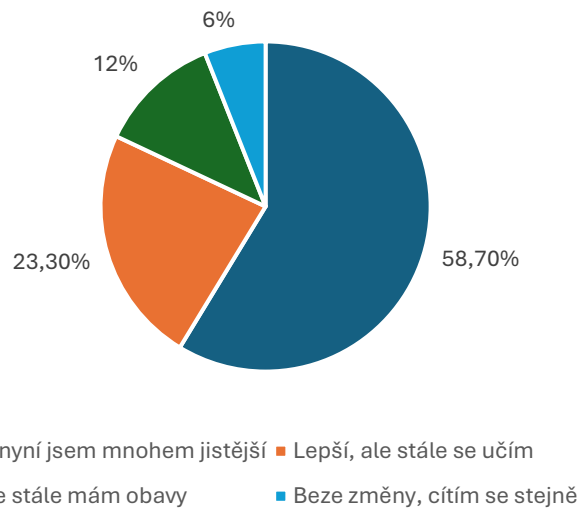
Graf č. 19 Výskyt nehod a nebezpečných situací u začínajících řidičů



Zdroj: (vlastní, mysurvio.com)

Autor se v této otázce zajímal o to, zda respondenti zažili nějakou nehodu nebo nebezpečnou situaci v prvních měsících po získání řidičského oprávnění. Největší část, konkrétně 38 % respondentů, odpověděla, že ne, vždy jezdili opatrně a snažili se předcházet rizikovým situacím. Tito řidiči kladli důraz na bezpečnost a pečlivě dodržovali pravidla silničního provozu, aby minimalizovali možnost vzniku nebezpečných situací. Dalších 30 % respondentů uvedlo, že sice nehodu nezažili, ale přiznali, že se ocitli v několika těsných či potenciálně nebezpečných situacích. Tato skupina si byla vědoma, že počáteční nejistota a nedostatek zkušeností mohou vést k momentům, kdy se situace na silnici stala napjatou, avšak nakonec se jim podařilo se jim vyhnout bez následků. 22 % respondentů přiznalo, že ano, zažili nebezpečné situace, ale naštěstí nedošlo k žádné nehodě. Tito řidiči se ocitli v okamžicích, kdy museli rychle reagovat, a takové zkušenosti pro ně představovaly důležitou lekci, která je naučila větší opatrnosti a zlepšila jejich schopnost předvídat dění na silnici. Zbývajících 10 % respondentů odpovědělo, že ano, v prvních měsících po získání řidičského oprávnění skutečně zažili dopravní nehodu. Tyto události mohly být důsledkem nezkušenosti, nečekaných situací na silnici nebo nervozity z řízení v reálném provozu. Pro některé z nich to mohlo být poučením a motivací ke zlepšení svých dovedností, zatímco pro jiné mohla být tato zkušenost zdrojem obav a nejistoty při dalším řízení.

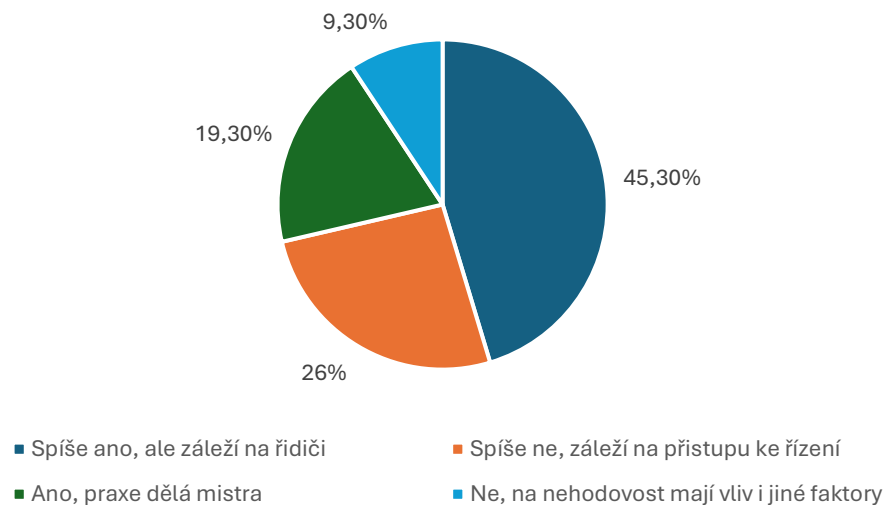
Graf č. 20 Porovnání řidičských schopností před a po absolvování autoškoly



