Téma: Otázky příčin dopravní nehodovosti mladých začínajících řidičů

Vedoucí závěrečné práce: PhDr. Bc. David Štěpánek

Autor závěrečné práce: PhDr. Bc. David Štěpánek

OLOMOUC 2013
OBSAH

1. ÚVOD .................................................................................................................. 4

2. PŘEHLED ZÁKLADNÍCH POJMŮ ................................................................. 7
   2.1. DOPRAVNÍ NEHODA A „NEHODOVOST“ .............................................. 7
   2.1.1. Malá dopravní nehoda (MDN) ....................................................... 7
   2.1.2. Dopravní nehoda ............................................................................ 7
   2.1.3. Škodní událost .............................................................................. 8
   2.2. Právní následky .................................................................................... 8

3. PSYCHOLOGIE VZNIKU SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD –
   PSYCHOLOGICKÉ ASPEKTY ČINNOSTI ŘIDIČE ........................................ 10
   3.1. Zrakové vnímání .............................................................................. 11
   3.2. Sluchové vnímání ........................................................................... 11
   3.3. Hmatové a pohybové vnímání ........................................................ 12

4. PSYCHOLOGICKÉ TYPY ŘIDIČŮ ................................................................. 13

5. VĚK A ZKUŠENOST ÚCASTNÍKŮ DOPRAVY ............................................. 16
   5.1. Aspekty nehodovosti mladých začínajících řidičů .......................... 16

6. PROBLEMATIKA ŘIDIČSKÉHO OPRAVNĚNÍ A ŘIDIČSKÝCH PRŮKAZŮ .... 20
   6.1. Podmínky udělení a držení řidičského oprávnění ............................ 21

7. DOPRAVNÍ VÝCHOVA ............................................................................... 24
   7.1. Požadavky, postoj a účinnost dopravní výchovy mladých řidičů ...... 24
   7.2. Příprava mladých řidičů - začátečníků ........................................... 26
       7.2.1. Příprava řidičů pomocí technických prostředků ......................... 28

8. DIDAKTICKÉ ASPEKTY PŘÍPRAVY ŘIDIČŮ V AUTOŠKOLÁCH ČR......... 29
   8.1. Přehled možných navrhovaných opatření v zemích EU .................. 33

9. PROJEKTY PODPORUJÍCÍ SNÍŽENÍ NEHODOVOSTI U ŘIDIČŮ
   S KRÁTKOU DOBOU PRAXE V ŘÍZENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL ............. 36
   9.1. Projekt NEMYSLÍŠ, ZAPLATÍŠ! ............................................................ 36
   9.2. Projekt DOMLUVME SE! ................................................................. 37
   9.3. Projekt JÉ TO NA TOBĚ ................................................................. 37
   9.4. Centrum dopravního výzkumu a jeho projekty ............................... 37
   9.5. Mezinárodní projekt Module Close-To .......................................... 38
   9.6. Mezinárodní projekt CAST ............................................................. 39
   9.7. Mezinárodní projekt DRUID ........................................................... 39
   9.8. Projekt Slech ..................................................................................... 39
   9.9. Projekt Izamk .................................................................................... 40

10. MOŽNÁ NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ VEDOUcí KE SNÍŽENÍ DOPRAVNÍ
    NEHODOVOSTI ŘIDIČŮ S KRÁTKOU PRAXÍ .......................................... 41
    10.1. Omezení řízení vozidel větší kubatury řidičům s krátkou praxí ...... 42
    10.2. Podmíněné vydávání řidičských průkazů ....................................... 42
    10.3. povinný dohled nad mladšími řidiči – jízda s doprovodem .......... 43
10.4. Bodový systém hodnocení dopravních přestupků ........................................ 43

11. STATISTICKÉ VYJÁDŘENÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI ŘIDIČŮ S 1-2 LETOU PRAXÍ ................................................................. 48

11.1. Statistické vyjádření růstu dopravní nehodovosti z pohledu České republiky ........................................................................ 48

11.1.1. Přehled podle délky řidičské praxe ......................................................... 49
11.1.2. Přehled podle věku řidiče (viníka) .......................................................... 51
11.1.3. Příklad z vlastní praxe ........................................................................... 51

12. ZÁVĚR ........................................................................................................... 53

13. POUŽITÁ LITERATURA .............................................................................. 55

14. SEZNAM PŘÍLOH ....................................................................................... 57
1. Úvod

V minulém století vznikal automobilismus, snad žádný jiný obor nedoznal právě takového rozvoje a snad žádná jiná technická vymoženost nezasáhla do lidských životů tak, jako čtyři kola s volantem poháněná vlastním motorem.

Po roce 1989 došlo k jistému uvolnění, což mělo za následek pokles disciplíny obyvatelstva k platným zákonům a ostatním právním normám. Dalo by se říci, že právě období po roce 1989 bylo významné zejména z důvodu jistého ekonomického uvolnění s čímž úzce souvisí faktory ovlivňující intenzitu silniční dopravy. První radikální změnou bylo umožnění vzniku živnostenského podnikání tzn., že vznikají malé, střední či větší podniky, jejichž existence je z velké části závislá právě na dopravě. Druhá změna se týká zejména dovozu velkého množství „ojetých“ automobilů různých továrních značek, kategorií a širokého rozsahu výkonů. Dovážeji se vozidla jak pro podnikání viz. výše, tak pro uspokojení základních potřeb.

Počet vozidel, intenzita silniční dopravy v České republice neustále vzrůstá. V současné době se daří účinně snížit nebo alespoň zastavit narůstající množství nehod a jejich následků. Rostou tak pochopitelně i odborné nároky na všechny osoby profesně zapojené jak do vyšetřování dopravních nehod, tak provádějící prevenci při dohledu nad BESIP.

Graf.1 Vývoj počtu nehod a jejich následků, trend od roku 1980
Jen v roce 2012 na našich silnicích došlo k více než 81 404 nehodám, které šetřila policie, při nichž zahynulo 681 osob, těžce bylo zraněno 2 986 osob, lehce 22 590 osob. Odhadnutá škoda dopravní policií na místě nehody je 4 875,42 mil. Kč.

Počet usmrcených osob v roce 2012 byl nejnižší od roku 1955, kdy podle dostupných údajů zahynulo na našich silnicích 656 osob. Potěšitelný je další pokles počtu usmrcených osob, který trvá nepřetržitě již od roku 2008, byť relativní i absolutní pokles v roce 2012 je nižší, než v roce předchozím. Negativní skutečností uplynulého roku je především významné zvýšení počtu usmrcených osob v kategorii nad 64 let (o 18 osob, tj. o 16%) a také téměř o 1/5 více usmrcených při nočních nehodách v extravilánu. Negpříznivým faktem je i zvýšení počtu usmrcených cyklistů (o 28%) a motocyklistů (o 21,5 %). Naproti tomu můžeme pozitivně hodnotit vývoj následků v kategorii řidič osobního automobilu (pokles počtu usmrcených o 10,5%) a chodec (pokles o 6,4 %) a navíc počty usmrcených v těchto uvedených kategoriích jsou nejnižší od roku 2000.

Graf.č. 2 – počet usmrcených osob rok 2011 a 2012
Smyslem a cílem této práce je zamyslet se nad příčinami dopravní nehodovosti mladých řidičů s krátkou dobou praxe. Mladí řidiči zavinili následující počet dopravních nehod (dále jen DN): do 17 let 228 DN (tj. 0,32 %), 18 – 20 let 3 699 DN (tj. 5,25 %), 21 -24 let 6 089 DN (tj. 8,64 %), 25-29 let 6 715 DN (tj. 9,53 %). Dle délky řidičské praxe je situace následující: do 1 roku řidičské praxe 5 132 DN (tj. 7,29 %), od 1 do 2 let 3 184 DN (tj. 4,52 %), od 3 do 5 let 7 059 DN (tj. 10,02 %).

Na základě mé dlouholeté praxe a problémů, které souvisí s přípravou nových řidičů, jsem se v této práci zaměřil, zejména na řidiče skupiny A a B, na jejich připravenost pro vstup do dnešního provozu na pozemních komunikacích jako právoplatný řidič. Rovněž se pokusím naznačit souvislost bodového systému přestupků v České republice a možné změny pro nové řidiče při spáchání závažnějších přestupků, nebo při způsobení dopravní nehody, výhody a možnosti zavedení řidičského průkazu na zkoušku. Dále jsem poukázal na možné zkvalitnění přípravy řidičů a její souvislost s nehodovostí.

V práci jsou zahrnuty tyto tématické celky: přehled základních pojmů, psychologické aspekty řidičů, hlavní příčiny nehodovosti mladých řidičů atd. Bylo užito zejména metody sekundární analýzy a studia pramenů, metody statistické a komparační.
2. Přehled základních pojmů

2.1. **Dopravní nehoda a „nehodovost“**

Ke stanovení závažnosti dopravní nehody a způsobu řešení je uvedeno v Závazném pokynu policejního prezidenta č. 160/2009 Sb. dělení a způsoby zpracování dopravních nehod. Tyto se dělí na:

A/ **malé dopravní nehody**

B/ **dopravní nehody**

C/ **škodní události.**

2.1.1. **Malá dopravní nehoda (MDN)**

Malou dopravní nehodou se rozumí nehoda, při které nedojde ke zranění osob či zranění je nepatrné a doba léčení nepřekročí 24 hodin, u účastníků dopravní nehody nebylo zjištěno požití alkoholických nápojů či jiných návykových látek před jízdou. Takovou dopravní nehodu lze vyřídit na místě uložením blokové pokuty. Nehoda je dokumentována na protokol „Záznam o malé dopravní nehodě“.

Podmínkou takového vyřízení je však souhlas přestupce se zaviněním a ochota zaplatit uloženou blokovou pokutu.¹

2.1.2. **Dopravní nehoda**

Ve smyslu ustanovení § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb „o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů se dopravní nehodou rozumí událost v silničním provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojede k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke hmotné škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

¹ § 22 odstavec 10 a § 84 Zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů
2.1.3. Škodní událost

Škodní událostí se rozumí poškození čelního skla či bočního skla, předního světlometu, srážka se zvěří apod. Tyto události se dokumentují na protokoly „Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří“ a „Záznam o poškození čelního skla automobilu (předního světlometu)“. Podmínkou zpracování takové nehody na uvedené protokoly je to, že nedošlo ke zranění osob, zvěře či její část (srst, krev, tkáň) byla nalezena na místě nehody anebo poblíž, nebyla uplatňována technická závada na vozidla, řidič vozidla není pod vlivem alkoholu. Není-li splněna některá z těchto podmínek je nutno nehodu „střet se zvěří“ dokumentovat na protokol „Dopravní nehoda v silničním provozu“. V podstatě se jedná o nehody nezaviněné řidiči.

2.2. Právní následky


V případech, kdy se nejedná o přestupek je dáno podezření ze spáchání trestného činu. Samotný trestní čin „dopravní nehoda“ není v trestním zákoně specifikován.

---

2 Čl. 40 závazného pokynu policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup příslušníků PČR na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Při DN dochází zpravidla k trestným činům ublížení na zdraví dle §148, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti §147 odst. 1 a usmrcení z nedbalosti dle §143 trestního zákoníku, obecné ohrožení z nedbalosti §173 apoškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti dle 277 trestního zákoníku, obecné ohrožení pod vlivem návykové látky dle §274 trestního zákoníku, neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle §151 trestního zákoníku. Jedná se o trestné činy zaviněné z nedbalosti, za které je uložena některá ze sankcí uvedených v §27 trestního zákona.

