

Univerzita Palackého v Olomouci

Filozofická fakulta

Katedra Psychologie

**RISKANTNÍ JEDNÁNÍ MLADÝCH ŘIDIČŮ V ČESKÉ  
REPUBLICCE**



**Magisterská diplomová práce**

Autor: Bc. Zuzana Šejdová

Vedoucí: PhDr. Lenka Šrámková

Olomouc

**2015**

### **Prohlášení**

Místopřísežně prohlašuji, že jsem magisterskou diplomovou práci na téma:  
„Riskantní jednání mladých řidičů v České republice“ vypracovala samostatně pod  
odborným dohledem vedoucí diplomové práce a uvedla jsem všechny použité  
podklady a literaturu.

V ..... dne ..... Podpis .....

## **Poděkování**

Mé poděkování patří v první řadě PhDr. Lence Šrámkové za odborné vedení, pomoc a trpělivost a PhDr. Danielu Dostálovi, Ph.D. za statistické poradenství. Také děkuji za spolupráci při sběru dat společnosti FTL a.s. Prostějov, panu Václavu Jelínkovi z Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s., a PhDr. Aloisi Hudečkovi. V neposlední řadě děkuji své rodině, přáteli a kamarádům za toleranci a emocionální podporu.

# Obsah

## I. Úvod

## II. Teoretická část

1	Dopravní psychologie a nehodovost.....	6
1.1	Dopravní psychologie.....	6
1.2	Dopravněpsychologické vyšetření .....	7
1.3	Profesionální řidiči.....	9
1.4	Dopravní nehody a jejich příčiny .....	10
2	Mladí řidiči v kontextu dopravních nehod.....	13
2.1	Mladí řidiči ve světě v číslech.....	13
2.2	Mladí řidiči v České republice v číslech.....	15
3	Aspekty rizikovosti mladých řidičů .....	18
3.1	Psychologické aspekty.....	18
3.2	Sociální faktory a životní styl.....	20
3.3	Mladí řidiči vs. mladé řidičky .....	21
4	Riskantní jednání na cestách a vnímání rizika.....	23
4.1	Měření riskantního jednání a vnímání rizika.....	23
4.2	Rizikové jednání a mladí řidiči.....	24
4.3	Typologie rizikového jednání mladých řidičů dle Ulleberga a Harré .....	27
5	Proces získání ŘP a dopravní výchova .....	29
5.1	Autoškoly a řidičské oprávnění ve světě .....	30
5.2	Možnosti zlepšení dopravní výchovy a systému získávání řidičského oprávnění v ČR.....	31
6	Replikace dotazníku, předvýzkum a pilotní studie .....	33

## III. Praktická část

7	Vymezení výzkumného problému, cílů práce, hypotéz a výzkumných otázek	35
7.1	Cíle práce.....	36
7.2	Hypotézy .....	36
7.3	Výzkumné otázky.....	36

8	Metodologický rámec výzkumu .....	37
8.1	Obecné vymezení a design výzkumu .....	37
8.2	Metody získávání dat a popis použitých metod .....	37
8.3	Postup zpracování a analýza dat .....	44
8.4	Organizace a průběh výzkumu .....	45
8.5	Etické hledisko výzkumu .....	46
9	Výzkumný soubor.....	47
9.1	Cílová populace a výběrový soubor internetového výzkumu .....	47
9.2	Cílová populace a výběrový soubor sběru „tužka papír“ .....	54
10	Výsledky .....	59
10.1	Riskantní jednání u mladých řidičů a profesionálů.....	59
10.2	Vnímání rizika u mladých řidičů a profesionálů.....	64
10.3	Riskantní jednání mladých řidičů a mladých řidiček.....	68
10.4	Vnímání rizika mladých řidičů a mladých řidiček.....	70
11	K platnosti hypotéz .....	72
12	Odpovědi na výzkumné otázky .....	73
	Jaké rizikové chování v dopravních situacích převládá u mladých řidičů? .....	73
13	Diskuse.....	75
14	Závěry .....	81
15	Souhrn.....	83

# I. Úvod

Tato práce z oblasti dopravní psychologie se zabývá riskantním jednáním a vnímáním rizika v dopravní situaci u mladých řidičů (do 25 let) a jejím základem je replikovaná část australského výzkumu DRIVE Study (Ivers et al., 2006; 2009). Práce si klade za cíl popsat nejčastější rizikové chování a vnímání rizika v kontextu dopravy se zaměřením na mladé řidiče, jejichž výsledky jsou srovnány s kontrolní skupinou řidičů profesionálů. V rámci skupiny mladých řidičů je rizikové jednání a vnímání rizika srovnáno na základě pohlaví.

Účast na fatálních dopravních nehodách mladých řidičů je dle výzkumů z celého světa signifikantně vyšší než u ostatních věkových skupin. V posledních dvaceti letech se zájem o výzkum této problematiky zvyšuje. I v České republice jsou dle statistik mladí řidiči rizikovou skupinou, ale z hlediska výzkumů je u nás tato oblast ne příliš probádaná. Výsledky této práce mohou být podkladem pro další výzkumy na toto téma.

Teoretická část práce v úvodní kapitole nastiňuje zaměření dopravní psychologie a v praxi užívané dopravněpsychologické vyšetření. Dále je rozebrána problematika nehodovosti z hlediska příčin a také situace mladých řidičů v kontextu dopravních nehod jak v České republice, tak ve světě. Samostatná kapitola je věnována aspektům rizikovosti mladých řidičů z hlediska psychologického, sociálního či genderového. V následující kapitole je popsáno riskantní jednání mladých řidičů z hlediska různých typologií, vnímání rizika a jeho měření. S tématem mladých řidičů souvisí i kapitola, která pojednává o systému vzdělávání a procesu získání řidičského oprávnění, který je v České republice momentálně diskutovaným tématem zákonodárců. Budoucí novely se mohou inspirovat systémem v USA či západních a severních evropských státech. Poslední kapitola teoretické části popisuje předvýzkum a pilotní studii zde prezentovaného replikovaného výzkumu.

Praktická část práce se věnuje výzkumu riskantního jednání a vnímání rizika v dopravní situaci u mladých řidičů a u řidičů profesionálů. Diskuse se zabývá limity výzkumu ve všech jeho částech, přesahem výzkumu i možnými přínosy.

## II. TEORETICKÁ ČÁST

### 1 Dopravní psychologie a nehodovost

Být účastníkem silničního provozu v sobě zahrnuje více, než si lidé běžně uvědomují. Neobnáší to jen interakci mezi řidiči automobilu, motocyklu, autobusu, chodci či cyklisty. Nedílnou součástí systému dopravy jsou také zákony, nařízení, vyhlášky, dopravní značky, semaforey a další prvky dopravního prostředí. To vše přispívá k tomu, aby byl provoz na komunikacích co nejvíce plynulý, pohodlný a především také bezpečný. Právě zkoumání rizikových oblastí a následné bezpečnostní opatření jsou jedním z hlavních cílů aplikované disciplíny dopravní psychologie. Hlavním předmětem dopravní psychologie je lidský činitel v systému dopravy, kterého se dnes čím dál častěji týká také dopravněpsychologické vyšetření, které České republice povinně podstupují řidiči z povolání, instruktoři autoškol či vyhodování řidiči žádající o navrácení řidičského oprávnění. Dopravní psychologie zasahuje do všech typů dopravy – silniční, letecké, vodní či železniční. Tato práce se zabývá pouze dopravou silniční. V této kapitole bude stručně nastíněno vymezení aplikovaného oboru dopravní psychologie, dopravněpsychologické vyšetření, skupina profesionálních řidičů a podrobněji se práce bude zabývat stěžejními tématy nehodovosti a rizikovosti mladých řidičů. Právě nehodovost a rizikové jednání řidičů je v současnosti jedním z klíčových témat dopravní psychologie, ve kterém hrají nešťastný prim mladí řidiči, o kterých pojednávají další kapitoly této práce.

#### 1.1 Dopravní psychologie

Dopravní psychologii, stejně jako psychologii celkově, lze definovat mnohými způsoby. Dle jedné rozšířené definice je dopravní psychologie: *„Psychologie užitá v dopravě se zabývá především zkoumáním psychických procesů při různých činnostech osob řídících dopravní prostředky a jiných účastníků dopravy, zjišťováním jejich závislostí na individuálních vlastnostech člověka, na metodách výuky, výcviku a výchovy, na dopravní technice“* (Štikar, Hoskovec, & Štikarová,

2003, 9-10). Šucha (2013, 9) o dopravní psychologii hovoří jako o vědě, která: „...přispívá ke zvyšování dopravní bezpečnosti především výběrem řidičů, jejich vzděláváním a výcvikem, rehabilitací řidičů, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění, optimalizací režimu práce a odpočinku u profesionálních řidičů, posuzováním dopadů na bezpečnost různých informačních technologií ve vozidle nebo posuzováním vlivů dopravního prostředí (billboardy, konstrukce silnic) na řidiče“. Kořán (2009) vymezuje 3 základní úkoly dopravní psychologie: hodnocení a psychologickou diagnostiku řidičů, výzkum dopravní bezpečnosti z psychologického hlediska a poradenství a metody výcviku a zdokonalování řidičských dovedností.