Zdroj: (vlastní, mysurvio.com)

Autor se v této otázce zajímal o to, jak respondenti hodnotí své řidičské schopnosti nyní ve srovnání s obdobím těsně po absolvování autoškoly. Největší část, konkrétně 58,70 % respondentů, uvedla, že jejich dovednosti jsou výrazně lepší a cítí se za volantem mnohem jistější. Tito řidiči zdůrazňují, že zkušenosti získané pravidelným ježděním jim pomohly překonat počáteční nejistotu a výrazně zlepšit jejich schopnost reagovat v různých situacích na silnici. Dalších 23,30 % respondentů odpovědělo, že své dovednosti považují za lepší, ale zároveň si uvědomují, že se stále učí. Tato skupina vnímá řízení jako neustálý proces zdokonalování, ve kterém každá nová zkušenost přispívá k postupnému zlepšování jejich schopností. 12 % respondentů hodnotí svůj pokrok pouze jako mírný. Uvedli, že se sice cítí o něco lépe než na začátku, ale stále mají určité obavy, které je při řízení doprovázejí. Pro tyto řidiče může být důležité získat více praxe, aby si vybudovali pevnější jistotu za volantem. Zbývajících 6 % respondentů uvedlo, že v jejich případě žádná výrazná změna nenastala a cítí se při řízení stejně jako po absolvování autoškoly. To může být způsobeno menším množstvím najetých kilometrů, nedostatkem příležitostí k řízení nebo přetrvávající nejistotou, která jim brání v získání větší sebedůvěry.

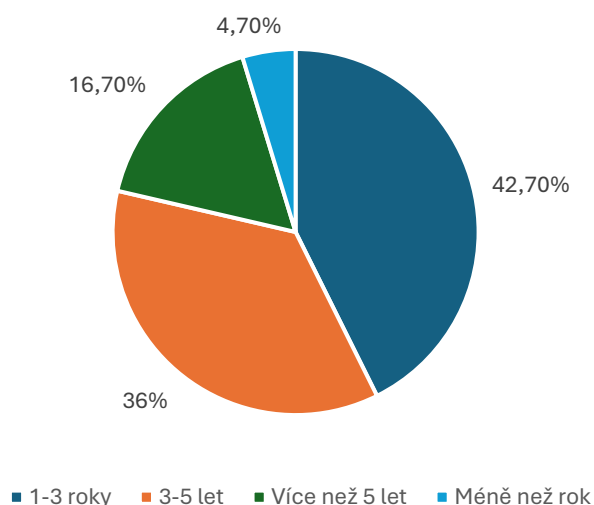
Graf č. 21 Dopad počtu najetých hodin a kilometrů na pravděpodobnost nehody



Zdroj: (vlastní, mysurvio.com)