Statistická zjištění o dopravní nehodovosti dosti výrazně ukazují na skutečnost, že v systému – člověk, dopravní prostředek a prostředí – nejvíce selhává lidský faktor. Na základě dlouhodobého statistického sledování lze konstatovat, že z celkového počtu dopravních nehod zaviní řidič silničního motorového vozidla přes 90 % (v roce 2012 -86,5%) všech dopravních nehod, zatímco silniční, motorové vozidlo se na těchto nehodách podílí pouze 1% (v roce 2012-0,6%) a závada pozemní komunikace je jako příčina dopravní nehody zaznamenána dokonce výrazně méně než 0,5% (v roce 2012-0,3%).

<table>
<thead>
<tr>
<th>tabulka 1 – viník dopravní nehod, zavinění nehody</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>VINÍK, ZAVINĚNÍ NEHODY ROK 2012</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Řidičem motorového vozidla</td>
</tr>
<tr>
<td>Řidičem nemotorového vozidla</td>
</tr>
<tr>
<td>Chodcem</td>
</tr>
<tr>
<td>Jiným účastníkem</td>
</tr>
<tr>
<td>Závada komunikace</td>
</tr>
<tr>
<td>Technickou závadou vozidla</td>
</tr>
<tr>
<td>Lesním, domácím zvířetem</td>
</tr>
<tr>
<td>Jiné zavinění</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Řidič jako účastník silničního provozu je tedy nejproblematičtější a nejvíce selhávající faktor celého systému. Člověk je živý organismus, žijící v civilizovaném světě provázeném vysokou úrovní techniky. Vytváří si svou integritu a jeho chování nelze technickými prostředky ani ovládat, ani naprogramovat. Lidská bytost sedící za volantem zůstává stále člověkem.
Psychologický pohled na činnost řidiče silničního motorového vozidla zaměřím především na zjišťování a mapování příčin dopravní nehodovosti. Vycházím ze skutečnosti, že řízení dopravního prostředku, v našem případě silničního motorového vozidla je komplexní úloha, která zahrnuje celou řadu aspektů jakými jsou senzomotorická koordinace, reakční doba, pozornost, motivace.


3.1. Zrakové vnímání

Zrakovým vnímáním, jež je pro řidiče nejpodstatnější, získává základní informace o dopravní situaci i o svém vozidle. Většinu podmětů přijímá řidič právě zrakem. Pro bezpečnou jízdu je nutno nejen dobře vidět, ale také správně vyhodnotit to co vidíme. Hovoříme tedy o centrálním a periferním vidění:

a) centrální (přímé) vidění má rozsah pouze několika stupňů při nejvyšší ostrosti. Lze si ho představit jako úzký, třístupňový kužel, který řidiči podává jasný a přesný obraz. Pro optimální využití centrálního vidění je nutné, aby řidič stále měnil směr pohledu, udržovat tak oči „v pohybu“.

b) periferní (detekční nebo také celkové) vidění zachycuje celkovou plochu mimo kuželového centrálního vidění. Oko mí spíše charakter radarové obrazovky, neboť sice dobře zjišťuje pohyb předmětů v okolí, ale špatně rozlišuje detaily a barvy.

3.2. Sluchové vnímání


4 srov.SUCHÁNEK,J. a kol., Kriminalistická technika, Praha 1996, s.68 a69.
3.3. Hmatové a pohybové vnímání

Hmatové ústrojí je rozloženo po celém povrchu těla, přináší nám informace o působení tlakem, teplotou, bolesti a pohybec. Při bezproblémové koordinované jízdě je automaticky akceptováno hmatové a pohybové vnímání – vjemy. V případě rychlého podráždění pohybového receptoru je vnímání „vtlačeno“ do mozkového centra a nutí zpětně vykonávat cílenou či chaotickou činnost při ovládání motorového vozidla.
4. Psychologické typy řidičů

Pro úspěšné řízení motorového vozidla jsou kromě tělesných a smyslových předpokladů zvláště nezbytné určité předpoklady osobnostní. Řidičské vlastnosti nelze ovšem zcela vymezit jen určitými izolovanými vlastnostmi, nýbrž celou strukturou osobnosti.

Podle Rehnové (2007) jsou hlavními příčinami dopravních nehod mladých řidičů nevhodná rychlost jízdy, často extrémně vysoká, kdy jsou řidiči opojení ze svižné jízdy a nehledí na následky. Mladí řidiči podceňují oslabení své tělesné a duševní kondice, nedbají varovných příznaků únavy, vyčerpání apod. Usedají častěji za volant pod vlivem alkoholu a drog, mají většinou malou řidičskou i životní zkušenost, nejsou schopni zcela správně předvidat a jsou nezřídka netolerantní k chování ostatních účastníků silničního provozu.

Budinský se domnívá, že hlavními příčinami selhání řidiče jsou stres, únava, nepozornost, agresivita, podrážděnost, vnitřní nedůzor a negativní náladění organismu (Budinský, 2007).

Psychologické výzkumy ukázaly, že řidiči, kteří neměli nehodu po dlouhé období, jsou ukázněnější, vyrovnanější, rozvážnější, rozhodnější, vytrvalejší, přizpůsobivější, že mají vyšší úroveň duševní vyspělosti a hodnotnější zájmy, než řidiči, kteří měli větší počet nehod. (Štikar, 2005)

Přehled různých typů řidičů je znázorněn v tabulce „Skupiny osobností zjištěných mezi řidiči a jednání řidičů každé skupiny“(Štikar, 1995)
tabulka 2. Skupiny osobností zjištěných mezi řidiči a jednání řidičů každé skupiny

<table>
<thead>
<tr>
<th>Skupiny</th>
<th>Jednání řidičů při řízení vozidla</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Dobře přizpůsobeni; jsou vyvedeni z míry jen zřídka a rychle se vzpamatují</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Mají duševní problémy, jsou však společensky odpovědní a ovládají se</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Mají duševní problémy, společensky odpovědní, bývají však vyvedeni z míry po dlouhá časová období</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Společensky odpovědní, mají duševní problémy a sklony k ustavičnému rozrušení</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Mají stálou tendenci k nespoléčenskému a asociálnímu chování</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Různě (epileptici, diabetici, duševně defektní atd.)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Skupina 1.** se skládá z vyrovnaných a výkonných jednotlivců, jejichž chování je obvykle odpovědné. Respektují pravidla silničního provozu. Jsou vyvedeni z míry jen v důsledku náhlé a neobvyklé události, rychle se však „vzpamatují“. Z hlediska nehodového jednání jsou však výbornými řidiči.

**Skupina 2.-5** trpí citovými problémy nebo poruchami, které jsou způsobeny emočním napětím a konflikty. Příznaky značně kolísají, mohou zahrnovat úzkost, depresivní duševní stav, neschopnost soustředit se nebo činit rozhodnutí, poruchy paměti, zvýšenou popudlivostí, chorobnou nejistotou, nespavost nebo neschopnost těšit se z normálních lidských vztahů.

**Členové 2. skupiny** jsou zvláštního typu. Jsou to buď lidé velmi mírné povahy, nebo si osvojili způsob, jak ovládat své chování. Jsou dobrými řidiči z hlediska nehodového chování.


**Členové 4. skupiny** jsou stálé pod značným vlivem svých problémů. Mohou se často neúmyslně chovat tak, že jejich jednání vede k úrazům a dopravním.
přestupkům. Jsou velmi špatnými řidiči z hlediska nehodového jednání. Skupina 3 a 4 způsobuje pravděpodobně většinu silničních nehod.


**Skupina 6** ukazuje na několik typů onemocnění jako epilepsie, cukrovka, duševní choroby a rozmanitý počet tělesných nedostatků, které mohou vést k nebezpečnému jednání.
5. Věk a zkušenost účastníků dopravy

Novější údaje vícekrát ukázaly, že poměrný podíl na nehodách v dopravě je u věkové skupiny do 25 let a dále přes 55, popřípadě 60 let oproti jiným skupinám zřetelně zvýšený. Relativně nejnižší podíl na nehodovosti mají řidiči zhruba mezi 35 a 45 lety.

Uvedená zjištění je nutno brát opatrně, protože odlišit vliv věku od vlivu takových faktorů, jako je např. zkušenosti nebo expozice v rizikových situacích, je velmi obtížné.

5.1. Aspekty nehodovosti mladých začínajících řidičů

Řada studií byla zaměřena na rozbor problematiky vztahu věku k dopravním nehodám se zvláštním zřetelem k mladým začínajícím řidičům. Ukázalo se, že tito mladí řidiči mají větší četnost dopravních nehod než řidiči zkušenější. Přehledně je tato skutečnost uvedena v tabulce „Přehled nehod podle věku řidiče“.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Přehled nehod podle věku řidiče (viníka) 2012</th>
<th>ČR</th>
<th>Olomoucký kraj</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Do 17 let</td>
<td>228</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>Ve věku 18-20 let</td>
<td>3699</td>
<td>181</td>
</tr>
<tr>
<td>Ve věku 21-24 let</td>
<td>6089</td>
<td>289</td>
</tr>
<tr>
<td>Ve věku 25-29 let</td>
<td>6715</td>
<td>302</td>
</tr>
<tr>
<td>Ve věku 30-39 let</td>
<td>14 288</td>
<td>629</td>
</tr>
<tr>
<td>Ve věku 40-49 let</td>
<td>10 386</td>
<td>481</td>
</tr>
<tr>
<td>Ve věku 50-59 let</td>
<td>7359</td>
<td>344</td>
</tr>
<tr>
<td>Ve věku 60-64 let</td>
<td>2707</td>
<td>115</td>
</tr>
<tr>
<td>Ve věku 65-69 let</td>
<td>1657</td>
<td>77</td>
</tr>
<tr>
<td>Nad 70 let</td>
<td>2070</td>
<td>110</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Dále také víme, že četnost smrtných nehod (počítané na ujeté kilometry) je asi pětkrát větší pro motocyklisty než pro uživatele aut. Tato fakta ukazují mimořádnou závažnost problému nehodovosti u mladistvých řidičů a proto vynucují jeho speciální studium.
U mladistvých řidičů bývá nejvíce nehod při střetnutí se s přecházejícím chodcem, při setmění, při řízení na nesprávné straně vozovky a při nadměrné rychlosti. Mladí řidiči často řídí vozidla, která jsou v horším technickém stavu. Víme, že mladí řidiči často vlastní starší vozy.

Na základě psychologického studia se objevily určité charakteristiky mladých řidičů. Mezi ně především patří tendence s chutí riskovat a soutěživost. U mladistvých převažuje ten typ nehody, který je zřejmě spojen s uvedenými charakteristikami, dále také s přílišnou mladickou impulsivitou a menší rozvážností a i tendence nepřizpůsobit rychlost jízdy dopravním podmínkám, používat často plný plyn a neopatrně předjíždět. Mladiství přeceňují své schopnosti při ještě nevypěstovaných sociálních ohledech.