Tzv. diamant model poukazuje na komplexnost situace v dopravě a zahrnuje pět dimenzí, které jsou na sobě částečně závislé a vzájemně se ovlivňují – nastane-li změna v jedné oblasti, často se promítne také do ostatních. Mezi tyto faktory ovlivňující naše řidičské chování patří rozmanité charakteristiky každého člověka, interakce mezi účastníky provozu, samotný dopravní prostředek, kultura a společnost s danými normami a infrastruktura (Risser 2006, in Chaloupka-Risser, Risser, & Zuzan, 2011).

Hlavním předmětem dopravní psychologie je lidský činitel v systému dopravy, který hraje roli ve všech aspektech dopravního prostředí a kterého se dnes čím dál častěji týká také dopravněpsychologické vyšetření (traffic psychology assessment).

## **1.2 Dopravněpsychologické vyšetření**

Dle §87a, zákona 361/2000 Sb. jsou určité skupiny řidičů povinny podstoupit dopravněpsychologické vyšetření. Jedná se o řidiče z povolání, např. o řidiče vlastníci řidičské oprávnění skupiny C, C+E, C1, C1+E, kteří řídí automobil o největší povolené hmotnosti nad 7 500 kg, řidiče vlastníci řidičské oprávnění skupin D, D+E, D1, D1+E, řidiče žádající o navrácení řidičského oprávnění nebo instruktory v autoškolách. Kompletní vymezení skupin řidičů, na které se vztahuje povinnost dopravněpsychologického vyšetření, udává Zákon o silničním provozu 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (133/2011 Sb.), paragraf § 87a Dopravněpsychologické vyšetření, a zákon o Autoškolách 347/2000 Sb.



„Dopravní psychodiagnostika bere v úvahu fakt, že dopravní chování je určováno u řidiče dopravním charakterem, ovšem v závislosti na dopravních situacích, které buď řidič vytváří, nebo se na jejich vytváření podílí anebo se do nich dostává vinou jiných řidičů a dopravních podmínek“ (Havlík, 2013, 39). Žádný zákon zatím ale neudává konkrétní náplň a formu dopravněpsychologického vyšetření, které se zpravidla skládá z části zkoumající výkonnost a osobnostní charakteristiky. Jednotlivé metody však striktně specifikovány nejsou – jediným požadavkem je jejich standardizace a relevantnost k testované oblasti, proto se může toto vyšetření u jednotlivých dopravních psychologů lišit. Dle §87a, zákona 361/2000 Sb. je pouze psycholog akreditovaný Ministerstvem dopravy oprávněn provádět dopravněpsychologické vyšetření

Obecně se skládá dopravněpsychologické vyšetření z 5 částí – 2. a 4. z nich souvisí s přímou prací s klientem a zabývá se psychologickou explorací. Jednotlivé části vyšetření jsou:

- 1) *„shromáždění a studium všech relevantních dokumentů o klientovi*
- 2) *sběr a vyhodnocení anamnestických údajů*
- 3) *diagnostická část*
- 4) *individuální rozhovor s klientem*
- 5) *zpracování závěrečné zprávy a reportování relevantním subjektům (Šucha & Šrámková, 2014).*

Havlík (2013) uvádí, že v rámci výkonových testů je třeba zkoumat koncentraci pozornosti, reagování, inteligenci, senzomotorickou koordinaci a psychomotoriku a provizorní, prostorovou a zrakovou paměť. Část vyšetření zaměřující se na osobnost by poté měla zahrnout oblast emotivity, extroverze a introverze, přizpůsobivosti, sebekontrolu, sebeovládání, racionalitu, dominanci, odpovědnost, stresovou odolnost atd. Výstupem dopravněpsychologického vyšetřením je závěrečná zpráva informující o dopravně psychické způsobilosti řidiče ve zkoumaném typu dopravy, případně motivaci k řízení, osobnostních charakteristikách, integritě osobnosti, očekávaném dopravním chování, o struktuře schopností, psychosomatické kapacitě, stresové, frustrační a únavové odolnosti, agresivních či impulzivních sklonech atd.

### 1.3 Profesionální řidiči

V evropské ani české legislativě dosud není jasně specifikována hranice oddělující „řidiče amatéra“ a řidiče profesionála. Za profesionální řidiče mohou být považováni také řidiči s oprávněním skupiny B – např. taxikáři, obchodní zástupci či řidiči vozidel s právem přednostní jízdy, na které se však ze zákona nevztahují přísnější kritéria řidičské způsobilosti než běžné držitele tohoto oprávnění. Obecně se za profesionální řidiče považují řidiči z povolání s povinností podrobovat se dopravněpsychologickému vyšetření specifikovanému v kapitole 1.2 a v Zákoně o silničním provozu 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (133/2011 Sb.). Dle paragrafu §87 se kromě dopravněpsychologického vyšetření profesionální řidiči musí podrobovat pravidelným lékařským prohlídkám. Obě tato vyšetření je řidič povinen podstoupit před zahájením výkonu profesní činnosti. Frekvence těchto vyšetření se liší následovně: do dovršení věku 50 let se řidič podrobuje lékařské prohlídce každé 2 roky, po 50 letech jednou ročně. Dopravněpsychologickému vyšetření se znovu řidič podrobuje nejdříve 6 měsíců před a nejpozději v den dosažení 50 let.

S výkonem povolání profesionálního řidiče souvisí také průkaz profesní způsobilosti, který řidič obdrží po absolvování zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. O tomto tématu pojednává Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel č. 247/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů, který ukládá povinnost držení profesního průkazu všem řidičům řídícím vozidlo, jehož provoz vyžaduje držení řidičského oprávnění typu C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E. Zákon také v odstavci 2 udává výjimky, na které se nevztahuje povinnost držení průkazu profesní způsobilosti.

Bakalář (1992) ve své Metodice 9202 člení řidiče, na které se vztahuje dopravněpsychologické vyšetření, do 14 specifických kategorií dle požadavků a předpokladů k řízení daného dopravního prostředku. Až na první kategorii amatérů zařazené kvůli vyhodovaným řidičům, jsou to kategorie řidičů autobusu dálkového i MHD či mezinárodní autobusové přepravy, elektrických drah, mezinárodní kamionové přepravy, nákladní vnitrostátní přepravy, přepravy nebezpečných věcí, strojvedoucí metra, taxislužeb, tzv. těžké dopravy, učitelů autoškoly, řidičů vozidel s právem přednostní jízdy a referentů, obchodníků a řidičů smluvní přepravy.

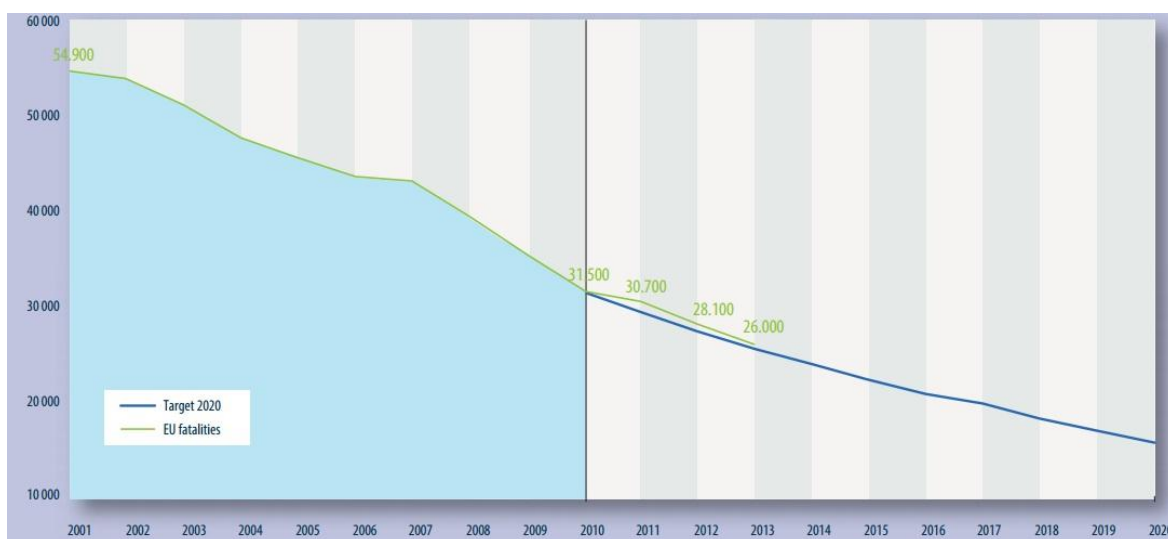
Specifika v řízení v roli profesionála a soukromé osoby se značně liší. Řidič hromadné dopravy nese odpovědnost za životy desítky pasažérů. Obecně profesionálové tráví většinu pracovní doby právě vykonáváním řídičské aktivity, jež je velmi náročná na koncentraci pozornosti, vyžaduje neustálou kontrolu, úsudkové a rozhodovací procesy. Řidiči z povolání také čelí vysoké zátěži, kterou lze rozdělit do 3 základních skupin:

- **Senzorická zátěž** – plynoucí z neustálé aktivity smyslových orgánů a příslušných mozkových center
- **Mentální zátěž** – plynoucí z nutnosti přijímané informace zpracovat, souvisí s pozorností, pamětí, myšlením, rozhodováním apod.
- **Emoční zátěž** – vycházející často ze situací a požadavků z vnějšího světa vyvolávajících afektivní odezvu (např. neukáznění pasažéři, agresivní řidiči ostatních vozidel atd.) (BESIP, 12. března 2015).