Autor se v této otázce zajímal o názor respondentů na tvrzení, že s rostoucím počtem odjetých hodin a kilometrů klesá pravděpodobnost dopravní nehody. Největší část, konkrétně 45,30 % respondentů, odpověděla spíše ano, avšak s dodatkem, že záleží na samotném řidiči. Tito respondenti vnímají praxi jako důležitý faktor, ale zároveň si uvědomují, že každý řidič přistupuje k jízdě jinak a samotný počet kilometrů nemusí být zárukou bezpečnosti. Dalších 26 % respondentů odpovědělo spíše ne, s tím, že podle nich záleží především na celkovém přístupu k řízení. Tato skupina zdůrazňuje, že bez ohledu na množství najetých kilometrů je klíčové, jak řidič vnímá svou odpovědnost, jak se soustředí na provoz a jak dbá na bezpečnostní pravidla. 19,30 % respondentů s tvrzením souhlasilo jednoznačně a uvedlo, že praxe dělá mistra. Podle nich je pravidelné řízení nezbytné pro získání zkušeností, sebedůvěry a schopnosti správně reagovat v různých dopravních situacích, což přirozeně snižuje riziko nehody. Zbývajících 9,30 % respondentů odpovědělo ne, přičemž se domnívají, že na nehodovost mají vliv spíše jiné faktory, jako je například momentální psychický stav řidiče, nepředvídatelné situace na silnici, chování ostatních účastníků provozu nebo vnější podmínky, jako je počasí či stav vozovky.

Graf č. 22 Doba potřebná k přechodu od začátečníka k zkušenému řidiči



Zdroj: (vlastní, mysurvio.com)

V poslední otázce se autor zaměřil na to, jak dlouho podle respondentů trvá, než se z řidiče „začátečníka“ stane zkušený řidič. Největší část, konkrétně 42,70 % respondentů, se domnívá, že k získání dostatečných zkušeností je potřeba období 1 až 3 let. Tito řidiči věří, že během této doby si člověk osvojí základní návyky, získá větší jistotu za volantem a naučí se lépe reagovat na různé dopravní situace. Dalších 36 % respondentů je přesvědčeno, že proces získávání zkušeností trvá o něco déle, a to 3 až 5 let. Podle nich je nutné nejen najet větší počet kilometrů, ale také projít různorodými situacemi, které se na silnici mohou vyskytnout, a teprve poté lze řidiče považovat za skutečně zkušeného. 16,70 % respondentů je toho názoru, že k tomu, aby se z řidiče stal zkušený účastník silničního provozu, je zapotřebí více než 5 let praxe. Tato skupina zdůrazňuje, že skutečné mistrovství za volantem přichází až po dlouhodobém řízení v různých podmínkách, kdy řidič získá nejen jistotu, ale také schopnost předvídat rizikové situace a správně na ně reagovat. Pouhých 4,70 % respondentů se domnívá, že k osvojení potřebných dovedností stačí méně než rok. Podle nich hraje klíčovou roli individuální talent, schopnost učit se z vlastních chyb a intenzita, s jakou se začínající řidič řízení věnuje.

7.3 Shrnutí vyhodnocených hypotéz

Hypotézy, stanovené autorem, byly vyhodnocené následovně.

1. Hypotéza: Více než 80 % respondentů si myslí že, kvalita výuky v autošcole má významný vliv na prevenci rizikového chování u začínajících řidičů. Tato hypotéza se nepotvrdila. Autor vyhodnotil, že 47,3 % respondentů odpovědělo spíše ano a 30,7 % respondentů určitě ano. Ani součtem těchto dvou čísel nezíská 80 % . (Graf č. 8)
2. Hypotéza: Více než 50 % respondentů si myslí, že nedostatečná sebedůvěra začínajících řidičů vede k vyššímu výskytu dopravních nehod. Tato hypotéza byla potvrzena. Autor vyhodnotil že, 45,3 % respondentů odpovědělo spíše ano a 38 % odpovědělo ano. Součtem těchto čísel získáme více než 50 %. (Graf č. 13)
3. Hypotéza: Více než 60 % respondentů si myslí že, počet dopravních nehod způsobených začínajícími řidiči klesá počtem najetých kilometrů a nabitými zkušenostmi.
Tato hypotéza byla potvrzena. Autor vyhodnotil že, 45,3 % odpovědělo spíše ano a 19,3 % odpovědělo ano. Součtem těchto čísel získáme více než 50 %. (Graf č. 21)

Závěr

Tato bakalářská práce byla zaměřena na rizikové chování začínajících řidičů a jeho vliv na dopravní nehody. Práce byla rozdělena na část teoretickou a praktickou.