Větší počet nehod u řidičů ve věku 18-25 let může být vedle nedostatku zkušenosti a jiných příčin také jejich sklonem k větším rychlostem při zvýšené egocentricitě a nedostatku vnitřního sebeovládání. K tomu, aby si mladý řidič spontánně vytvořil normu opravdu bezpečného řidiče nebo dosáhl úrovně dopravně úplně vyspělého řidiče, je podle mínění některých autorů nutno ujet zhruba 100 000 km v období asi sedmi let. Člověk, který začíná řídit v 18ti letech, může dosáhnout této úrovně v 25ti letech a tím se dostat mezi řidiče s menší nehodou nehodovou mírou.

---

Mladí řidiči zaviňují též častěji nehody při neopatrném předjíždění, při manévreh vyžadujících úhyb a při nezvládnutém smyku. Mladí se často nepřizpůsobí dopravním podmínkám (povětrnostní podmínky, rozhledové poměry, profil komunikace, povrch komunikace atd.). Častěji také nehodu způsobí pro afekt, vzrušení, odreagování, ale i únavu a ospalost. Je třeba poznamenat, že v motivaci mladších řidičů je velmi zdůrazněna potřeba vzrušujících prožitků.

Řízení motorového dopravního prostředku umožňuje mladým řidičům projevit hostilitu, nezdvořilost a citový konflikt bez většího strachu z důsledků, často s úplnou anonymitou. V chování řidiče, který nerespektuje pravidla, je možno najít reakci, která ho uvolňuje z duševní zátěže a poskytuje možnost odmítnutí autoritu. Agresivní osoba se může projevit tak, že nedodrží dopravní pravidla. Mladistvý, který je přecitlivější k chování jiných, se může „mstít“ zvýšením rychlosti s použitím obstrukční taktiky. Citově nejistý mladý řidič chce dokázat svoji dospělost právě způsobem jízdy. Jeho tendence překompenzovat citovou nejistotu se projeví určitým druhem jízdy na efektní podívanou se skřípáním brzd apod.

Mladý řidič může používat dopravního prostředku, aby si odreagoval tenze, k nimž dochází s přibývajícími společenskými zábranami při dospívání. Někteří nedospělí lidé se ještě nedovedou s tenzemi vypořádat adaptivnějším způsobem.

Uvedené psychologické aspekty nehodovosti mladých řidičů je možno demonstrovat na případu nebezpečné jízdy na motocyklu, jež je pro tuto kategorii řidičů více než typická. Zhruba lze rozlišit jako charakteristické tři takové způsoby (Štikar, et.al. 2003):


2. **Pohodlnický** způsob. Tělo není v optimálním pohotovosti k reagování. Řízení je spíše nedbalé. Tento způsob je méně častým než způsob závodnický.

3. **Nedbale rasantní** způsob jízdy je ten, kdy se spojí pohodlnický a závodnický styl. Charakteristickými symptomy jsou odvaha, „nebojící se ničeho“ a
dobrodružná „husarská“ jízda bez ohledu k ostatním účastníkům dopravy a podmínkám provozu. Mají pocit a myslí si, že jsou schopní vidět za roh, za nepřehledné zatáčky, za křoví, v hustém dešti, v mlze.
6. Problematika řidičského oprávnění a řidičských průkazů

Každoročně je nejvíce žádostí o řidičská oprávnění po dovršení věku 18 let. Nejvíce žádostí je o výuku a výcvik pro skupinu řidičského oprávnění B, které opravňuje k řízení osobních motorových vozidel a jiných vozidel uvedených v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Stále více také přibývá žadatelů o řidičská oprávnění skupin A1, A, o které lze žádat s ohledem na objem motoru ve věku 16, 18 a 21 let.

Řidičský průkaz je veřejná listina, která osvědčuje udělení řidičského oprávnění k řízení motorových vozidel zařazených do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění a kterou držitel prokazuje své jméno, příjmení, rodné číslo a podobu, jakož i další údaje v ní zapsané podle zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Řidičský průkaz nesmí být ponecháván a přijímán jako zástava a odebíráн při vstupu do objektů nebo na pozemky.

Na základě zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, řidičské oprávnění opravňuje držitele tohoto oprávnění k řízení motorových vozidel zařazených do příslušné skupiny a podskupiny řidičského oprávnění. Řidičská oprávnění se dělí podle skupin a podskupin.

**Skupina A** opravňuje k řízení motocyklů s postranním vozíkem nebo bez něj. Podskupina A1 opravňuje k řízení lehkých motocyklů o objemu válců nepřesahujícím 125 cm³ a o výkonu nejvýše 11 KW.

**Skupina B** opravňuje k řízení motorových vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3500 kg a nejvýše 8 místy k sezení, kromě místa řidiče. K tomuto vozidlu smí být připojeno přípojné vozidlo s maximální přípustnou hmotností nepřevyšující 750 kg. Dále opravňuje k řízení traktorů a pracovních strojů samojízdných, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3500 kg, jízdních souprav složených z motorového vozidla výše uvedeného a přípojného vozidla, pokud maximální přípustná hmotnost soupravy nepřevyšuje 3500 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nepřevyšuje pohotovostní hmotnost motorového vozidla. Podskupina B1 opravňuje k řízení motorových tříkolových a čtyřkolových vozidel, jejichž maximální konstrukční rychlost převyšuje 45 km/h nebo jsou poháněná spalovacím motorem o objemu válců převyšujícím 50 cm³ nebo jsou
poháněná jakýmkoli jiným zařízením se srovnatelným výkonem. Pohotovostní hmotnost těchto vozidel nesmí převyšovat 550 kg, do pohotovostní hmotnosti vozidla elektricky poháněného se nezapočítává hmotnost akumulátorů

6.1. **Podmínky udělení a držení řidičského oprávnění**

Řidičské oprávnění lze udělit pouze osobě, která dosáhla věku stanoveného zákonem č. 361/2000 Sb., je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel, je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel a má na území České republiky trvalý nebo přechodný pobyt. Dále musí splnit další podmínky stanovené zákonem č. 361/2000 Sb. a nesmí být ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel. Výše uvedené podmínky musí splňovat držitel řidičského oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny po celou dobu držení řidičského oprávnění. Za účelem zjištění, zda osoba splňuje výše uvedené podmínky bezúhonnosti, si příslušný orgán vyžádá výpis z eviden čejí Rejstříku trestů. Žádost o vydání výpisu z evidence Rejstříku trestů se předává v elektronické podobě, a to způsobem umožňujícím dálkový přístup.

**Řidičské oprávnění lze udělit jen osobě starší**

- 15 let, jedná-li se o řidičské oprávnění skupiny AM
- 16 let, jedná-li se o řidičské oprávnění skupiny A1
- 17 let, jedná-li se o řidičské oprávnění skupiny T a podskupiny B1
- 18 let, jedná-li se o řidičské oprávnění skupiny A, B, B+E, C, C+E a podskupin C1 a C1+E
- 21 let, jedná-li se o řidičské oprávnění skupiny A, D, D+E a podskupin D1, D1+E

**Řidičské oprávnění skupiny A udělené osobě podle písmene d) opravňuje pouze k řízení motocyklů o výkonu do 25 kW s poměrem výkon/hmotnost nepřesahujícím 0,16 kW/kg nebo motocyklů s postranním vozíkem a s poměrem výkon/hmotnost nepřesahujícím 0,16 kW/kg. Řidičské oprávnění skupiny A udělené osobě podle písmene e) opravňuje k řízení motocyklů o výkonu nad 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost přesahujícím 0,16 kW/kg nebo motocyklů s postranním vozíkem a s poměrem výkon/hmotnost přesahujícím 0,16 kW/kg. Osobě uvedené**
pod písmeny a) až c) lze řidičské oprávnění k řízení motorových vozidel udělit jen s písemným souhlasem jejího zákonného zástupce. Ministerstvo udělí u řidičského oprávnění skupiny A a podskupiny A1 výjimku z podmínky věku pro osobu, která je držitelem licence motoristického sportovce, na základě její písemné žádosti, popřípadě písemné žádosti jejího zákonného zástupce. Udělená výjimka platí pouze pro jízdu při sportovní soutěži.

Zdravotní způsobilostí k řízení motorových vozidel se rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel. Zdravotní způsobilost posuzuje a posudek o zdravotní způsobilosti vydává posuzující lékař na základě prohlášení žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění, výsledku lékařské prohlídky a dalších potřebných odborných vyšetření.

Zdravotně způsobilý k řízení motorového vozidla není ten, kdo má poruchy chování způsobené závislostí na alkoholu nebo jiných psychoaktivních látkách podle posudku o zdravotní způsobilosti. Posuzujícím lékařem se pro účely zákona č. 361/2000 Sb. rozumí registrující praktický lékař, lékař zařízení závodní preventivní péče a kterýkoliv praktický lékař u osoby, která nemá registrujícího praktického lékaře nebo lékaře zařízení závodní preventivní péče. Registrující praktický lékař je povinen předat lékaři zařízení závodní preventivní péče na jeho vyžádaný výpis ze zdravotnické dokumentace obsahující údaje podstatné pro zjištění zdravotní způsobilosti. U osoby, která nemá registrujícího praktického lékaře, musí posuzující lékař vyloučit nemoci, vady nebo stavy, které vylučují nebo podmiňují zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel.

Posouzení zdravotní způsobilosti provádí posuzující lékař na žádost žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění. Náklady na posouzení zdravotní způsobilosti hradí žadatel. Po provedení lékařské prohlídky, popřípadě odborného vyšetření vydá posuzující lékař žadateli posudek o zdravotní způsobilosti.

Posudek o zdravotní způsobilosti musí mít písemnou formu. Posuzující lékař v posudku o zdravotní způsobilosti uvede zjištěný zdravotní stav z hlediska zdravotní způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění a hodnocení jeho zdravotní způsobilosti. V hodnocení se uvádí zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel, zdravotně způsobilý k řízení
motorových vozidel s podmínkou nebo zdravotně nezpůsobilý k řízení motorových vozidel. V hodnocení zdravotní způsobilosti s podmínkou se uveď důvod a podmínka zdravotní způsobilosti, v hodnocení zdravotně nezpůsobilého k řízení motorových vozidel se uveď důvod zdravotní nezpůsobilosti. Hodnocení s podmínkou a hodnocení zdravotně nezpůsobilého k řízení motorových vozidel oznámí posuzující lékař neprodleně příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností a zašle mu kopii posudku o zdravotní způsobilosti.

Dle mého názoru by vzhledem k současnému provozu na silnicích, kde je stále více nervózních a agresivních řidičů, měl být kladen větší důraz na psychologické vyšetření nových uchazečů o řidičská oprávnění. V současné době se tak neděje a přítom hustota provozu na silnicích se stále zhoršuje, což samo o sobě vytváří nervózní a napjatou atmosféru mezi řidiči. Spousta řidičů řídí pod časovým tlakem a to může vyústit ve velice agresivní a nebezpečnou jízdu. Proto si myslím, že uchazeči o řidičské oprávnění by měli procházet určitým psychologickým vyšetřením, kde by se mohla ukázat povaha budoucího řidiče a jak by pravděpodobně jednal v již zmiňovaných krizových situacích.
7. Dopravní výchova

Jako dopravní výchovu lze chápat tu část pedagogické psychologie dopravy, která se zaměřuje na cílené ovlivňování chování všech účastníků dopravy. Z toho vyplývá nutnost kontinuity a její specificky vzhledem k věku, zkušenosti a druhu účasti v dopravě.