## 1.4 Dopravní nehody a jejich příčiny

Podle evropských statistických databází každým rokem v Evropě umírají při dopravních nehodách či na následky zranění z dopravních nehod desítky tisíc lidí. Tyto fatální nehody se staly celospolečenským problémem, který se Evropská Unie snaží řešit a tato čísla redukovat prostřednictvím programu zabývajícím se bezpečností na cestách. Jak je možné vidět na Grafu 1, od roku 2001 do 2013 se sice počty usmrcených na cestách snížily téměř o polovinu, z přibližně 54 900 na 26 000, nicméně stále se jedná o vysoká čísla. Cílem tohoto programu EU je zajistit větší bezpečnost silničního provozu tak, aby do roku 2020 nebyla mortalita vyšší než cca 15 000 zesnulých ročně.

**Graf č. 1: Mortalita v EU na cestách od roku 2001**



(Zdroj: European Commission, nedat.)

I v České republice počet úmrtí na následky dopravních nehod v posledních letech stále zaznamenává sestupný trend, stále však ročně zemře na českých silnicích zhruba 600 lidí (Lerch, 16. března 2015, ústní sdělení).

Dopravní psychologie se zabývá propojením dopravního prostředí, člověka a dopravního prostředku. Z hlediska dopravních nehod je klíčovým faktorem právě člověk, jehož selhání zapříčiní až 90 % nehod, z technických důvodů nastane jen asi 10 % nehod (Shinar, 1978, in Wundersitz, 2008). Toto tvrzení může být lehce desinterpretováno, protože člověk může nepřizpůsobit svou jízdu okolnostem. I z technické stránky zde člověk hraje roli, protože je to právě on, kdo automobil vyrobil. Teoreticky je tedy člověk 100 % viníkem.

Jedno z mnoha dělení příčin dopravních nehod uvádí celkem 9 skupin chybných výkonů na straně člověka:

1. *Porušený zdravotní tělesný stav včetně nedostatků smyslových orgánů,*
2. *Nedostatek úsudkových schopností,*
3. *Nedostatek znalostí,*
4. *Nedostatek zručnosti, pohybových dovedností (nedostatek zkušeností a anticipace),*
5. *Nedostatek potřebných osobnostních vlastností*
6. *Přechodné stavy:*
  - a) *únava z dlouhých jízd a nevyspaní, která mizí po odpočinku,*

*b) okénko ve vědomí, přechodné útlumové stavy aktivní pozornosti nebo některých jejích složek bez únavy,*

*c) přechodné emoce z rodinných, společenských a jiných důvodů, absorbující pozornost*

7. *Alkohol a drogy*

8. *Chronické abnormní duševní stavy: neurózy, periodické nebo neperiodické proměny impulzivity, různé poruchy vědomí*

9. *Činnost v časové zátěži*“ (Bartoš 2004, in Štikar, Hoskovec, & Šmolíková, 2006, 75-76).

Také Pund, Otte a Jänsch (2014) zkoumali metodologií ACAS (Accident Causation Analysis System) lidský faktor jakožto příčinu více než 90 % dopravních nehod. Výstupem jejich studie bylo 5 kategorií, ve kterých lidské selhání může vést k nehodě:

1. Přístup k informacím (Information access) – selhání v této kategorii nastává, když účastník nemá přístup k relevantním informacím v okamžiku nehody – tyto informace mohou být zakryty objekty ve vozile či zvenku nebo nejsou vnímány kvůli psychické či zdravotní kondici.
2. Přijetí informace (Information admission) – chybné jednání nastává tehdy, kdy relevantní informace mohla být přijata, ale zároveň nemusela být nebo nebyla zaznamenána včas.
3. Zhodnocení informace (Information evaluation) – k chybným úkonům vyplývajících z této kategorie dochází, když jedinec informaci přijme, ale zároveň ji špatně vyhodnotí či desinterpretuje.
4. Plánování (Planning) – po přijetí a správném zhodnocení informace může nastat chyba při plánování, jak s tímto poznatkem naložit.
5. Výkon činnosti (Operation) – chyby při samotném vykonávání plánované akce.

## 2 Mladí řidiči v kontextu dopravních nehod

Nehodovost je obecně z hlediska zavinění nejčastější u řidičů mezi 35. až 45. rokem, ale je nutno brát v potaz, že se jedná o absolutní čísla a tato skupina je v rámci držitelů řidičského oprávnění nejpočetnější (Lerch, 16. března 2015, ústní sdělení). Věkové vymezení skupiny mladých řidičů se jemně liší v různých státech. Ve většině studií se za mladé považují řidiči v rozmezí od 15 až 16 do 24 až 25 let. Neurologické výzkumy dokazují, že mozek se do 25 let stále vyvíjí a do tohoto věku nemusí být plně vyzrálý. Jedná se především o oblast prefrontálního cortexu, jenž je sídlem pro tlumení impulzů, rozhodovací procesy či usuzování (Pauš, 2005). Z neurofyziologického hlediska je dále před 25 rokem mimo jiné nedostatečně vyvinut mozeček (Cerebellum), díky kterému může docházet ke špatné koordinaci pohybů a také je v nerovnováze limbická a kortikální část mozku, což zapříčiňuje větší tendenci riskovat a vyhledávat vzrušení (Glendon, 2011).

Ze všech věkových skupin řidičů jsou právě mladí řidiči považováni za nejvíce rizikové. Celková čísla počtu dopravních nehod mohou na první pohled hovořit o opaku, ale je nutné se zaměřit na kontext, závažnost a následky daných nehod – právě ve fatálních dopravních nehodách se mladí řidiči vyskytují daleko častěji než zbývající skupiny dohromady. Zajímavé je, že tato situace je obdobná v zemích celého vyspělého světa, Českou republiku nevyjímaje.

### 2.1 Mladí řidiči ve světě v číslech

Ve Spojených státech amerických a ostatních vyspělých zemích se problematice mladých řidičů věnuje značná pozornost odborné veřejnosti a je prováděno mnoho výzkumů.

V USA jsou dopravní nehody hlavní příčinou úmrtí dospívajících. Již v počátku 90. let byla popsána tragická situace mladých řidičů, kdy například Williams (1993) upozornil, že podíl nehod u řidičů mezi 16. až 19. rokem je čtyřikrát vyšší než počet nehod všech ostatních skupin řidičů dohromady a více než 40 % zesnulých v dané věkové skupině zemřelo na následky dopravní nehody.

Dle statistik (OECD) Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj a Evropské konference ministrů dopravy sice tvoří řidiči mladší 25 let pouze 10 % řidičské populace 34 nejvyspělejších zemí světa, následky jejich dopravních nehod jsou však tragičtější než u ostatních řidičů. Jsou zodpovědní za více než čtvrtinu obětí zemřelých při dopravní nehodě či na její následky. Na jednoho mladého řidiče zesnulého při dopravní nehodě připadá zhruba 1,3 jiné oběti (Porter, 2011). V roce 2011 následkem dopravní nehody zemřelo asi 2 650 dospívajících ve věku 16 až 19 let, dalších téměř 292 000 skončilo kvůli zraněním z nehody v nemocnicích. Z těchto čísel vyplývá, že každý den zemřelo kvůli dopravní nehodě 7 mladistvých ve věku 16 až 19 let (Centres for Disease Control and Prevention, nedat.). Dle IIHS (nedat) je na každé míli cesty pravděpodobnost fatální dopravní nehody u řidičů mladších 19 let třikrát vyšší než u řidičů starších.