V teoretické části se autor zabýval okrajově zákonem číslo 361/2000 Sb. a popisoval, kdo jsou to začínající řidiči. Dále se zabýval řidičským oprávněním a přibýváním nových řidičů. Popsal formy řidičského oprávnění, které lze získat jako první, až po ty, které lze získat až v 18 letech či déle. Nezapomněl rozebrat ani novou alternativu řidičského oprávnění s názvem L17, neboli možnost získat řidičské oprávnění skupiny B již v 17 letech a popsat jeho rozdíly od klasické skupiny B. Popisoval, jak důležitá je dopravní výchova ve školství a v rodině a popsál nové moderní postupy výuky v autoškolách. Nesměla chybět ani zmínka o BESIPU, kterému autor také věnoval kapitolu. Dále autor rozebíral začínající řidiče v kontextu dopravních nehod a popsál pár příčin a rizikových faktorů, kterých se začínající řidiči dopouštějí. Věnoval se i rizikovému jednání mladých řidičů, a to v souvislosti s rizikem v závislosti na věku, agresivity za volantem, alkoholu a OPL za volantem. Také nepoužíváním bezpečnostních prvků nebo rozptýlení a nepozornost při řízení. Zaobíral se i preventivními opatřeními jako třeba řidičské oprávnění na zkoušku, bodový systém nebo Vize Nula. V posledních kapitolách teoretické části se autor zabýval přípravou začínajících řidičů na krizové situace v dopravě a představil pár preventivních programů pro zlepšení jízdních dovedností.

V praktické části autor zjišťoval pomocí dotazníkového šetření názory občanů České republiky, hlavně mladých lidí, na otázky související s danou problematikou. Otázek bylo celkově 22 a odpovědělo na ně 158 respondentů. Dotazník byl anonymní a dobrovolný. Všechny uvedené hodnoty jsou vyjádřeny v procentech. Jako ukazatel těchto hodnot autor využil grafů. Dále si autor stanovil 3 hypotézy, které chtěl tímto potvrdit nebo vyvrátit.

Hlavním cílem bylo zhodnotit roli výuky v autoškolách, zejména její vliv na prevenci rizikového chování u začínajících řidičů. Vedlejším cílem je identifikovat nejčastější formy rizikového chování začínajících řidičů a jejich vliv na vznik dopravní nehody. Autor si také stanovil 3 hypotézy. 2 hypotézy se potvrdily a jedna vyvrátila.

Praktickým přínosem této práce je především upozornění na konkrétní rizikové faktory, které lze eliminovat vhodnými opatřeními. Pro začínající řidiče by bylo vhodné zavedení efektivnějšího systému post-licenčního vzdělávání, například formou

povinných praktických školení po určité době od získání řidičského oprávnění. Rovněž by se mohly rozšířit simulátorové tréninky, které umožní začínajícím řidičům bezpečně si osvojit reakce na krizové situace. Širší veřejnost může těžit z této práce tím, že si více uvědomí chování začínajících řidičů a bude schopna lépe předvídat jejich možné chyby. Dopravní odborníci a tvůrci legislativy mohou využít zjištění této práce při návrhu nových opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu. Jedním z návrhů legislativních změn by mohlo být povinné doplňkové školení. Neboli, v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, by mohlo být zakotveno povinné doplňkové školení pro nové řidiče po prvním roce řízení, zaměřené na krizové situace a defenzivní jízdu. Do budoucna by bylo vhodné zaměřit se na širší změny v přístupu k výuce řízení motorových vozidel. Inspirací mohou být některé zahraniční modely, například v Rakousku či ve Švédsku, kde jsou součástí výcviku i povinné hodiny jízdy za ztížených podmínek. Závěrem lze říci, že problematika rizikového chování začínajících řidičů vyžaduje komplexní řešení zahrnující jak změny v systému vzdělávání řidičů, tak i legislativní úpravy směřující k větší ochraně všech účastníků silničního provozu. Doufám, že závěry této práce přispějí k širší diskuzi o nutnosti reformy v oblasti dopravní bezpečnosti.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