Pro dopravní výchovu mladých řidičů – mládeže byly vyvinuty různé programy, diferencované podle věkových kategorií. Ve smyslu „integrativní funkce“ dopravní výchovy je třeba doplnit výchovu mladých k bezpečnému chování v dopravě.

Důležitou cílovou skupinou pro dopravní výchovu mládeže jsou mladí řidiči jednostopých vozidel (moped, motocykl), jejichž chování v dopravě je dáno především tím, že mají jen nedostatečnou praxi, a současně i sklony k rychlé jízdě a riskování, jež jsou typické pro mladé lidi. Dopravní výchova této skupiny je zejména zaměřena na změnu postojů.

7.1. Požadavky, postoje a účinnost dopravní výchovy mladých řidičů

Základním a stěžejním požadavkem dopravní výchovy mladých začínajících řidičů je vytváření kladného postoje těchto řidičů k dopravní bezpečnosti. Dále tento požadavek souvisí s formováním vůle jezdit bezpečně, rozvíjet schopnosti, znalosti a dovednosti tak, aby byly zárukou jízdy nejen technicky dobré, ale i bezpečné. V neposlední řadě je úkolem dopravní výchovy získat trvalý zájem účastníků dopravy o své vlastní zdraví a o zlepšování bezpečnostních podmínek dopravního provozu vůbec.

Dalším významným požadavkem je, aby těžiště výchovné práce mladých řidičů bylo vidět především v živém a bezprostředním styku s účastníky dopravního provozu, prohloubení výuky v autoškolách, ve speciálních doplňkových instruktážích, besedách s občany, soutěžích o vyšší bezpečnost dopravních prostředků apod.

Pro úspěch popularizace dopravní bezpečnosti je rozhodující obsahová i formální hodnota prostředků a jejich správné zařazení do systému psychologického působení na širokou veřejnost, jako např. podnikové školení a další vzdělávání.
pomocí např. různých panelových výstavek, filmů, výchovy videofilmů, učebních programů.

Postoje zejména mladých řidičů k výchově jsou různé. Většina těchto řidičů hodnotí sebe sama tak, že jsou nadprůměrně dobře schopni řídit. Způsobí-li však dopravní nehodu, svádějí ji často na chybu jiných uživatelů silnic a ne na vlastní chybné chování (jednání). Na propagaci bezpečného řízení „dopravní výchovu“ pohlížejí jako na něco správného a vhodného, avšak co je spíše určeno všem ostatním řidičů a jich se tedy celkem netýká. K objasnění a pochopení tohoto vztahu (dopravní výchovy a chování) uvedu příklad:

Řidič, který neuznává autoritu a omezení, která jsou kladena na jeho jednání, má tendenci považovat dopravní předpisy za něco zbytečného. V důsledku takového postoje bude je přehlížet nebo při jízdě je přímo porušovat.

Na druhé straně řidič, který chápe správně smysl dopravních předpisů, tedy co vš skutku jsou, tj. jako sociální regulaci, určenou pro jeho ochranu a ochranu jiných, se bude podle nich řídit a jeho chování na silnici bude bezpečnější než chování předchozího řidiče. V obou případech jsou si řidiči vědomi dopravních předpisů, ale jejich postoje k autoritě a omezení jsou naprosto různé.


Dopravní výchova také souvisí s propagací tiskových prostředků jako jsou např. plakáty, brožury, časopisy, ale také s rozhlasem, televizí a filmem a v neposlední řadě také se specifickým „institutem“ nazývaným kursy pro nepřizpůsobivé řidiče.

V některých evropských systémech doškolování jsou zahrnuty i kursy pro řidiče, kteří projevují tendence k nesprávnému či rizikovému chování v dopravě.

Je třeba rozlišovat mezi doškolováním na dobrovolném a na povinném základě. Doškolování na dobrovolném základě je chápáno jako nabídnutí „pomoci k tomu,
aby si člověk pomohl sám”. Povinné doškolovací kurzy jsou určeny osobám
s větším počtem přestupků místo opakování řidičské zkoušky.

Existují i jiné možnosti. V Japonsku je v provozu od roku 1969 zvláštní vězení
otevřeného typu pro řidiče, kteří zavinili závažné dopravní nehody, nebo se dopustili
zvláště závažných přestupků, byli odsouzeni, ale museli jít na nucené práce.

Smyslem takového nápravného zařízení je, aby si řidiči uvědomili závažnost
svého protispoolečenského počínání a snažili se řidičsky resocializovat, tj. aby se
stali odpovědnými za svoje chování v dopravním provozu. V tomto směru jsou
vedeni kolektivem odborníků a psychologů.

Výchova kombinovaná s psychoterapií a dodatečný výcvik na učebnách,
simulátorech a vlastním autocvičišti přínáší dobře výsledky. Společně
s psychologickým přešetřením se došlo k závěru, že 67 % může po propuštění
opět řídit motorové vozidlo, ostatním se již řidičský průkaz nevydá, protože nejsou
uznáni schopnými bezpečně motorové vozidlo řídit. Je nutné si uvědomit, že
dopravní výchova je součástí celého člověka a také na ni působí. Dopravní výchova
formuje specifické znalosti, dovednosti, a postoje.

7.2. Příprava mladých řidičů - začátečníků

Statistiky uvádějí, že úroveň nehodovosti u mladých začínajících řidičů tzv.
„začátečníků“ je podstatně vyšší než u řidičů s delší praxí. Riziko řidiče –
začátečníka je určováno silnou dynamickou jízdnou. Začátečník má často nehody,
zaviněné relativně vysokou eventuálně nadměrnou rychlostí. Dá se říci, že se
začátečník snaží proniknout do mezních oblastí fyzikálních zákonitostí jízdy.

Z psychologického hlediska lze tento jev vysvětlit tendencí k výstřednosti i
snažou prověřit své schopnosti. Selhání mladých řidičů je způsobeno spíše
podceněním nebezpečných momentů než přehlížením nebezpečí.

V této souvislosti je nezbytné zabývat se hned dvěma otázkami. Za prvé: zda
maximální nehodovost spadá hned do první fáze praxe za volantem, nebo za druhé :
: zda se objevuje až později. Některé statistiky ukazují od získání řidičského
oprávnění stále klesající křivku nehodovosti . Na druhé straně ale existují křivky,
které dokládají nejprve nárůst a poté klesání nehodovosti.
Dále je nutné zamysleti se, zda-li je zvýšená nehodovost začínajících řidičů zaviněná krátkou dobou praxe, nedostatkiem zkušeností, nebo nízkým věkem. I na tuto otázku máme již v dnešní době předběžnou odpověď. Dostupnými statistickými metodami ji lze zodpovědět jenom stěží, protože většina řidičů - začátečníků je mladá. Starší začínající řidiči, nevykazuji výrazně vyšší procento nehodovosti.

Do přípravy budoucích řidičů je třeba zahrnout také tzv. problémovou výuku, která tyto řidiče seznámí se skutečným stavem dopravy – nikoliv takovým, jaký by měl být. Dále také výuku, která nabízí jasné řešení obtížných situací. Do výuky nejsou dosud plně prosazena a správně začleněna sociálně psychologická témata: způsoby poznání a uvědomování, chyby při poznání, rizikové chování, afektivní vlivy na chování za volantem (např. strach z jízdy), ani témata ze sociální oblasti (soupeření, urážky, agrese apod.).

Výuka začínajících řidičů by mimo jiné měla zahrnovat prvky:

1. prvky teoretické výuky by se měly více zaměřit na konkrétní případy a problémy a tím na skutečný stav dopravy, na pravidelnost a zákonitost provozu
2. prvky zabývající se zvláštními vlivy ze sociální oblasti (jízda jako seberealizace, jako soutěž, strach z jízdy apod.)
3. prvky seznamující řidiče s vlivem věku a dalšími rizikovými faktory mající vliv na nehodovost či řešení složitých dopravních situací
4. prvky související s chápáním důležitých dopravních situací, zejména:
   A/ rozvoj schopností vnímání (zrakové vnímání, hmat, poloha) výcvikem na cvičních plochách,
   B/ specializovaná cvičení na autocvičištích by měla přispět k pochopení dynamických vlastností vozidla,
C/ osvojení si přiměřené rychlosti, takové rychlosti, která je v souladu s pocitem bezpečí a jistoty, bez jakéhokoli časového tlaku.

D/ rozeznávání nebezpečných momentů v dopravních situacích a nacvičení jejich rozpoznání pomocí různých diapozitivů a videozáznamů.

7.2.1. **Příprava řidičů pomocí technických prostředků**

Do oblasti výuky a výcviku pomocí strojů zahrnujeme vyučovací stroje, trenažéry řízení a jiné pomůcky, které byly vyvinuty pro potřeby vylepšení úrovně přípravy budoucích řidičů. Vyučovací stroje či různé vyučovací programy mohou přispět v oblasti osvojování znalostí. Pokud jde o trenažéry a jejich použití, tak tyto lze zařadit do oblasti rozvoje dovedností. Jedna z jedinečných možností je v nácviku zvládání rizikových situací.
8. Didaktické aspekty přípravy řidičů v autoškolách ČR

Česká republika patří k zemím s vysokým rizikem dopravy a s vysokou mírou obětí dopravy. U nás jsou následky nehodovosti na životech a zdraví lidí dvakrát vyšší, než je tomu ve vyspělých státech Evropy, např. v Norsku, Nizozemí nebo Velké Británii. Pro představu ročně u nás umírá při dopravních nehodách téměř 1.500 lidí a v roce 2012 dosáhly hmotné škody při dopravních nehodách 4,8 mld. Kč., takže dopravní nehody jsou nejen problémem veřejného zdraví, ale i problémem ekonomickým.

Přes uvedené skutečnosti naše veřejnost ještě nepovažuje dopravní bezpečnost za jednu z priorit, ale chápe ji spíše jako druhořadý problém. Ze zkušeností zemí, které prošly podobným vývojem v růstu nehodovosti na silnicích jako my, víme, že podmínkou zlepšení daného stavu a jediným řešením je systémový, komplexní přístup a dlouhodobá strategie uplatňovaná i několik desetiletí, než je dosaženo cílového trvalého poklesu dopravní nehodovosti.

Naše dosavadní výsledky a zkušenosti ukazují, že musíme urychleně především:

- uvést do života legislativní změny, které budou odpovídat nejen dnešním požadavkům, ale budou mít dlouhodobější platnost a budou kompatibilní s předpisy vyspělých státu, což se do jisté míry podařilo přijetím nového zákona o provozu na pozemních komunikacích a dalších s tím souvisejících předpisů. Data o provozu na pozemních komunikacích a dalších s tím souvisejících předpisů.
- zajistit účinný dozor nad dodržováním těchto zákonů norem a přísněji postihovat agresivitu, bezohlednost, alkohol a drogy za volantem. Data o provozu na pozemních komunikacích a dalších s tím souvisejících předpisů.

---

7 Zákon č.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.
8 Závazný pokyn PP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
• zlepšovat situaci v oblasti kvality komunikací a dobrého technického stavu vozidel.\textsuperscript{9}

• provádět účinnou prevenci a dopravní výchovu, spojit síly prevence a represe v silničním provozu a

• v neposlední řadě zastavit radikální pokles kvality výcviku řidičů v autoškolách, což se opět do jisté míry podařilo přijetím zákona „o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a změnách některých zákonů“.\textsuperscript{10}

Ano, autoškoly a kvalita řidičské přípravy ovlivňují nemalou měrou situaci na silnicích, a to zejména prostřednictvím řidičů-začátečníků, i když, pravda nedostatky ve výuce a výcviku nových řidičů jsou jen zřídka ve statistikách prokazovány jako příčina dopravních nehod.