V Evropě je situace s mladými řidiči obdobná jako v USA. V roce 2006 zde zemřelo přes 7 700 řidičů ve věku 18 až 24 let, celkově tvořili mladí řidiči asi 20 % ze všech obětí dopravních nehod (NHTSA, 2006). Také společnost Goodyear věnovala značnou pozornost průzkumu mladých řidičů z 15 evropských zemí a Jižní Afriky. Tento výzkum zkoumal chování 6400 řidičů do 25 let. Podle Budského (Besip, 13. února 2014) *„cílem průzkumu bylo zjistit názory čerstvých motoristů na kvalitu řidičské přípravy, jejich chování během prvních let samostatné řidičské praxe a rovněž tak postoje mladých motoristů ke klíčovým problémům motorismu. Z výsledků vyplývá, že více než čtvrtina mládeže je přesvědčena, že by v řidičských zkouškách neuspěla, pokud by je musela skládat znovu. Polovina dotazovaných postrádá výcvik základních dovedností, jako je například řízení v noci.“*

U mladých řidičů do 25 let je typické také noční tzv. diskotékové řízení, které často končí tragicky. Tyto nehody se nejčastěji stávají v pátek a sobotu. Dokazují to mimo jiné výsledky výzkumu BASt, který 3 měsíce sledoval dopravní nehody způsobené v nočním provozu v SRN. Těchto nehod bylo evidováno 359, z toho 71 % zavinil právě mladý řidič. V 73 % případů se jednalo o nehody 1 automobilu. V těchto nehodách bylo usmrceno 225 mladých lidí a dalších 572 těžce zraněno. V téměř polovině případů hrál svou roli alkohol (Schulze, 1996 in Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003). Také výzkum Houwinga a Twiska (2015) potvrzuje trend vysokého výskytu mladých řidičů vezoucích jako pasažéry své vrstevníky v autě po půlnoci, často pod vlivem alkoholu.

V Austrálii je 15 % ze všech řidičů ve věku 16 až 24, nicméně jsou přítomni u 35 % fatálních nehod a u každé druhé jiné nehody (MacDonald, 1994). Podobné alarmující čísla jako v USA, Evropě a Austrálii hlásí také statistiky v Kanadě (Deery, 1999).

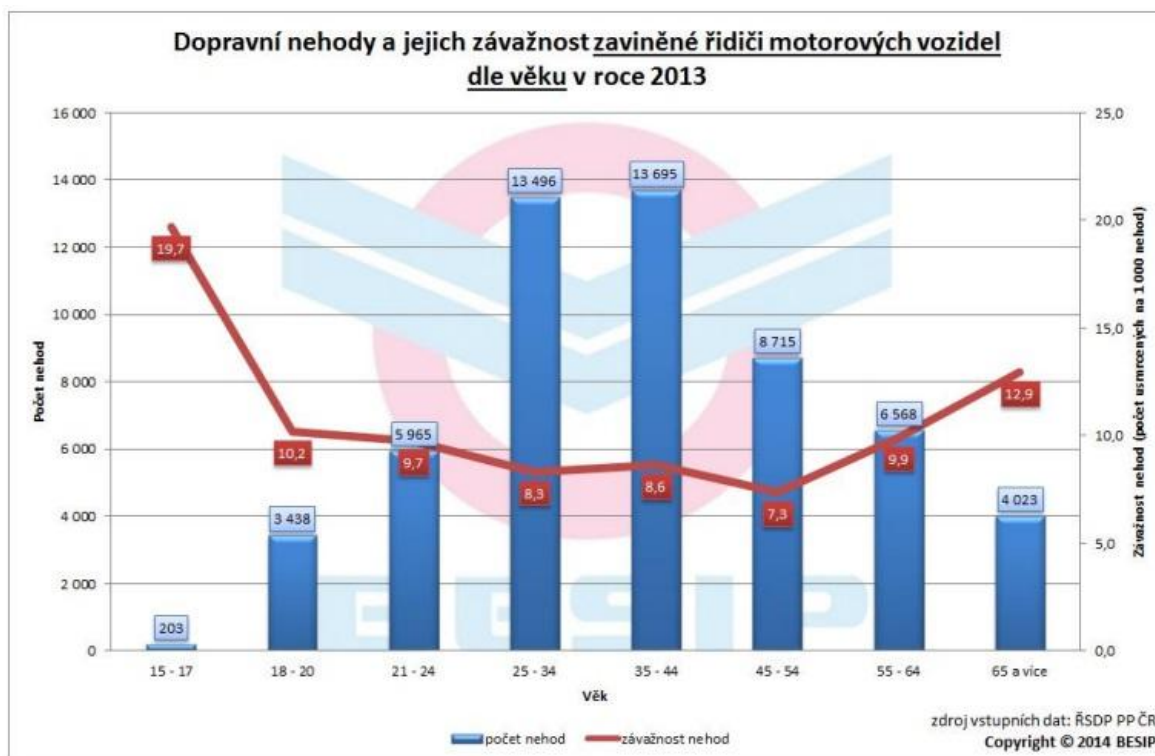
## 2.2 Mladí řidiči v České republice v číslech

I v České republice mají mladí řidiči nechvalně proslulou pověst. Ohledně specifik českých mladých řidičů Lerch uvedl (16. března 2015, ústní sdělení): *“Domnívám se, že příliš nevybočujeme z toho evropského průměru. Dalo by se říci, že mladí řidiči jsou všude problémem. U nás řidiči, kteří mají praxi do 5 let, nemusí to být jenom mladí řidiči, zaviní 20 % všech dopravních nehod, a na těch nejtragičtějších následcích se podílí z 25 %. Nezřídka se setkáváme s tím, že při těchto dopravních nehodách umírá i více lidí. Je to způsobeno právě tím, že v posádce vozidla je více mladých lidí a právě nepřiměřená rychlost, nezkušenost řidiče má za následek, že takové vozidlo se častěji ocitne v protisměru, mimo komunikaci, naráží do stromů a tam bývají následky bohužel často tragičtější na více osobách”* Dále uvádí, že srážka vozidla s pevnou překážkou je nejčastější důvod úmrtí a to nejen u mladých řidičů, ale na cestách obecně.

Podrobně se souvislostí věku, délky praxe řízení a nehodovosti zabývají také statistici Ministerstva dopravy ČR, odd. BESIP. Jak je znázorněno na Grafu 2, kvantitativně nejvíce evidovaných dopravních nehod u nás zavinili řidiči ve věku 35 až 44 let, nejméně mladiství od 15 do 17 let. Nicméně z hlediska závažnosti a fatálnosti nehod jsou právě tito nejmladší řidiči do 17 let kritickou skupinou – vykazují 19,7 usmrcených osob na 1000 nehod.



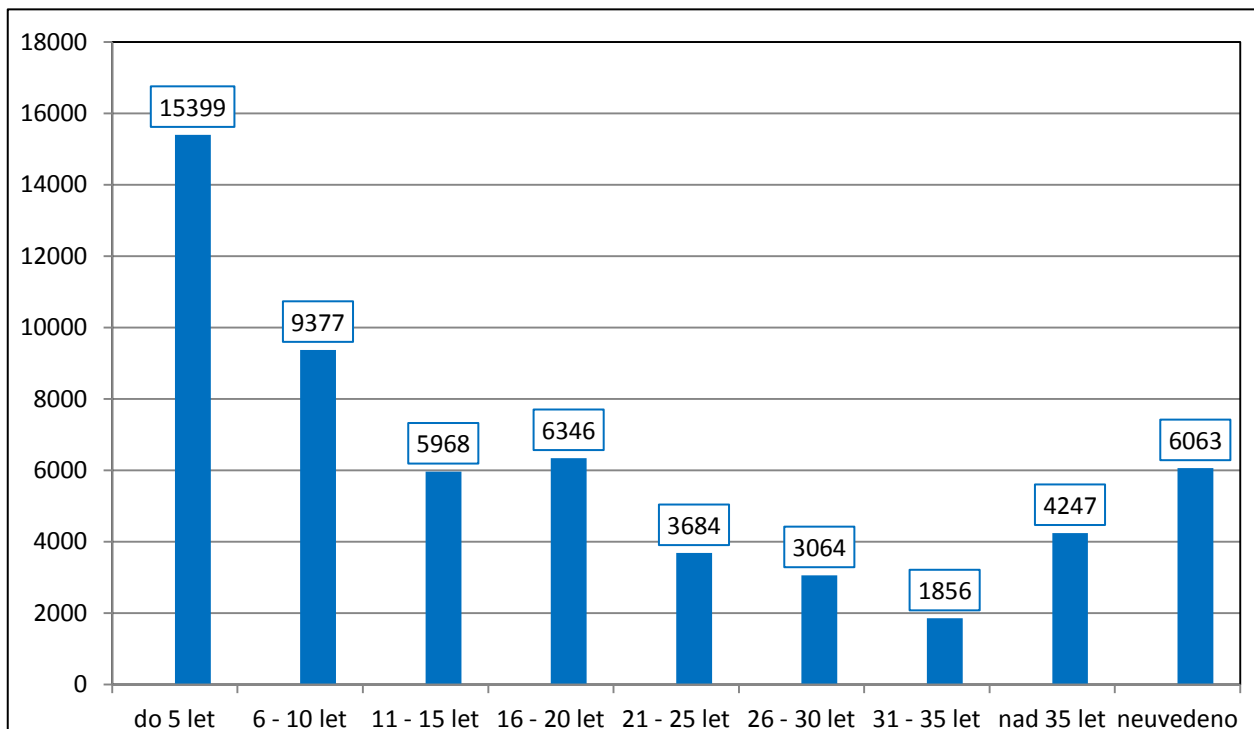
Graf č. 2: Četnost a závažnost dopravních nehod dle věku v roce 2013