CHMELÍK, Jan et al. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0

Dopravní nehody a jejich oběti. Praha: Maxdorf, [2022], ©2022. 115 s. Mluv se mnou. ISBN 978-80-7345-742-6

Pavel Faus. Motoškola: Od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy. Vydala: Grada Publishing, 2011. ISBN 978-80-247-3645-7

HAMERNÍKOVÁ, Veronika. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Vyd. 1. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, 2010. 116 s. ISBN 978-80-7013-517-4

HAVLÍK, Karel. Kompendium praktické dopravní psychologie a psychodiagnostiky. Vyd. 1. Klatovy: Vogel Medien International, ©2013. 110 s. ISBN 978-80-260-4627-1

HAVLÍK, Karel. Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3

KOMÁREK, Jindřich. Bezpečnost silničního provozu I. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze 2022, 296 s. ISBN 978-80-7251-529-5

LUCIE LÍMOVÁ. Teorie dopravní výchovy, Univerzita Karlova v Praze, Nakladatelství Karolium Praha 2006. ISBN 80-246-1157-0. strana

LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. xii, 131 s. Právní monografie. ISBN 978-80-7357-615-8

MINÁŘ, Václav. *Autoškola: minimum pro žáky autoškol skupiny B*. První vydání. Praha: Grada Publishing, 2023. 136 s. ISBN 978-80-271-3905-7

Speciální výcvik řidičů ke zvládání krizových situací (2010: Vyškov, Česko) Sborník příspěvků z mezinárodní odborné konference Speciální výcvik ke zvládání krizových situací: [9.-10. listopadu 2010, Vyškov / redaktor Bedřich Sedlák] Vyškov: Velitelství výcviku – Vojenská akademie ve Vyškově, 2010. ISBN 978-80-904625-1-9

ŠTIKAR, Jiří, HOSKOVEC, Jiří a ŠMOLÍKOVÁ, Jana. Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe). Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2006. 218 s. ISBN 80-246-1096-5

ŠUCHA, Matúš et al. Agresivita na cestách. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. 186 s. ISBN 978-80-244-2375-3

ŠUCHA, Matúš et al. Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů. Vyd. 1. Praha: Grada, 2013. 216 s. Psyché. ISBN 978-80-247-4113-0

Transportation research. Part F, Traffic psychology and behaviour. Exeter: Pergamon, 1998-. ISSN 1369-8478.

Elektronické zdroje

Aktuální strategie. Online. BESIP. 2024. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>. [cit. 2024-03-12].

Média tiskové zprávy. Online. Ministerstvo dopravy. 2024. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Moznost-ridit-od-17-let,-ridicak-na-zkousku-a-preh>. [cit. 2024-02-11].

Autoškoly. Online. Ministerstvo dopravy. 2024. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Autoskoly/Zkouska-zadatelu-o-ridicke-opravneni>. [cit. 2023-12-18].

Kdo jsme. Online. BESIP. 2024. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>. [cit. 2023-12-20].

Řidičská oprávnění se budou vydávat podle věku žadatele a výkonu auta. Online. Autoživě. 2022. Dostupné z: <https://www.autozive.cz/ridicka-opravneni-vydavat-podle-veku/>. [cit. 2023-12-21].

Základní informace. Online. BESIP. 2024. Dostupné z: <https://besip.cz/Vzdelavani/Detska-dopravni-hriste/Detska-dopravni-hriste>. [cit. 2023-12-21].

O nás. Online. Škola smyku Plzeň. 2011. Dostupné z: <https://www.skolasmykuplzen.cz/o-nas>. [cit. 2023-12-28].

O nás. Online. Start Driving. 2024. Dostupné z: <https://www.startdriving.cz/#about-project>. [cit. 2023-12-29].