Mladí, začínající řidiči jsou nejrůznější skupinou účastníků silničního provozu a toto tvrzení je podepřeno i statisticky. Celých 25% ze všech evidovaných nehod řidičů motorových vozidel zavírají řidiči začátečníci do 4 let praxe, což v číslech představuje např. za rok 2012 celkem 15.372 nehod začátečníků (což je 22 % nehod z celkového počtu). Jedná se o podíl a následky poměrně značné a alarmující. Dopravní nehody mladých, začínajících řidičů jsou charakterizovány vysokými rychlostmi, nesprávným způsobem jízdy, nedostatkem zkušeností a řidičské praxi, podceňováním rizika, menší odpovědností a menší sebekontrolou, bezstarostným životním stylem, sklonem k exhibicím apod.

Proč je na místě zajímat se o problematiku mladých, začínajících řidičů?

Protože není jisté, zda si jsou učitelé autoškol vůbec těchto skutečností vědomi. Zřejmě ne, protože jinak by přece jejich inzeráty tak nezodpovědně nenabízely řidičský průkaz za několik málo dní. Z tohoto tvrzení plyne, že jsou autoškoly dobré a horší nebo i ty, které by vůbec neměly existovat. Kvalita řidičské přípravy klesá a stává se neúnosnou. Co s tím?

\textsuperscript{9} Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

\textsuperscript{10} Zákon č.247/2000, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení
Ve vyspělých evropských zemích se v řidičské přípravě rýsují takové dva zásadní trendy, a to

- tzv. řidičský průkaz na zkoušku s určitou zkušební lhůtou a
- systém řidičské přípravy s řidičskou praxí s doprovodem či jejich kombinace, která je navíc doplněna tzv. bodovým systémem pro odebrání řidičských průkazů.

V obou trendech a jejich kombinacích je jeden rys společný, a to ten že upřednostňují aspekt řidičské praxe a řidičské zkušenosti před tím, než dostanou řidičský průkaz definitivně.

Kdyby měla být charakterizována současná učební osnova výcviku řidičů, dalo by se říci, že jí chybí tzv. PROBLÉMOVÁ VÝUKA. Je v ní kladen nepřiměřený důraz na přípravu pro jízdu v ideálních podmínkách silničního provozu, na verbální znalosti různých dopravních pravidel a předpisů. Naší učební osnově chybí zejména výcvik, který by postihoval veškerá rizika silničního provozu, chybí jí zásadní důraz na důslednou aplikaci pravidel a předpisů do silniční řidičské praxe, chybí jí jasná řešení obtížných situací a rizik, tedy takového silničního provozu, který na našich silnicích skutečně vládne.

Potřebujeme učební osnovu a učivo, které bude obsahovat i sociálně psychologická témata, zákony poznání a jednání, afekty za volantem, strach z jízdy, soupeření za volantem, agresi a urážky, ale i problematiku váhavosti, nerozhodnosti apod. Ze všech těchto důvodů je třeba, aby se na přípravě novely učební osnovy podíleli vedle pedagogů i psychologové s tím, že by stanovili srozumitelné a podrobné charakteristiky situací, se kterými se řidič v silničním provozu setkává a tomu odpovídající normy chování a reakce, které tyto situace od řidiče vyžadují. Do učebních osnov je dle mého názoru nezbytné zapracovat i vytváření vhodných postojů k dopravní bezpečnosti, protože správné postoje vytvořené na základě znalostí o možném selhání člověka patří k předpokladům bezpečnosti provozu na silnicích.

Připustíme-li názor, že řidičský průkaz je udělení určitého privilegia, pak nám musí být jasné, že tato výsada může být udělena pouze po splnění odpovídajících
kriterií a nároků a to, že každé privilegem může být také odňato.\footnote{§ 94 odstavec 1 zákona 361/200 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.} Proto budeme podporovat úsilí dotčených orgánů o zavedení systému bodových represí vůči řidičům tzv. bodového systému řidičských průkazů, což ostatně pro pamětníky není idea, stačí si vzpomenout na kupón v našem růžovém řidičském průkazu.

Důležitým didaktickým aspektem řidičské přípravy je UČITEL autoškoly, jeho výběr a profesionální příprava. Vycházejme z tohoto, co je známá skutečnost. Sebedokonalejší didaktická pomůcka nemůže učitele nahradit, učitel je ve všech výchovných i odborných aktivitách nezastupitelný. Na učiteli zejména spočívá odpovědnost za kvalitu řidičské přípravy. Proto nesmíme připustit, aby byl učitel autoškoly povrchní, nepřipravený, neprofesionální. V zájmu zkvalitnění učitelské práce v autoškolách by se měly prosazovat přísná kriteria výběru a řízené profesionální přípravy učitelů autoškol a zároveň by měly být podporovány určitá opatření s cílem dosáhnout, aby učitelství v autoškolách přestalo už definitivně být pouze příležitostným a přechodným zaměstnáním.

Jako je vyučování základní činnosti učitele, tak je učení základní činnosti žáků. Učitel autoškoly má velice nesnadnou úlohu. Žactvo autoškol tvoří velmi nehomogenní soubor jak po stránce předběžných znalostí učiva, tak po stránce schopností a možností přijímání nových poznatků. Žáci autoškol se odlišují věkem, vzděláním, společenským postavením apod. Proto kvalita řidičské přípravy takto nesourodého souboru jedinců musí být v autoškole zajištěna podstatně důkladněji jak didakticky, tak metodicky, než je tomu ve školách se sourodou žákovskou populací. Proto jsou požadavky na učitele autoškol oprávněně náročné a zcela na místě. Srovnajme tento aspekt s kvalifikací instruktorů v autoškolách v cizích státech.

**Kvalifikace instruktorů v autoškolách cizích států**:\footnote{Metodický zpravodaj autoškol č.12/2005 BESIP Praha.}

**A**  **RAKOUSKO** – 3 roky praxe, dovednostní zkouška

**B**  **BELGIE** – řidičský průkaz, státní kurs a zkouška na ministerstvu dopravy, minimální věk 21 let

**CH**  **ŠVÝCARSKO** – minimální věk 22 let, říd. průkaz nejméně dva roky, ukončené odborné vzdělání, zkouška z dopravní psychologie
DK DÁNSKO – speciální kurs zvláštních předmětů, teoretická a praktická pedagogika

EW ESTONSKO – vysokoškolské vzdělání, min. věk 21 roků, 3 roky praxe v příslušné kategorii, osvědčení instruktor

F FRANCIE – ukončené odborné vzdělání, osvědčení o profesi a dovednostech.

GB VELKÁ BRITÁNIE – min. věk 21 let, ukončené odborné vzdělání, kurs praxe, teorie a instrukcí

IRL IIRSKO – žádná speciální kvalifikace se nevyžaduje, mimo vlastní ŘP v dané kategorii

GR ŘECKO – vysokoškolské vzdělání, speciální kurs, minimální věk 23 let

SRN NĚMECKO – středoškolské vzdělání, celodenní kurs po dobu 6 měsíců, min. věk 23 let.

8.1. Přehled možných navrhovaných opatření v zemích EU

řízení motorových vozidel nevyžaduje upřednostnění dovedností před sociální odpovědností řidiče. Těm řidičům, kteří dělají přestupky, zpravidla nechybí dovednosti, jako spíše pozitivní postoje k sociální odpovědnosti.


Dalším námětem z Nizozemí je tzv. předběžný řidičský test. Jde o produkt, který byl vyvinut centrálně zkušebními organizacemi za účelem snížení procenta neúspěšných zkoušek. Z původních 40% propadlých kandidátů se podařilo zavedením předběžného testu zlepšit výsledek o polovinu – na 20 % neúspěšných
Praxe ukázala, že předběžná zkouška dokáže kandidáty úspěšně přetvářet dovednosti a znalosti a má pozitivní vliv i na práci zkušebních komisařů. Dalším návrhem Německa je vize tzv. evropské řidičské zkoušky. Tato vize vychází z tzv. 2.Směrnice EU a úvah ke 3.Směrnici k přípravě řidičů v Evropské unii. Zde se tedy do budoucna předpokládá, že zkouška bude standardní a bude mít dvě části, pro část teoretickou lze předpokládat tyto požadavky:

1. Převážná část otázek by měla vycházet z „ evropského katalogu otázek „ tj. měla by být jednotná ve všech členských státech. Tím ale není dotčena možnost zařazení určitého počtu otázek specifických pro podmínky dopravy jednotlivých zemí.

2. Trend k využití výpočetní techniky je natolik významný, že v dohledné době budou zkoušky prováděny výhradně s touto technikou. Odpadne tím opisování, používání nedovolených pomůcek a různé manipulace s výsledky zkoušky.

Požadavky na praktickou zkoušku jsou formulovány takto:

1. V budoucnu se musí obsah zkoušek ještě více orientovat na dění okolo nehodovosti. Dodržování pravidel silničního provozu se musí zkoušet i nadále, ale nemělo by být v centru pozornosti a zužovat obsah zkoušky.

2. Každá evropská zkouška z jízdy musí v budoucnu obsahovat následující části:
   - provedení základních jízdních úkonů
   - jízdu ve městě
   - jízdu mimo město
   - jízdu na dálnici

3. Při zkoušce z jízdy bude kladen důraz i na ekonomii jízdy a šetření životního prostředí.

4. V dlouhodobém horizontu lze jak při výcviku, tak i při zkoušce počítat s užitím simulátorů jako doplňkem jízd ve skutečném provozu.

Závěrem této kapitoly lze říci, že si musí být autoškoly vědomy, že bez ohledu na výši školného musí každý žák autoškoly dostat plný počet vyučovacích hodin.

---

13 Autoškola dnes, červen 2010, Dopravní akademie
teorie i praxe včetně probrání všeho učiva osnovou předepsaného a nácviku všech
dovedností, které jsou pro jednotlivé etapy závazně stanoveny. Jestliže autoškola
jakkoliv porušuje vyhlášku a učební osnovy, vystavuje se odbornému postihu, ale
žáka vystavuje nebezpečí mnohem horšímu!
9. Projekty podporující snížení nehodovosti u řidičů s krátkou
dobou praxe v řízení motorových vozidel

V současné době je nutné klást velký důraz na výuku mladých řidičů v autoškolách, protože jen dobře připravený řidič zvyšuje pravděpodobnost bezpečného prozvozu na pozemních komunikacích. Tím pádem by se automaticky měla snižovat nehodovost na pozemních komunikacích. Každoročně dochází ke změně pravidel silničního provozu, mění se dopravní značky, bodové hodnocení přestupků, povinná výbava vozidla, u nových vozidel se mění jízdní vlastnosti a musí se na to umět reagovat způsobem jízdy. Dále se mění samotní lidé a jejich styl řízení. Z tohoto důvodu si myslím, že v dnešní době si řidič nevystačí jen se znalostmi získanými výukou a výcvikem v autoškole. Je potřeba, aby se řidiči učili po celý život a aby také procházeli různými školeními a přezkoušením v různých časových úsecích dle řidičského oprávnění. Dále, závěrečné zkoušky v autoškolách, by měly být daleko přísnější a důslednější, hlavně po stránce psychologické - potenciálního řidiče, ale také schopností ovládat vozidlo v provozu. Během své policejní praxe se dennodenně setkávám jak s mladými agresivními řidiči, tak s řidiči kteří nedokážou bezpečně ovládat své vozidlo při vzniklých situacích v silničním provozu.