(Zdroj: BESIP, 9. února 2014)

Statistiky ostatních věkových podskupin mladých řidičů jsou také alarmující. Eviduje se 35 usmrcených osob na 100 000 řidičů ve věku 15 – 17 let, 19 usmrcených osob na 100 000 řidičů ve věku 18 – 20 let a 15 usmrcených osob na 100 000 řidičů ve věku 21 – 24 let. Také z pohledu odebrání bodů a tzv. vybodování obsadili mladí řidiči mezi 21 a 24 rokem hned druhou příčku. S nízkým věkem řidiče také může (ale ne vždy nutně musí) souviset vysoký počet nehod a usmrcených z hlediska řidičské praxe kratší než 5 let – tito řidiči zavinili 29 % dopravních nehod s 19 zahynulými osobami na 100 000 řidičů s praxí do 5 let, což je suverénně nejvíce (viz Graf 3). Tato skupina také usmrtila nejvíce osob – celkem 138 (Policie ČR, nedat.).

**Graf č. 3: Počet dopravních nehod v roce dle délky řidičské praxe**



(Zdroj: Policie ČR, nedat.)

Nehodovostí mladých řidičů se v České republice zabývají i pojišťovací společnosti, jejichž výsledky potvrzují rizikovost mladých řidičů. Allianz provedla průzkum více než 60 000 pojistných událostí v roce 2014, ve kterém sice mladí řidiči způsobili jen 5 % nehod, ty ale patřily mezi nejtragičtější, a to především u mužů do 24 let. Mladí muži do 28 let nejčastěji způsobí dopravní nehodu dle průzkumu pojišťovny UNIQA (MAFRA, 9. února 2015).

Lerch (16. března 2015, ústní sdělení) shrnuje o situaci českých mladých řidičů: „*Není to nic, co by vybočovalo z evropského průměru. Ale je to problém, který se dnes řeší v Evropě. I u nás zaznívají hlasy, které chtějí, aby se zpřísnil dozor nad těmito řidiči, ale samozřejmě je to otázka různých opatření.*”

### 3 Aspekty rizikivosti mladých řidičů

Počátkem 90. let vzrostl zájem výzkumníků o mladé řidiče právě kvůli jejich rizikivosti a tento trend v explorační oblasti neustupuje, naopak se mu věnuje stále více odborníků ve snaze jednak pochopit a popsat příčiny jejich vysoké rizikivosti, jednak nastavit konkrétní opatření pro zvýšení bezpečnosti a snížení mortality na silnicích. Výzkumy se často zaměřují na přestupky, nehody a chyby (Parker et. al., 1992; Parker et al., 1995; in Redshaw, 2008), řízení v noci a o víkendu se spolujezdcí, sklony k vyhledávání vzrušení (Jonah, 1997). Postupem času se do popředí zájmu dostalo také téma vlivu životního stylu na chování mladých řidičů za volantem (Moller, 2004), sociální faktory ovlivňující řidičské jednání či srovnání mladých mužů a žen za volantem.

#### 3.1 Psychologické aspekty

Obecně jsou postoje a osobnostní vlastnosti řidiče považovány za hlavní příčiny nehod „*Výsledky studií o řidičích s větším počtem nehod ukazují, že se jedná o osoby převážně excentrické, impulsivní nebo psychopatické. Ti, kteří mají často nehodu, mohou být charakterizováni jako osoby, které nemají respekt k autoritě, které jsou špatně společensky přizpůsobeny a které jsou trvale nebo dočasně emocionálně nestálé*“ (Štikar, Hoskovec, & Štikarová, 2003, 149). V období puberty, adolescence, mladší dospělosti, což je vývojové období, ve kterém se námi zmiňovaní mladí řidiči nacházejí, bývají dospívající z psychologického hlediska v bouřlivém období. Sama o sobě je to doba velmi komplikovaná v mnoha ohledech, dospívající prochází nejen hormonálními a fyziologickými změnami, ale také hledá sám sebe, své místo ve společnosti. Snaží se zapadnout mezi vrstevníky, často experimentuje, přichází poprvé do styku s návykovými látkami, nočním životem apod. Rozhoduje se o budoucím povolání, opouští domov, stává se samostatným a mnohem více (Langmeier & Krejčířová, 2006). Již z tohoto krátkého výčtu je zřejmé, že stejně tak, jako se dospívající liší od zralého dospělého, se mladý řidič liší od staršího.

Jednou z hlavních příčin nebezpečnosti mladých řidičů je jejich přeceňování vlastních řidičských schopností – takové výsledky lze zjistit například sebehodnotícími metodami v porovnání s ostatními řidiči. Mladí řidiči (muži) se považují nejen za výborné a schopné řidiče, ale dokonce i za lepší řidiče, než jsou jejich starší kolegové. V zásadě jsou pro mladé řidiče obecně společné následující psychologické charakteristiky (Weinberger in Rehnová, 2007; Elkind 1974, in Cohn et.al, 1995):

- impulsivnost
- krátká časová perspektiva – tady a teď
- sebestřednost, z toho plynoucí preference práv před povinnostmi, nižší odpovědnost za svá rozhodnutí a jednání, netolerance k potřebám a pocitům ostatních
- vyšší hladina tolerance vůči riziku, respektive nižší schopnost vnímání rizika, přímo vyhledávání nebezpečí a dobrodružství
- experimentování, jednání na zkoušku, chybné vyhodnocení výsledku (teď mi to vyšlo, tak to půjde i příště)
- nekritičnost k míře vlastních schopností, předčasná sebedůvěra, zbytečné sebebodceňování

Také další výzkumy týkající se vztahu osobnostních faktorů, vnímání rizika a řidičského jednání došly k závěrům, že osobnostní charakteristiky hrají důležitou roli pro chování za volantem (Machin & Sankey, 2008; Constantinou, Panayiotou, Konstantinou, Loutsiou-Ladd, & Kapardis, 2011). Také Lerch (16. března 2015, ústní sdělení) považuje za hlavní faktory způsobující nebezpečnost mladých řidičů jejich nevyzrálou osobnost jako takovou, nezkušenost s řízením, „nevyježděnost“ a neschopnost správně zvládnout krizovou situaci. *“Tolik si neuvědomují vlastní bezpečnost a zodpovědnost za řízení motorového vozidla. Mladý člověk si nemusí uvědomovat, co jeho konkrétní jednání znamená pro něj i ostatní účastníky silničního provozu, neuvědomuje si riziko v plné míře a možné i doživotní následky vlastního jednání“.*

## 3.2 Sociální faktory a životní styl

Také prostředí, ve kterém se člověk pohybuje, lidé, kterými se obklopuje, mají nemalý vliv na všechny oblasti života, chování za volantem nevyjímaje. Právě sociální vliv a vliv životního stylu na řízení mladých řidičů je předmětem výzkumu mnohých studií posledních let (Moller, 2004; Gregersen & Berg, 1994; Chliaoutakis, Darviri, & Demakakos, 1999).

Ze sociální stránky je pro mladé řidiče typické (Weinberger in Rehnová, 2007):

- *hledání svého místa ve společnosti, soutěživost, předvádění se, kompenzace neúspěchu jinou aktivitou, vliv party, obava z neúspěchu, posměchu, vyloučení*
- *generační vzdor vůči autoritám, konvencím, omezování, příkazům a zákazům*
- *podléhání nenápadně vnucovaným, pro mladé atraktivním, vzorům chování, propagovanému životnímu stylu, (reklama- být odvázaný a nevázaný, svobodný, chtít cokoliv, vše se mi přizpůsobí, nic není problém a když je, tak se někdo postará; hrdinské kousky celebrit apod.)*
- *řidičského oprávnění jako milník dospělosti*
- *získání pozice mezi vrstevníky*

Arnett (2002) se zaměřil na rizikovost mladých řidičů z vývojového hlediska. Rozlišil skupinu dospívajících od 10 do 18 let, ve které se soustředil na řidiče ve věku 16 až 18 let, a raných dospělých ve věku 18 až 25 let. Mladší řidiči vykazují vyšší nehodovost a také častěji žijí u rodičů a chodí do školy. Jejich vrstevníci jsou hlavní sociální skupinou, v rámci které tráví volný čas a která je zároveň soudí z hlediska fyzického vzhledu, popularity a činností, kterým se věnují. Aktivity s přáteli bez přítomnosti rodičů navozují pocity nezávislosti a euforii. Tyto extrémně pozitivní emoce v rámci vrstevnické skupiny mohou působit jako distraktory a ovlivnit tak i bezpečné chování za volantem. Mladí řidiči mnohem častěji používají automobil jako nástroj sociální interakce a utvrzení svého postavení mezi vrstevníky.