Legislativní dokumenty

Novela zákona č. 361/2000 Sb. Online. BESIP. 2024. Dostupné z: <https://besip.cz/Clanky/Novela-zakona-o-silnicnim-provozu>. [cit. 2024-01-10].

Přílohy

Rizikové chování začínajících řidičů a jeho vliv na dopravní nehody

1 Jaký je váš věk?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ 15-25 ☐ 26-35 ☐ 36-45 ☐ 46-55 ☐ 56 a víc

2 Jaké je vaše pohlaví?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Muž ☐ Žena

3 Jak hodnotíte kvalitu výuky ve své autošcole na škále 1–5?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- | | | | |
|---|---|---|--|
| ☐ 1 – Velmi špatná, výuka byla nedostatečná. | ☐ 2 – Spíše špatná, chyběla mi praktická příprava. | ☐ 3 – Průměrná, některé věci byly dobře vysvětlené, ale chyběla větší praxe. | ☐ 4 – Spíše dobrá, ale mohlo by být více jízdy. |
| ☐ 5 – Výborná, byl/a jsem dobře připraven/a. | | | |

4 Byla vám během výuky dostatečně vysvětlena rizika spojená s nebezpečnou jízdou?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Ano, instruktor se rizikům hodně věnoval. ☐ Částečně, ale mohlo to být podrobnější. ☐ Spíše ne, bylo to zmíněno jen okrajově. ☐ Ne, rizika se v autošcole téměř neprobírala.

5 Kolik hodin praktického výcviku jste absolvoval/a v autošcole? Bylo to podle vás dostatečné?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- | | | | |
|---|---|---|--|
| ☐ Minimum stanovené zákonem, bylo to málo. | ☐ Měl/a jsem více hodin než minimum, ale stále bych ocenil/a více jízdy. | ☐ Praktický výcvik byl dostačující, ale jen díky kvalitnímu instruktorovi. | ☐ Absolvoval/a jsem dostatek jízdy a cítil/a se připraveně. |
|---|---|---|--|

6 Myslíte si, že výuka v autošколе vás dostatečně připravila na reálné situace v provozu?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Ano, zvládám většinu situací bez problémů.
 ☐ Částečně, některé situace mě ale překvapily.
 ☐ Spíše ne, některé věci jsem se musel/a naučit až v praxi.
 ☐ Ne, v provozu jsem se cítil/a zcela nepřipraven/a.

7 Bylo ve vaší autošcole využíváno moderních výukových metod (simulátory, interaktivní výuka, krizové situace)?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Ano, využívaly se pravidelně.
 ☐ Občas, ale spíše jen jako doplněk.
 ☐ Jen minimálně, většina výuky byla klasická.
 ☐ Ne, moderní metody se vůbec nepoužívaly.

8 Myslíte si, že vyšší kvalita výuky v autošcole by mohla snížit počet dopravních nehod způsobených začínajícími řidiči?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Určitě ano, lepší příprava znamená méně chyb.
 ☐ Spíše ano, ale záleží i na přístupu řidiče.
 ☐ Spíše ne, hlavním faktorem je osobní zkušenost.
 ☐ Ne, nehody jsou spíše otázkou praxe než výuky.

9 Jaký vliv měla výuka v autošcole na vaše aktuální řidičské návyky?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Výrazný, stále se řídím tím, co mě naučili.
 ☐ Střední, některé věci jsem si musel/a osvojit sám/sama.
 ☐ Minimální, většinu návyků jsem si vybudoval/a až v praxi.
 ☐ Negativní, musel/a jsem se některé věci odnaučit.

10 Jak byste ohodnotil/a svou sebedůvěru za volantem při získání řidičského oprávnění?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Vysoká, cítil/a jsem se jistě a připraveně.
 ☐ Střední, měl/a jsem obavy, ale zvládal/a jsem to.
 ☐ Nízká, měl/a jsem často strach z provozu.
 ☐ Velmi nízká, necítil/a jsem se vůbec jistě.