Z důvodu vysokého procenta řidičů ve věku 18 - 25 let s malou zkušeností řízení se Ministerstvo dopravy podílí na různých projektech a kampaních společně s Besipem.

Mezi tyto projekty patří:

9.1. Projekt NEMYSLÍŠ, ZAPLATÍŠ!

Jedná se o nejzrozsáhlejší celostátní kampaň Ministerstva dopravy, která se zabývá skupinou řidičů ve věku do 25 let a nejčastějšími příčinami dopravních nehod způsobených těmito mladými řidiči. V kampani je využíváno metody, ve které je ovlivňováno chování negativním působením neboli vyvoláváním negativních emocí. Jde o natočené klipy simulovaných dopravních nehod s velmi realistickými ukázkami důsledků dopravních nehod. Nejde při tom o nějaké zastrašování ale o to,
aby klipy co nejvíce upoutaly mladé řidiče, aby si co nejvíce uvědomovali možné nebezpečí, a jaké mohou být fatální následky dopravních nehod.

9.2. **Projekt DOMLUVME SE!**

Tato kampaň se zaměřuje na řízení pod vlivem alkoholu u mladých řidičů. Kampaň DOMLUVME SE!, organizuje každý rok společně oddělení BESIP Ministerstva dopravy, Iniciativa zodpovědných pivovaru Českého svazu pivovarů a sladoven a FÓRUM PSR, což je neziskové sdružení významných výrobců a distributorů alkoholických nápojů v České republice, již od roku 2006. Základní slogan kampaně je „Pokud jedete za zábavou autem, domluvte se, kdo bude řídit a nebude pít alkohol“.

9.3. **Projekt JE TO NA TOBĚ**

Jedná se o společnou aktivitu mezi BESIP a hudební skupinou Chinaski. Jsou to koncerty ve prospěch prevence proti požívání alkoholu a omamných látek před a během řízení motorového vozidla, hlavně mladými lidmi. Sloganem aktivity je „Chceš vidět i další náš koncert naživo? Je to na tobě!“. Návštěvníci těchto koncertů mají možnost u stánku BESIP dostat alkohol testery, reflexní prvky, letáky a hlavně mají možnost si pomocí speciálních brýlí a hry vyzkoušet, jaké to je, řídit pod vlivem alkoholu s 1,5 promile v krvi. To je hladina alkoholu v krvi při, níž se velmi mnoho lidí považuje za téměř střízlivé.

Dále se Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu podílelo a podílí na mnoha českých i zahraničních projektech, snažících se o zlepšení situace v provozu na pozemních komunikacích a na snížení dopravní nehodovosti.

9.4. **Centrum dopravního výzkumu a jeho projekty**

Ústav zpracovává a zajišťuje projekty a služby pro ministerstvo dopravy a další orgány státní správy. Řeší výzkumné a vývojové úkoly, poskytuje expertní a poradenské služby pro státní i soukromé zadavatele na základě hospodářských smluv a je úspěšně zapojen i do mezinárodní vědecko-výzkumné spolupráce. Prostřednictvím svého informačního střediska pomáhá rozšiřovat výsledky výzkumu i nejnovějších zahraničních poznatků mezi dopravní veřejnost. Centrum dopravního výzkumu se aktivně podílí na desítkách českých i zahraničních projektů.

9.5. Mezinárodní projekt MODULE CLOSE-TO

Projekt Close-to byl spolufinancovaný Evropskou Uníí. Probíhal v letech 2004 – 2010. Projekt byl zaměřený na mladé řidiče motorových vozidel. Cílem projektu bylo přivést mladé účastníky silničního provozu k pozitivní změně jejich postojů vztahujících se k bezpečnosti na pozemních komunikacích a k zodpovědnosti řidičů za životy své, životy pasažérů i ostatních účastníků silničního provozu. Tento projekt se snažil výuku v autoškolách obohatit o sdělení vrstevníků, kteří svým vystoupením začínajícího řidiče motivovali k zodpovědné a bezpečné jízdě. Jde o tzv. peer-metodu, která je již mnoho let úspěšně využívána v preventivních programech zaměřených na prevenci zneužívání návykových látek či onemocnění AIDS.

V projektu Close-to přicházeli do autoškol mladí lidé, kteří na vlastní kůži prožili závažnou dopravní nehodu. Mnozí z nich byli viníky nehod, vystupovaly zde však i oběti, spolucestující či ti, kteří po dopravní nehodě obětem aktivně pomáhali. Tito mladí účastníci dopravních nehod fungovali jako tzv. peer-mentoři. Každý peer-mentor prošel speciálním proškolením, které mělo v různých zemích rozdílnou podobu.

V rámci semináře se peer-mentoři učili nejen správně a vhodně komunikovat s budoucími žáky v autoškolách, poutavě a přirozeně prezentovat svůj příběh a připravit se na případné komplekse během přednášky, ale také se zabývali prožitou dopravní nehodou. S pomocí psychologických her, výtvarných projevů, verbálních aktivit a jiných technik znovu zpracovali celou událost, mnohdy na ni právě ve skupince ostatních peer-mentorů získali lepší náhled.

Vystoupení peer-mentora v sobě zahrnuje dva hlavní momenty, a to vliv věkové blízkosti a ztrátu anonymity. Pro mladé lidi jsou nejpůsobivější vlivy právě
vrstevníků, které mají mnohem větší váhu než podobné poznatky předávané rodiči či instruktoři v autoškolách. Posluchač by si měl uvědomit, že i on se může dostat do podobné situace. Ale nejlépe by bylo, aby se díky vyslechnutému příběhu choval tak, aby k obdobným nehodám nedocházelo.

9.6. Mezinárodní projekt CAST


9.7. Mezinárodní projekt DRUID

Tento projekt se zabýval řízením motorových vozidel pod vlivem drog, alkoholu a léků. Cílem projektu DRUID bylo poskytnout vědeckou podporu dopravní politice EU pro dosažení cíle bezpečnosti silničního provozu v roce 2010. Pomocí navržených směrnic a opatření pro boj se sníženou způsobilostí k řízení motorových vozidel bude dosaženo snížení dopravní nehodovosti a počtu usmrcených při dopravních nehodách.

9.8. Projekt SLECH

Projekt se zabýval rizikovým chováním účastníků silničního provozu a možnostmi jeho cílené nápravy. Cílem projektu bylo zaplnit citelnou mezeru v českém systému prevence dopravní nehodovosti doplněním sankčních opatření a modelem práce s problémovým řidičem. Východiskem projektu bylo vypracování kategorií dopravních přestupků podle jejich četnosti a závažnosti vzhledem k případnému zavinění dopravní nehody, identifikace a charakteristiky typických pachatelů a jejich odolnosti vůči sankčním opatřením. Na základě této analýzy, vyhodnocení zahraničních zkušeností, odborné diskuse a odzkoušení v praxi formou pilotního projektu, byl vypracován modelový projekt cílených rehabilitačních programů. Výstupem byla kategorizace dopravních přestupků a metodika rehabilitačních programů. Kategorizace dopravních přestupků sloužila jako podklad
pro formulaci zásad bodového systému. Metodika rehabilitačních programů pro problémové řidiče je určena odborníkům, kteří pracují s provinilými řidiči.

9.9. **Projekt IZAMK**

Projekt si kladl za cíl vypracovat postupy pro hodnocení celkové informační zátěže konkrétního dopravního prostředí ve vztahu k mentální kapacitě řidiče pro přijem a zpracování informací během řízení vozidla. Výsledkem projektu byl ucelený přehled zdrojů informační zátěže v dopravním systému, tj. vyplývajících z dopravní cesty, dopravního prostředku a aktivit účastníků provozu na pozemních komunikacích, zejména řidičů. Projekt také zmapoval a popsal mentální kapacitu řidiče pro přijem a zpracování informací závislosti na aktuálním stavu a dynamickém vývoji celkové informační zátěže. Byly vypracovány postupy a kritéria pro posuzování celkové informační zátěže konkrétní dopravní situace, lokality či zařízení a stanovení kritických hodnot, kombinací a podmínek aplikace informačně zátěžových prvků v dopravním systému. Byly vypracovány postupy odborné přípravy řidičů zaměřené na aktivní uvolnění mentální kapacity a zvládání informačně zatížených dopravních situací.
10. Možná navrhovaná opatření vedoucí ke snížení dopravní nehodovosti řidičů s krátkou praxí

Problematika nehodovosti mladých začínajících řidičů je nedostatečně řešena, i když podíl nehod této skupiny řidičů na celkovém počtu dopravních nehod je alarmující. Zájem o řešení tohoto problému bylo mimo jiné svolání konference EFA-CIECA, konaná v Bruselu. V historii šlo o první společnou konferenci Evropské federace autoškol a Mezinárodní komise organizace zkoušející řidiče. Přítomnost významných osobností potvrzovala zájem EU o oblast výcviku a zkoušení řidičů s následnými harmonizačními kroky.

V evropském měřítku se ještě stále málo pečuje o přípravu mladých začínajících řidičů. V této oblasti se připravuje zejména opatření pro doškolovaní řidičů, vycházející ze skutečnosti, že 80 % nových řidičů je ve věku pod 24 let. Tato skutečnost je označována za nejzranitelnější mezi účastníky silničního provozu. Výsledky konference v otázce nehodovosti mladých začínajících řidičů, byly analyzovány takto:

1. Je třeba zavést povinnou fázi přípravy začínajících řidičů.
2. Jsou třeba dva přístupy : jednak všeobecně preventivní, vícefázová příprava pro všechny nové řidiče a potom individuální rehabilitace pro přestupce.
3. Zavedení řidičského oprávnění na zkoušku, kdy již samo toto opatření má značný preventivní účinek.
4. Kurzy bezpečné jízdy zaměřené spíše na poznání vlastních limitů a deficitů, než na zvládnutí vozidla v jednotlivých rizikových situacích, např. ve smyku apod.
5. Individuální zpětná vazba je velmi důležitá. Pro kurzy bezpečné jízdy s maximálně 10 účastníky. Zdokonalovací jízdy a jednotlivci se doporučuje zaměřit na odstranění nevhodných návyků.
6. Zavést nulový limit pro alkohol u nových řidičů.
7. Nedoporučují se ale speciální omezení pro nové řidiče, např. omezení rychlosti jízdy, zákaz jízdy v noci apod.
8. Zavedení kontroly kvality opatření pro zdokonalování řidičů.
10.1. Omezení řízení vozidel větší kubatury řidičům s krátkou praxí

Tento problém který u nás vládl po dlouhou dobu resp. po dobu platnosti předchozích předpisů, vyhlášek a nařízení, byl poměrně velmi dobře vyřešen přijetím zákona číslo 361 ze dne 14. září 2000 Sb. „O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů“ a s tím samozřejmě souvisejících vyhlášek.