Snaha vydobýt si pozici mezi vrstevníky se odráží také v nepřiměřené rychlosti v situaci, kdy se šofér takto snaží předvádět (Møller & Haustein, 2014).

Mladí lidé také častěji žijí aktivním nočním životem, který obnáší mimo jiné řízení mnohdy pod vlivem návykových látek. I tato sociální stránka života adolescentů má tragický dopad v oblasti dopravních nehod a počtu usmrčených lidí na vozovkách (viz. Kapitola 2.1).

### **3.3 Mladí řidiči vs. mladé řidičky**

Napříč všemi věkovými skupinami se muži podílejí na fatálních dopravních nehodách častěji než ženy. Také Lerch (16. března 2015, ústní sdělení) toto potvrzuje čísly, které poukazují na to, že z hlediska účasti na nehodách v ČR, kde se vyskytuje asi 83 000 mužů a 24 000 žen. Znamená to, že zhruba každým čtvrtým účastníkem dopravní nehody je žena. Dodává, že mužů je obecně na cestách více a ženy řídí ze své povahy opatrněji, naopak muži vyhledávají více vzrušení a více riskují. Upozorňuje ale, že přílišná opatrnost a například velmi pomalá jízda, může v ostatních účastnících silničního provozu vyvolávat agresi, vztek a provokovat ho tak k riskantnímu jednání. Dle Meadows a Stradling (2000) se ženám obecně lépe daří vyvarovat se riziku dopravní nehody z hlediska častosti a především závažnosti. Muži jsou obecně zručnější, ale také nebezpečnější – jejich vnímání rizika je oproti ženám redukováno. Toto je obzvláště patrné u mladých řidičů – mužů.

Nicméně je vhodné vzít v potaz, že mužů vlastních řidičské oprávnění se na silnicích pohybuje víc než žen, ačkoliv se tyto rozdíly čím dál více stírají. Např. od roku 1980 do roku 1996 se vlastnictví řidičského průkazu mezi ženami zvýšilo z 38 % na 63 % (Laapotti & Keskinen, 2004).

Také je nutné brát v úvahu počet odřízených kilometrů / mil, kdy muži obecně řídí více než ženy. Například ve Velké Británii odřídí muži přibližně 19 000 km za rok, zatímco ženám připadne asi 13 000 km ročně (Meadows & Stradling, 2000). I přesto, že celkově ženy odřídí méně kilometrů než muži, jsou právě řidičky větším nebezpečím. V Michiganu v letech 1990 až 2001 zavinili mladí muži mezi 16 a 19 lety 14,9 nehod na 100 000 ujetých mil a mladé řidičky o třetinu více, 22,7 na tutéž vzdálenost (Shope & Bingham, 2008). Nicméně, i když na počet najetých kilometrů způsobí mladí řidiči nehod méně než ženy, v tragických nehodách jsou zapojeni častěji. Další studie postulují, že výrazně rizikové jednání

mladých řidičů indikuje, že zákony o silničním provozu jsou pro mladé muže méně účinné než pro ženy (Yagil, 1998; Divera & Stacey, 2007)

Dále si dívky častěji uvědomovaly dopad řidičského jednání na celkovou bezpečnost, zatímco jejich mužské protějšky se častěji zapojovaly do kouření marihuany či podněcování k závodění (Ginsburg et al., 2008). Mladí řidiči také méně často používají bezpečnostní pásy (Centres for Disease Control and Prevention, nedat.) a častěji porušují dopravní předpisy (Maycock, 2002, in Huang & Winston, 2011) Na druhou stranu z evolučního hlediska bylo pro muže nezbytné pro přežití vystavovat se většímu riziku než pro ženy a tuto tendenci si tedy v sobě nesou dodnes (Barrett, Dunbar, & Lycett, 2007).

## 4 Riskantní jednání na cestách a vnímání rizika

Stejně jako je velmi těžce měřitelné a odborně zkoumatelné lidské chování a jednání obecně, ani u řídičského jednání tomu není jinak. Porozumět tomu, co je příčinou riskantního jednání a dopravních nehod je otázka velmi komplexního výzkumu na různých úrovních od terénních „on the road“ studií, ve kterých nemá výzkumník prakticky žádnou možnost situaci ovlivnit, přes dotazníková šetření, až po experimentální studie, kde má naopak vysokou kontrolu (např. při použití trenažérů, simulátorů apod.).

### 4.1 Měření riskantního jednání a vnímání rizika

Zkoumání řídičského jednání z hlediska sociálně-psychologického je v 21. století na vzestupu. Lajunen a Özkan (2011) uvádí, že již v první dekádě bylo publikováno v databázi SCOPUS třikrát více studií z oblasti dopravní psychologie s klíčovým slovem „dotazník“ než v celých devadesátých letech. Výzkumy z oblasti sociologie a psychologie jsou založené především na tzv. sebesposuzování a platí to i v oblasti dopravní psychologie. Lze použít celou řadu metod, od dotazníků, rozhovorů, ohniskových skupin či řídičských deníků. V tomto typu výzkumu jsou si účastníci vědomi, že jsou zkoumaní a odpovídají na různé typy více či méně strukturovaných otázek. Hodnotí se pak jejich odpovědi a nikoliv behaviorální či fyziologické projevy. Při sebesposuzovacím výzkumu je předpokládáno, že odpovědi účastníka jsou v souladu s realitou, tedy s jejich pravdivostí. Podrobněji je problematice sebesposuzování věnována část diskuse.

Co se týče měření rizikovosti a vnímání rizika, lze kromě sebesposuzovacích testů, jako např. dotazník vnímání rizika v australské DRIVE Study (Ivers et al., 2006; 2009), kterou v tomto výzkumu replikujeme a které je věnována kapitola ve výzkumné části, či dotazníku DBQ, který funguje na principu rozlišování mezi chybami a přestupky v dopravním jednání (Reason, Manstead, Stradling, Baxter, & Campbell, 1990) je možné vnímání rizika za volantem zkoumat také experimentálně. Například Wang, Zhanq a Salvendy (2010) měřili na vzorku 32 začínajících mladých řídičích vnímání rizika pomocí simulátoru chyb SET



(Simulation-based Error Training), na kterém si přímo chyby vyzkoušeli, a sledováním videa s řidičskými chybami. Tato studie prokázala, že začátečníci nejsou schopni vnímat a odhalit riziko tak precizně, jako zkušení řidiči. Během krátké doby vlastnictví řidičského průkazu je prakticky nemožné si vybudovat zralou schopnost vnímání rizika, čímž dochází k podceňování rizika vzniku dopravní nehody a přeceňování vlastních dovedností za volantem. Vidotto, Bastianelli, Spoto a Sergeys (2011) provedli výzkum na podobném principu za užití simulátoru a tyto výsledky potvrdili. Vnímáním rizika se dále zabývali Siegrist, Keller a Kiers (2005), tentokrát v souvislosti s rozdílnými kognitivními mapami jednotlivců.

## 4.2 Rizikové jednání a mladí řidiči

*„Lidé volí v různých typech situací různou míru rizikovosti akce. Přitom je zde závislost na vztahu mezi obecnou mírou a strukturou jejich osobnostních faktorů, podmiňujících stupeň rizikovosti v chování na jedné straně a specifickým komplexem těch osobnostních rysů, jež daný typ situaci svoji povahou u jedince mobilizuje, na straně druhé“ (Štikar, Hoskovec, & Štikarová, 2003, 224).*

S cílem specifikovat nejčastější rizikové jednání a vnímání rizika u mladých řidičů bylo provedeno nespočet výzkumů a studií po celém světě. Jejich výsledky se velmi často shodují. Dle Ulleberga a Rundma (2002, 2003) jsou typické pro mladé řidiče nehody způsobené nepřiměřenou rychlostí, nedostatkem zkušeností, špatnou zručností a ztrátou kontroly nad vozidlem. Takto se stanou nehody typu vybočení auta z cesty či čelní střetnutí s jiným automobilem. Z psychologického hlediska mají mladí řidiči tendenci podceňovat případné riziko na cestách, přeceňují své schopnosti, nedodržují bezpečnou vzdálenost, nebezpečně zrychlují a přechází z jednoho jízdního pruhu do druhého, přičemž zastávají názor o vysoké kvalitě vlastních řidičských schopností.