11 Cítil/a jste se po absolvování autoškoly dostatečně připraven/a na samostatnou jízdu?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Ano, bez problémů jsem zvládal/a samostatné řízení.
 ☐ Částečně, některé situace mě ale stresovaly.
 ☐ Spíše ne, měl/a jsem velké obavy z reálného provozu.
 ☐ Ne, bez pomoci zkušenějšího řidiče bych si netroufl/a.

12 Měl/a jste při prvních jízdách po získání řidičského oprávnění obavy nebo strach?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Ano, velmi silné obavy.
 ☐ Spíše ano, ale postupně to odeznělo.
 ☐ Spíše ne, jen v určitých situacích.
 ☐ Ne, cítil/a jsem se sebestistě.

13 Myslíte si, že začínající řidiči s nižší sebedůvěrou se častěji dostávají do rizikových situací?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Ano, nerozhodnost může vést k nebezpečným situacím.
 ☐ Spíše ano, ale záleží na konkrétním řidiči.
 ☐ Spíše ne, opatrnost může být i výhodou.
 ☐ Ne, rizikové jsou spíše přehnaně sebevědomí řidiči.

14 Máte zkušenost s tím, že vaše nerozhodnost za volantem vedla k nebezpečné situaci?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Ano, několikrát se mi to stalo.
 ☐ Spíše ano, ale vždy jsem to zvládl/a.
 ☐ Spíše ne, ale párkrát jsem se cítil/a nejistě.
 ☐ Ne, vždy jsem se snažil/a rozhodovat včas.

15 Co vám nejvíce pomohlo získat větší jistotu při řízení?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Více najetých kilometrů.
 ☐ Jízdy s instruktorem.
 ☐ Rady od zkušenějších řidičů.
 ☐ Sledování provozu a učení se z chyb ostatních.

16 Myslíte si, že by delší výcvik v autošколе pomohl zvýšit sebedůvěru začínajících řidičů?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Ano, delší výcvik by byl velkým přínosem.
 ☐ Spíše ano, ale záleží i na kvalitě výuky.
 ☐ Spíše ne, rozhodující je praxe po autošcole.
 ☐ Ne, délka výcviku nemá zásadní vliv.

17 Kolik kilometrů jste přibližně naježdil/a od získání řidičského oprávnění?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Méně než 500 km.
 ☐ 500–2000 km.
 ☐ 2000–5000 km.
 ☐ Více než 5000 km.

18 Myslíte si, že jste díky většímu počtu najetých kilometrů nyní zkušenější a opatrnější řidič?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Ano, najeté kilometry mi hodně pomohly.
 ☐ Spíše ano, ale stále se učím.
 ☐ Spíše ne, hlavní je spíše kvalita než počet.
 ☐ Ne, stále mám stejné návyky.

19 Zažil/a jste nějakou nehodu nebo nebezpečnou situaci v prvních měsících po získání řidičského oprávnění?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Ano, měl/a jsem nehodu. ☐ Ano, ale nehodu jsem naštěstí neměl/a. ☐ Ne, ale bylo pár těsných situací. ☐ Ne, vždy jsem jezdil/a opatrně.

20 Jak byste porovnal/a své řidičské schopnosti nyní a v době těsně po absolvování autoškoly?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Výrazně lepší, nyní jsem mnohem jistější. ☐ Lepší, ale stále se učím. ☐ Mírně lepší, ale stále mám obavy. ☐ Bez změny, cítím se stejně.

21 Souhlasíte s tvrzením, že s počtem odjetých hodin a kilometrů klesá pravděpodobnost dopravní nehody?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Ano, praxe dělá mistra. ☐ Spíše ano, ale záleží na řidiči. ☐ Spíše ne, záleží na přístupu ke řízení. ☐ Ne, na nehodovost mají vliv i jiné faktory.

22 Jak dlouho podle vás trvá, než se z řidiče „začátečníka“ stane zkušený řidič?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ☐ Méně než rok. ☐ 1–3 roky. ☐ 3–5 let. ☐ Více než 5 let.