Pro získání řidičského oprávnění na motocykl jakékoliv kubatury bylo u nás podmíněno věkem 17 let. Je však citelný rozdíl mezi motocyklem s obsahem 125 ccm a s obsahem 750 ccm. Jde o rozdíly nejen výkonnostní, ale také rozdíly v jízdních vlastnostech motocyklů, v nepoměrech maximálních rychlostí u zmiňovaných skupin a v neposlední řadě v hmotnosti stroje a tudiž v jiných vlastnostech motocyklů. Při řízení motocyklů vyšší kubatury je potřebné stroj bezpečně zvládnout, naučit se s tímto strojem zvládat nástrahy a nebezpečí, které patří k provozu na pozemních komunikacích. Jinými slovy lze říci, že ke zvládnutí fyzikálních vlastností stroje je třeba získat zkušenosti v této oblasti, zejména při řízení motocyklů nižší kubatury, při nižších rychlostech.

S přijetím výše citovaného ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. došlo v ČR k citelným a správným novelizacím, které jsou již kompatibilní s právním řádem zemí EU. Zásadní průlom byl ve změně skupin a podskupin řidičských oprávnění a s tím sávnění a s tím s věkové hranice, která je jednou z podmínek získání příslušného řidičského oprávnění.

10.2. Podmíněné vydávání řidičských průkazů

Jako další možné opatření vyplývající z rozboru dopravní nehodovosti řidičů s malou praxí směřující ke snížení nehodovosti této skupiny řidičů, je vydávání řidičských průkazů na zkoušku. Jestliže by žadatel o řidičské oprávnění splnil všechny podmínky (dosáhl stanoveného věku, je zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel, je odborně způsobilý k řízení motorových vozidel), by byl mu vydán řidičský průkaz. Tento mladý začínající řidič by byl však po určitou dobu nadále sledován a zejména v oblasti dodržování pravidel silničního provozu, v případě osvědčení se, by mu byl řidičský průkaz ponechán. V případě ignorace

---

14 vyhláška FMV č.99/98 Sb., zákon o ŘP atd.
právních norem souvisejících s recidivou přestupků či trestných činů (dopravních nehod), byl by řidičský průkaz odebrán s podmínkou, že pro opětovné získání je zapotřebí nový výcvik.


S tímto možným opatřením na druhé straně také souvisí řádná a pravidelná prevence prováděná příslušníky Dopravních inspektorátů PČR. Jde o řádné dokumentování přestupků mladých řidičů a zajištění řádné evidence, která by měla sloužit jako podmět k dalším opatřením.

10.3. **Povinný dohled nad mladými řidiči – jízda s doprovodem**

Jako dalším možným opatřením ke snížení počtu dopravních nehod mladých začínajících řidičů je zavedení takzvaného povinného dohledu nad mladými řidiči.

Při získávání řidičského oprávnění je uchazeč veden a kontrolován instruktorem autoškoly, což z psychologického hlediska působí na řidiče-začátečníka pocitem jakési pojistky při řešení složitých dopravních situací. Jinými slovy lze říci, že instruktor je povinen odbornou radu či pomoc poskytnout. Z toho důvodu jsou vozidla pro žáky autoškol povinně vybavena dvojitým ovládáním.

10.4. **Bodový systém hodnocení dopravních přestupků**

se pouze body za ten nejzávažnější bodovaný přestupek nebo trestný čin. Řidič v České republice může dosáhnout maximálně 12 bodů, po dosažení této hranice je řidič okamžitě vyzván příslušným úřadem k tomu, aby odevzdal řidičský průkaz do pěti pracovních dnů na tento příslušný úřad. Po uplynutí lhůty dojde k pozbytí řidičského oprávnění a to i v případě, že tento řidič neodevzdá řidičský průkaz. Řidičské průkazy vydané v cizím státě nebo řidičské průkazy vydané v Evropském společenství se neodevzdávají, ale pro jeho držitele platí stejné podmínky a to, že po dosažení 12 bodů pozbývají po určenou dobu možností řídit motorová vozidla v rámci České republiky. Tyto informace jsou oznámeny řidiči, kterého se to týká i příslušnému orgánu státu, který mu vydal řidičský průkaz.

Řidič je oprávněn zažádat o vrácení řidičského oprávnění po uplynutí jednoho roku, pokud v té době nemá uloženou sankci zákaz činnosti, spočívající v tom, že mu byl vysloven zákaz řízení motorových vozidel uložený v přestupkovém nebo trestním řízení. Dále musí před vrácením řidičského průkazu řidič prokázat odbornou způsobilost. Ode dne vrácení řidičského průkazu se tomuto řidiči počítají body opět od nuly. Pokud řidič nezaznamená během posledních dvanácti kalendářních měsíců stejný bodovaný přestupek, budou mu odečteny 4 body z celkového počtu obdržených bodů. Po uplynutí dalších dvanáctí kalendářních měsíců bez bodovaného přestupku budou odečteny další 4 body a po třetích dvanáctí kalendářních měsících v řadě bez bodovaného přestupku se odečte zbytek bodů a řidič začíná opět s nulovým kontem bodů.

Pokud v této době běží řidiči trest nebo sankce zákazu činnosti, spočívající v tom, že mu byl vysloven zákaz řízení motorových vozidel uložený v přestupkovém nebo trestním řízení, neběží tomuto řidiči lhůta pro vrácení bodů. Jakmile vznikne řidiči nárok pro odečtení bodů, provede odečet příslušný úřad automaticky do tří pracovních dnů. Pokud řidič dosáhne 12 bodů, není již možné odečíst body. Z platností od 1. 9. 2008 může řidič absolvovat školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy, o tomto školení musí předložit doklad příslušnému úřadu, který mu odečte 3 body z celkového počtu dosažených bodů. Školení lze absolvovat pouze jednou za rok a tím pádem odečtení 3 bodů je také možné jen jednou za rok. Toto ovšem nemůžou absolvovat řidiči, kteří již dosáhli více než 10 bodů nebo spáchali dopravní přestupek, za který obdrželi 5 bodů ke dni provádění školení bezpečné jízdy.

Mezi Evropské státy, kde se využívá bodového systému u dopravních přestupků, patří rovněž Německo, Francie, Řecko, Polsko, Velká Británie, Chorvatsko, Slovinsko, Bulharsko, Irsko, Kypr, Lucembursko, Itálie, Maďarsko, Malta, Norsko, Lotyšsko, Dánsko, Rakousko, Španělsko a Česká republika. Podobné bodové systémy jsou také v USA, Kanadě, Novém Zélandu a v Austrálii. Bodové systémy v Evropě máme dva a to s přičítáním bodů a odečítáním bodů.

**Bodový systém s přičítáním bodů podle roku zavedení s maximálním počtem dosažení bodů.**

- 1974 – Německo 18 bodů
- 1993 – Řecko 25 bodů
- 1995 – Velká Británie 12 bodů
- 1998 – Slovinsko 18 bodů
- 2001 – Irsko 12 bodů
- 2001 – Kypr 12 bodů
- 2004 – Maďarsko 18 bodů
- 2004 – Malta 12 bodů
- 2004 – Norsko 12 bodů
- 2005 – Dánsko 3 body
- 2005 – Rakousko 3x, specifický systém bodového hodnocení známý jako 3x a dost
2006 – Česká republika 12 bodů

**Bodový systém s odečítáním bodů podle roku zavedení s počtem přidělených bodů.**

1992 – Francie 12 bodů
1993 – Polsko 21 bodů
1996 – Chorvatsko 7 bodů
2000 – Bulharsko 39 bodů
2002 – Lucembursko 12 bodů, zde platí bodový systém jen pro začátečníky
2003 – Itálie 20 bodů
2004 – Lotyšsko 16 bodů
2006 – Španělsko 12 bodů

Ministerstvo dopravy zpracovává každoročně statistiky počtu bodovaných řidičů v České republice.


Ze statistiky je vidět, že nárůst bodovaných řidičů začíná u věkové hranice 18 let a jde strmě nahoru, od věkové hranice 25 let zase klesá dolů. Což potvrzuje, že nejrizikovější a nejneukázněnější skupinou řidičů je věková hranice 18-25 let.

\(^{15}\)http://www.mdr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm

Jak je možné ze statistik vysledovat, samotné zavedení bodového systému nehodovost na silnicích nijak výrazně nesnížilo. Řidiči se přestali obávat postihů v rámci bodového hodnocení a jezdí jako dříve. Je to z různých důvodů, někteří si najímají právníky a advokáty, jiní firmy zaručující zrušení přestupku a tím i bodového hodnocení. Dále se někteří uchylují k tomu, že se pokouší policistům ujiždět z místa přestupku a i když je přestupek řádně zjištěn a zadokumentován, pak spoléhají na tzv. osobu blízkou. Provoz na silnicích neustále roste, kvalita silnic není dobrá, a jak jsem uváděl, samotný bodový systém nehodovost výrazně nesníží, tak že je potřeba něco změnit.

V dnešní době není možné, aby na každém rohu stál policista, proto je nutné působit na výchovu mladých řidičů. Mladý řidič by si měl být vědom při každém nastartování, že není důležité dojet co nejrychleji, ale co nejbezpečněji. Učit je, aby nebrali ostatní řidiče jako překážku a nedávali jim to najevo, nebo jak se v poslední době děje, dokonce je v uvozovkách vychovávali. Policisty by neměli brát jako nepřátele a protivníky, ale jako pomoc na silnicích.

\textsuperscript{16} http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm
\textsuperscript{17} http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm
11. Statistické vyjádření dopravní nehodovosti řidičů s 1-2 letou praxí

11.1. Statistické vyjádření růstu dopravní nehodovosti z pohledu České republiky

Vývoj absolutního počtu nehod a počtu zraněných osob byl v roce 2012 ve srovnání s rokem 2011, příznivý. Porovnání hodnot základních ukazatelů s rokem 2011 je následující:

Nárůst byl zaznamenán v kategorii

<table>
<thead>
<tr>
<th>počet nehod</th>
<th>o 6 267,</th>
<th>tj. o 8,3%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>počet lehce</td>
<td>o 71 osob,</td>
<td>tj. o 0,3%</td>
</tr>
<tr>
<td>odhad hmotné</td>
<td>o 2 473 mil. Kč,</td>
<td>tj. o 5,3%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pokles byl zaznamenán v kategorii

<table>
<thead>
<tr>
<th>počet usmrcených</th>
<th>o 26 osob,</th>
<th>tj. o 3,7%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>počet těžce zraněných</td>
<td>o 106 osob,</td>
<td>tj. o 3,4%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Z porovnání jednotlivých období roku 2012 vyplývá, že počet usmrcených osob byl v porovnání s rokem 2011, vyšší pouze ve druhém čtvrtletí a nejvyšší pokles zaznamenáváme v prvním čtvrtletí (o 18 osob, tj. o 13 %). Z vývoje dále vyplývá, že počet usmrcených osob ve třetím čtvrtletí roku 2012 byl nejnižší za posledních 10 let a vůbec poprvé se ve třetím a čtvrtém čtvrtletí „dostal“ pod hodnotu 200 osob.