Zkreslené vnímání rizikovosti konkrétních dopravních situací na příkladu projetí železničním přejezdem názorně podala Rošková (2013, 84):

**Tabulka 1: Porovnání vnímání rizika a experta**

<b>Mladý řidič – určená úroveň rizika</b>	<b>Chování</b>	<b>Zdůvodnění určené úrovně rizika</b>	<b>Expert – určená úroveň rizika</b>
Nízké riziko	Přejetí přes aktivní železniční přejezd předtím, než závory začnou klesat	Společenská norma. Nízké riziko nebezpečí, Nízké riziko trestu. Přání vyhnout se zdržení.	Nízké riziko
Nízké riziko	Projetí železničním přejezdem potom, co závory začnou klesat.	Nízké riziko nebezpečí, Nízké riziko trestu. Přání vyhnout se zdržení.	Vysoké riziko
Nízké riziko	Projetí železničním přejezdem, i přes znamení STOP, když vlak není ještě v dohledu.	Nízké riziko nebezpečí, Nízké riziko trestu. Vnímání nepřítomnosti vlaku. Nesprávná znalost pravidel silničního zákona.	Vysoké riziko
Nízké – střední riziko	Nesnížení rychlosti na úroveň vlakového přejezdu.	Nízké riziko nebezpečí, Nízké riziko trestu. Vnímání nepřítomnosti vlaku. Nesprávná znalost pravidel silničního zákona.	Velmi vysoké riziko
Střední riziko	Projetí přes pasivní vlakový přejezd, kdy je vlak již vidět, ale je daleko	Umí posoudit bezpečnost	Vysoké riziko
Vysoké riziko	Pokušení se „porazit vlak“ přes úroveň železničního přejezdu	Společenská norma	Velmi vysoké riziko
Vysoké riziko	Zrychlení při příjezdu k železničnímu přejezdu	Společenská norma	Velmi vysoké riziko

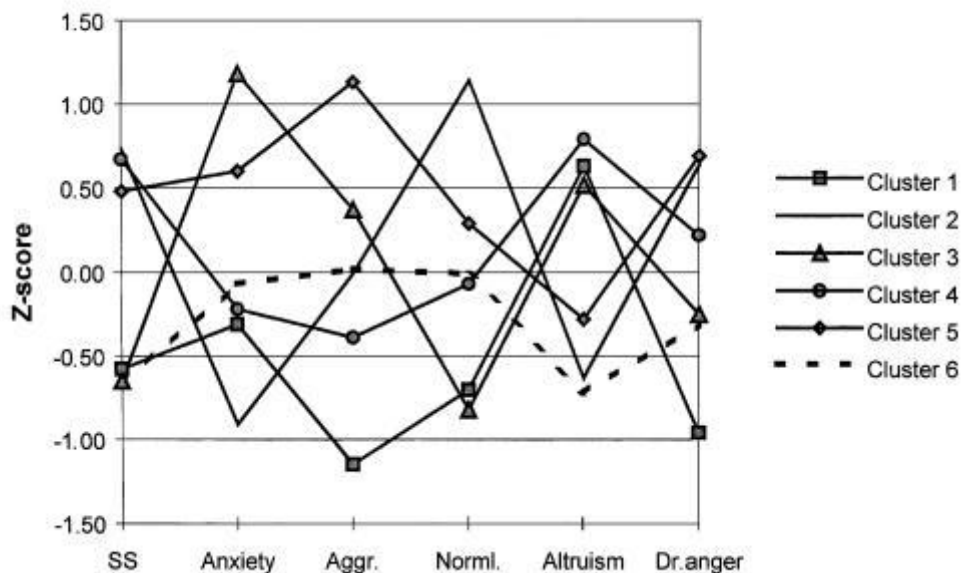
(Pozn. tabulka byla přeložena ze slovenského do českého jazyka)

Scott-Parker, Watson, King a Hyde (2014) uvádějí následující nejčastější prohřešky adolescentů za volantem: řízení pod vlivem alkoholu, překračování rychlosti, začátečnické chyby jako např. špatné odhadnutí rychlosti blížícího se vozidla, porušování omezení souvisejících s tzv. řidičským průkazem na zkoušku, řízení za stavu únavy, rychlejší jízda při špatné náladě či aktivní vyhýbání se trestu. Shope (2008) vyzdvihnul další faktory zvyšující riziko nehod u mladých řidičů. Jsou jimi ostatní spolucestující, řízení v noci a o víkendu, řízení pod vlivem alkoholu a nepoužívání bezpečnostních pásů. Huang a Winston (2011) zařazují mezi hlavní faktory ovlivňující zapříčinění nehody zranění či smrti na cestách nepoužívání bezpečnostních pásů, nedostačující řidičské zkušenosti a dovednosti, větší tendenci riskovat, nepřiměřenou rychlost, distraktory, užití návykových látek, řízení v noci nebo při pocitu ospalosti, přístup rodičů a omezení možnosti využívat dopravní prostředek.

### 4.3 Typologie rizikového jednání mladých řidičů dle Ulleberga a Harré

Vnímání rizika a riskantní jednání mladých řidičů je podmíněno z velké části jejich osobnostním nastavením. Ulleberg (2001) ve svém výzkumu zohlednil dále také sebehodnocení řidičského chování, postoje k silniční bezpečnosti, vnímání rizika, zhodnocení vlastních řidičských dovedností a zapojení se v nehodách. Výsledkem výzkumu byla typologie o celkem 6 podskupinách mladých řidičů. Jak lze vidět v Grafu č. 4, vycházel zejména z poměru a kombinace škál jako je úzkostnost, agrese, nerespektování norem (normlessness), altruismus a řidičská agrese.

Graf č. 4: Typologie řidičů dle rozložení vlastností



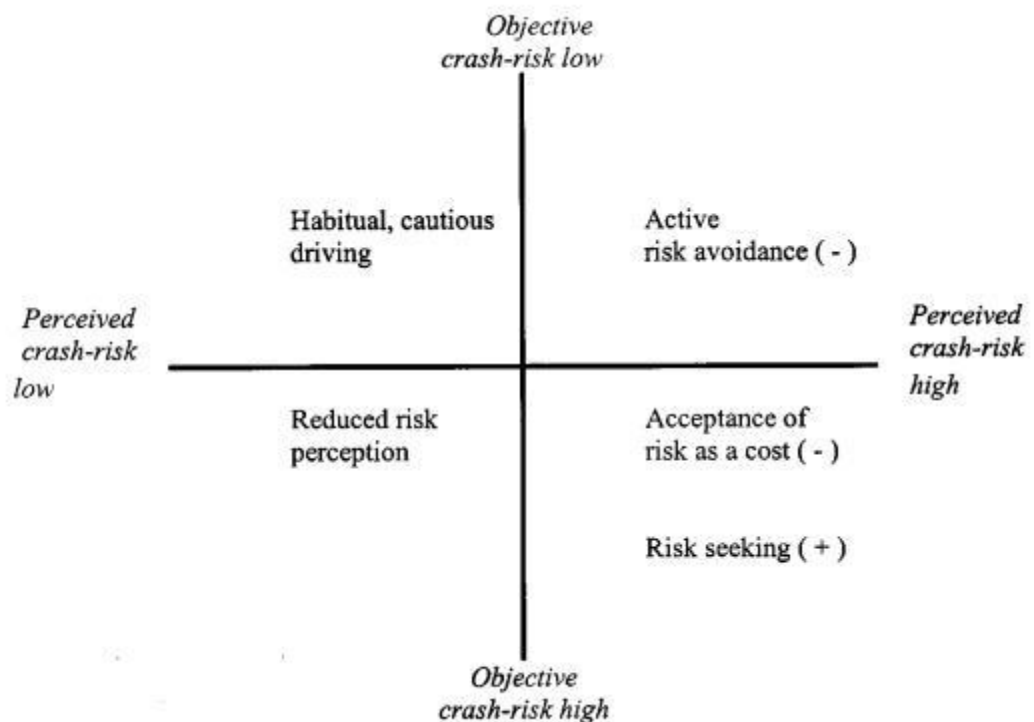
(Zdroj: Ulleberg, 2011, 285)

Z těchto 6 typů řidičů se jako nejvíce riziková jeví skupina charakteristická nízkou mírou altruismu a úzkostnosti a vysokou mírou touhy po vzrušení, nezodpovědnosti a agresivním chováním při řízení, nerespektování norem, či řidičským vztekem (Cluster 2). Druhou nebezpečnou skupinou jsou řidiči s vysokými skóry v oblastech touhy po vzrušení, agrese, úzkostnosti a vzteku při řízení a nízkou mírou altruismu (Cluster 5). Ve výše zmíněných skupinách skórovali především muži. Jako protipól těchto vysoce rizikových skupin uvádí Ulleberg (2011) řidiče s nízkými skóry v oblasti vyhledávání vzrušení, úzkosti agrese,

vzteku, kteří respektují normy a jsou altruističtí (Cluster 1) či řidiče navíc vysoce úzkostné (Cluster 3).