Tabulka č. 5 - počet usmrcených dle čtvrtletí srov. 2012/2011

<table>
<thead>
<tr>
<th>I. čtvrtletí</th>
<th>ROK 2012</th>
<th>ROK 2011</th>
<th>Rozdíl</th>
<th>Rozdíl v %</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>120</td>
<td>138</td>
<td>-18</td>
<td>-13,0%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>II. čtvrtletí</td>
<td>189</td>
<td>183</td>
<td>6</td>
<td>3,3%</td>
</tr>
<tr>
<td>III. čtvrtletí</td>
<td>198</td>
<td>202</td>
<td>-4</td>
<td>-2,0%</td>
</tr>
<tr>
<td>IV. čtvrtletí</td>
<td>174</td>
<td>184</td>
<td>-10</td>
<td>-5,4%</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>681</td>
<td>707</td>
<td>-26</td>
<td>-3,7%</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Statistický přehled uvedený v následujících kapitolách je zpracován na základě údajů systému počítačové evidence nehod v silničním provozu Policejního prezidia České republiky.

Počínaje 1. lednem 1979 podléhají statistickému sledování všechny nehody s silničním provozu, které byly dopravní policii nahlášeny.


Za posledních deset let se na našich silnicích stalo 1 758 377 nehod, při nichž bylo 13 460 lidí usmrceno, 59 444 bylo těžce zraněno a dalších 283 277 bylo zraněno lehce. Odhad hmotné škody dosáhl téměř 50 miliard Kč (přesně 48,1 mld. Kč).

11.1.1. Přehled podle délky řidičské praxe

Z celkového počtu dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel v roce 2012 – 70 441, z toho zavinili 5 132 DN řidiči s praxí do 1 roku – tj. 7,29% z celkového počtu DN. Ve sledovaných kategoriích je rozdíl následující: nepřiměřená rychlost 1 949 DN, tj. 37,98%, nesprávné předjíždění 120 DN, tj. 2,34%, nedání přednosti v jízdě 772 DN, tj. 15,04%, nesprávný způsob jízdy 2 291 DN, tj. 44,64%, alkohol u viníka 569 DN, tj. 11,09%.

Řidiči s praxí od 1 do 2 let zavinili z celkového počtu nehod 3 181 DN, tj. 4,52%. Ve sledovaných kategoriích je rozdíl následující: nepřiměřená rychlost 1 004 DN, tj. 31,56%, nesprávné předjíždění 73 DN, tj. 2,29%, nedání přednosti
v jízdě 533 DN tj. 16,76%, nesprávný způsob jízdy 1 571 DN tj. 49,39%, alkohol u viníka 275 DN, tj. 8,65%.

Řidiči **s praxí od 3 do 5 let** zavinili z celkového počtu nehod 7 059 DN, tj. 10,02%. Ve sledovaných kategoriích je rozdíl následující : nepřiměřená rychlost 2 165 DN, tj. 30,67%, nesprávné předjíždění 142 DN, tj. 2,01%, nedání přednosti v jízdě 1 290 DN, tj. 18,27%, nesprávný způsob jízdy 3 462 DN, tj. 49,04%, alkohol u viníka 568 DN, tj. 8,05%.

Řidiči **s praxí od 6 do 10 let** zavinili z celkového počtu nehod 8 919 DN, tj. 32,83%. Ve sledovaných kategoriích je rozdíl následující : nepřiměřená rychlost 2 372 DN, tj. 26,59%, nesprávné předjíždění 179 DN, tj. 2,01%, nedání přednosti v jízdě 1 688 DN, tj. 17,22%, nesprávný způsob jízdy 2 450 DN, tj. 65,49%, alkohol u viníka 1 560 DN, tj. 4,16%.

Řidiči **s praxí více než 10 let** zavinili z celkového počtu nehod 23 129 DN, tj. 32,83%. Ve sledovaných kategoriích je rozdíl následující : nepřiměřená rychlost 5 007 DN, tj. 21,65%, nesprávné předjíždění 551 DN, tj. 2,38%, nedání přednosti v jízdě 4 888 DN, tj. 21,13%, nesprávný způsob jízdy 12 683 DN, tj. 54,84%, alkohol u viníka 1 999 DN, tj. 8,64%.

Z tohoto statistického vyjádření dopravní nehodovosti podle praxe v řízení motorového vozidla jasně vyplývá, že nejčastější příčinou ve sledovaných kategoriích u všech skupin řidičů s různou délkou praxe je nesprávný způsob jízdy. Druhé místo zaujímá u řidičů s praxí do 1 roku a od 1-2 let nepřiměřená mnohdy také neodhadnutí rychlosti v závislosti na profilu či dopravně-technickém stavu komunikace, či na rychlosti ostatních účastníků silničního provozu, zejména jedná-li se o nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem atd. U ostatních skupin řidičů je na druhém místě nedání přednosti v jízdě, což je dle mého názoru zapříčiněno spíše nepozorností, roztržitostí, či nevěnování se plně řízení, než nedostatečnou zkušeností v řízení motorových vozidel jako u kategorie viz. výše.
11.1.2. Přehled podle věku řidiče (viníka)

Z celkového počtu dopravních nehod, zavinili řidiči do 17 let 228 DN, tj. 0,32%. Řidiči ve věku 18-20 let zavinili 3 699 DN, tj. 5,25%, ve věku 21-24 let zavinili 6 089 DN, tj. 8,64%, ve věku 25-29 let zavinili 6 715 DN, tj. 9,53%, ve věku 30-39 let zavinili 14 288 DN, tj. 20,28%, ve věku 40-49 let zavinili 10 386 DN, tj. 14,74%, ve věku 50-59 let zavinili 7 353 DN, tj. 10,44%, ve věku 60-64 let zavinili 2 707 DN, tj. 3,84%, ve věku 65-69 let zavinili 1 657 DN, tj. 2,35% a ve věku nad 70 let zavinili 2 070 DN, tj. 2,94%.

Z tohoto statistického přehledu vyplývá, že rapidní nárůst dopravní nehodovosti začíná u skupiny řidičů od 18-20 let, vzrůstající tendence pokračuje až ke skupině řidičů od 30-39 let, kdy tato skupina má zároveň největší podíl na zavinění dopravních nehod z celkového počtu v ČR (21,55%). Dále pak dochází k poklesu, kdy skupina řidičů od 65-70 let má zanedbatelný podíl na zavinění DN.

11.1.3. Příklad z vlastní praxe


Ze závěru znaleckého posudku znalce z oboru silniční dopravy vyplýnulo, že řidič P.H. jel s vozidlem Š-Fabia rychlostí cca o 10 km/h vyšší, tj. asi 90 km/h, než bylo za daných okolností přiměřené. Pokud by nepřekročil hodnotu 80 km/h, s největší pravděpodobností by mohl extrémní jízdní manévr zvládnout, bez opětovného vyjetí do protisměru. Řidič vozidla LIAZ před místem nehody jel
způsobem v souladu s bezpečností silničního provozu a dopravní situací v daném úseku. Cyklista se v daném místě pohyboval neosvětlený, čímž vytvářel překážku silničního provozu, na kterou ostatní řidiči museli účinně a důrazně reagovat.

Hlavní příčinu vzniku předmětné dopravní nehody – střetu vozidla Š-Fabia a nákladním vozidlem Liaz, lze z technického hlediska spatřovat ve způsobu jízdy cyklisty, který byl neosvětlený a tím nutil ostatní řidiče na něj náhle reagovat a rovněž ve skutečnosti, že řidič vozidla Š-Fabia se pohyboval rychlostí cca 90 km/h, kdy přiměřená hodnota byla dle znaleckého posudku na rozhled 50,5-82,3 km/h, a na dohled 29,9-52,9 km/h.
12. Závěr

Smyslem a cílem této závěrečné práce bylo vytýčení hlavních příčin dopravní nehodovosti řidičů s krátkou praxí a možných řešení k předcházení dopravním nehodám této skupiny řidičů. Dle tabulek a grafů uvedených v této práci je zřejmé, že dopravní nehodovost této skupiny řidičů je alarmující a každým rokem těchto dopravních nehod přibývá. Jako hlavní příčina dopravní nehodovosti pojednané skupiny řidičů, jakož i řidičů ostatních skupin, je udávána pod souhrnným pojmem „nesprávný způsob jízdy“ a „rychlost jízdy“. Údaje uvedené v tabulkách a grafech jsou určitým způsobem zkrášleny zejména proto, že počty nehod jsou uvedeny jako absolutní tzn., že se nevztahují na celkový počet řidičů v dané skupině. Proto např. věková skupina 30-39 let vykazuje největší nehodovost, neboť tato je zřejmě nejpočetnější a zároveň má největší podíl na silničním provozu.

Ke snížení dopravní nehodovosti řidičů s krátkou praxí, jakož i všech řidičů by výrazně napomohlo přijetí některých opatření v této práci navrhovaných, určitým výrazným krokem bylo přijetí a zavedení bodového systému, což je určitým způsobem modifikováno v přestupkovém zákoně, který byl zdařile novelizován. Tento tzv. bodový systém vnesl do podvědomí řidičů určitou psychologickou brzdu a „nutí“ řidiče k zvýšení dopravní kázně pod hrozbou trestných bodů, které jsou pak důvodem k odnětí řidičského oprávnění. Dalším výrazným legislativním krokem v před, bylo přijetí nového zákona č. 361/2000 Sb. o provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Dalším navrhovaným řešením, které by bylo možné přijmout je vydávání řidičských průkazů na zkoušku a s tím související dobrovolné či povinné doškolovací kurzy uvedené v této práci.

Dále je nutné se věnovat důsledné preventivní činnosti Policie ČR na úseku kontroly silničního provozu (měření maximální povolené rychlosti, kontrola dodržování zákonů a omezení na nebezpečných úsecích silnic, preventivní kontroly řidičských oprávnění a technického stavu vozidel apod.).
Prevenci je nutné zaměřit na důkladné vykazování způsobených dopravních přestupků do evidence Dopravních inspektorátů k prokazování tzv. ztráty spolehlivosti k řízení motorových vozidel a následnému odnímání řidičských průkazů. Dále je nutné preventivně a výchovně na řidiče působit již od raného věku, formou besed, přednášek na základních a středních školách - tzv. zavedená dopravní výchova na všech stupních vzdělání.

Je také nezbytné, aby neustále docházelo ke spolupráci PČR s autoškolami a Obcemi s pověřenou působností ve formě různých konzultací a úprav výcviku řidičů vedoucí k nepřetržité kontrole, prevenci a dopravní výchově.
13. Použitá literatura


[18] Vyhláška ministerstva vnitra. Vyhláška ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb. o řidičských průkazech ve znění pozdějšíchZákon č. 200/90 Sb. o přestupcích ve znění změn a doplňků

[19] Zákon č. 140/1961 Sb. trestní zákon ve znění změn a doplňků

[20] Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích


[22] Zákon č. 247/2000 Sb. Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších zákonů a předpisů

[23] Internetové stránky Ministerstva dopravy České republiky - www.mdcr.cz


[27]
14. Seznam příloh

Příloha číslo 1: Počet bodovaných a vybodovaných řidičů za rok 2009

Příloha číslo 2: Počet bodovaných a vybodovaných řidičů za rok 2010

Příloha číslo 3: Počet bodovaných a vybodovaných řidičů za rok 2011
Příloha č. 1

Počet bodovaných a vybodovaných řidičů za rok 2009

Příloha č. 2

Počet bodovaných a vybodovaných řidičů za rok 2010

Příloha č. 3

Počet bodovaných a vybodovaných řidičů za rok 2011

[Graph showing distribution of boded and unboded drivers by age group, with a peak at age 27 for boded drivers and an average age for unboded drivers indicated.]