O vytvoření typologie rizikových mladých řidičů se snažila i Harré (2000), která nastínila 5 psychologických „rizikových stavů“, které mohou zažívat mladí řidiči a které ovlivňují také jejich úsudek. Jednotlivé typy vznikají v rámci dvou dimenzí – objektivní riziko nehody a vnímané riziko nehody – viz. Graf č. 5.

**Graf č. 5: Rizikové psychologické stavy mladých řidičů**



(Zdroj: Harré, 2011, 209)

Psychologické stavy ve 2 vrchních kvadrantech jsou z hlediska bezpečnosti na cestách žádoucí: stálé opatrné řízení a aktivní vyhýbání se riziku. Tři zbývající typy ve spodní části grafu jsou naopak nežádoucí. Jsou jimi stavy redukováného vnímání rizika, akceptace rizika jako nákladu a vyhledávání rizika.

## 5 Proces získání ŘP a dopravní výchova

Pozornost v této práci si zaslouží také téma edukace řidičů a dopravní výchova probíhající jak v autoškolách u mladých a začínajících řidičů, tak průběžná u řidičů zkušenějších. Podíváme-li se z tohoto pohledu na problematiku rizikového chování za volantem, právě dopravní výchova a vzdělávání mohou přispět k jeho eliminaci. Vzdělávání řidiče lze dle Keskinena a Hernetkoskiho (2011) definovat jako jakoukoliv snahu o vyučování vedoucí ke zlepšování řidičských dovedností klienta autoškoly a aplikování těchto dovedností bezpečným způsobem.

Člověk žije v systému komplexním, vzdělávací instituce jsou jen jeho podskupinou, která není všemocná. Od narození je člověk a jeho vnímání světa utvářeno především v rámci primární rodiny, která je jeho vzorem a často také zrcadlem vlastního chování. Po 6. roce do života vstupuje první oficiální vzdělávací instituce s vlastními pravidly, normami, řádem, které se učí dítě právě ve škole poprvé dodržovat a respektovat, a které se poté nesou celým zbývajícím životem. Vliv primární sociální skupiny je ovšem stále důležitý i v kombinaci se vzděláváním a pěstováním respektu vůči zákonu a pravidlům – je-li v rodině běžné pohrdání a porušování zákonů, velmi pravděpodobně převezme tento postoj za normu i potomek. Toto lze jednoduše aplikovat na všechny oblasti, řidičské chování nevyjímaje. Jako jednoduchý příklad může posloužit dítě jedoucí v automobilu, které sleduje řidičského rodiče jezdit proti předpisům – např. nepoužití bezpečnostní pás, agresivně gestikulovat, nebezpečně předjíždět, překračovat nejvyšší povolenou rychlost apod. Edukační systém tedy nemůže být z tohoto pohledu všemocný. Je jej ale možno různě rozvíjet a nastavit tak, aby se riziko ohrožení nezvyšovalo. Roli dopravní výchovy a vliv primární rodiny potvrdil také Lerch (16. března 2015, ústní sdělení).

Tato práce pojednává především o riskantní skupině mladých řidičů, proto je následující podkapitola věnována různým systémům autoškol ve světě, kde jsou několikastupňové úrovně řidičského vzdělávání a oprávnění u začínajících řidičů na denním pořádku. Tento systém u nás ještě zaveden není (i když se o něm v legislativních kruzích diskutuje) ale může být jedním z nástrojů snižování rizikivosti skupiny mladých řidičů.

## 5.1 Autoškoly a řídičské oprávnění ve světě

Ve Spojených státech amerických, Kanadě a Austrálii je řídičské vzdělávání definováno jako formální instrukce zahrnující výuku ve třídě a trénink ve vozidle (Mayhew & Simpson, 2002), tato výuka je ve Spojených státech prováděna v rámci středních škol (Williams & Ferguson, 2004). Na druhou stranu v Evropě není zvykem, aby mladí lidé získávali řídičské oprávnění na základě výuky ve školách. Senserrick & Haworth (2005, in Keskinen & Hernetkoski, 2011) do řídičského vzdělávání zahrnují jakékoliv úsilí vedoucí ke zlepšování řídičských dovedností žadatele o řídičské oprávnění a jeho motivaci k využívání těchto dovedností bezpečným způsobem. Jak formální výuka v autoškolách, tak neformální výcvik s neprofesionály je do řídičského vzdělání zahrnuto.

Systém tzv. multistupňového řídičského oprávnění (Graduated Driving License = GDL) funguje v USA, Austrálii či Kanadě. Od českého systému se odlišuje především tzv. zkušební dobou, kterou je mladý řídič povinný podstoupit před získáním plnohodnotného řídičského oprávnění. Ve státech, kde je GDL systém zaveden, funguje na podobném principu. Vychází z hesla „*learning by doing*“ volně přeloženého jako učení prostřednictvím činů a praktického tréninku, ve kterém je teoretická výuka druhotná. Cílem je si především osvojit a zautomatizovat činnosti spojené s řízením a vyzkoušet si různé situace raději přímo v praxi, ne jen podle knih a teorií (Keskinen & Hernetkoski, 2011). Například v Austrálii v první fázi řídí žadatel o ŘP pouze za dozoru zkušeného řídiče s cílem naučit se pracovat s vozidlem, osvojit si řídičské dovednosti, pochopit dopravní systém i roli ostatní řídičů v něm (Foss, 2007). Obecně se GDL vyznačuje omezeními pro mladé řídiče limitujících povolenou denní dobu pro řízení (zákaz řízení v nočních a ranních hodinách), řízení na rychlostních silnicích, maximální počet spolucestujících, či řízení bez dozoru zkušeného řídiče. S prodlužující se dobou této zkušební fáze se i restrikce zmírňují (Dee, Grabowski, Morrissey, 2005).

Ve Spojených státech amerických jsou mladí řídiči omezováni z hlediska užívání mobilního telefonu, řízení v noci, řízení s více spolupasážéry apod. Konkrétní podoby zákona se v jednotlivých státech USA liší. V současné době funguje v USA třífázový GDL systém s první tzv. „učební fází“, kdy je mladý řídič povinen řídit pod dozorem zkušenějšího. Tuto fázi uzavírá řídičský test, na základě jehož úspěšného absolvování nastává fáze pokročilá. V druhé přechodné fázi se

restrikce zmírňují a po dosažení plnohodnotného ŘP již neplatí (Governors Highway Safety Association, duben, 2015).

V Evropě funguje na tomto principu systém např. ve Velké Británii, kde si může o řidičský průkaz typu B na zkoušku požádat občan od věku 17 let, který při řízení musí být pod dozorem jiného držitele ŘP staršího 21 let (GOV.UK, 9. března 2015). Mladý řidič je dále povinen označit přední i zadní část vozidla symbolem „L“ a nesmí řídit na dálnicích. V UK neexistuje zákonem stanovená doba minimálního tréninku za volantem ani držení dočasného ŘP. Jakmile se držitel provizorního řidičského oprávnění cítí dostatečně schopný, podstupuje teoretický test a test vnímání rizika. Další fází je praktická zkouška. Pokud tyto testy mladý řidič absolvuje úspěšně, stává se držitelem plnohodnotného řidičského oprávnění (GOV.UK, 9. března 2015).

Dále se v Evropě tento systém objevuje v dalších státech. *„Někde platí pro začínající řidiče přísnější režim v rámci bodového systému (Finsko), mohou se uplatňovat některá omezení, např. maximální dovolené rychlosti jízdy (např. Francie či Lotyšsko). Za jistých okolností může být zkušební doba, která je zpravidla dvouletá, při pochybení ve zkušební době dále prodloužena (např. v Německu)“* (Lisá, 2010, 97).

## **5.2 Možnosti zlepšení dopravní výchovy a systému získávání řidičského oprávnění v ČR**

Australskými, americkými nebo západoevropskými pravidly a systémy víceetapového řidičského oprávnění se lze inspirovat také při zlepšování situace mladých řidičů v České republice. V kontextu vývoje edukace a snížení nehodovosti mladých řidičů Lerch (16. března 2015, ústní sdělení) hovoří o celkovém vzdělávání řidičů a zvyšování bezpečnosti: *„Mělo by to začít dopravní výchovou, kde by se řidič měl vzdělávat v oblasti pravidel silničního provozu a osvojit si tak přirozenou úctu k legislativě, zákonům, pravidlům, a získat návyk, že dodržovat pravidla silničního provozu je naprosto normální a právě ten, kdo to nedělá, se chová abnormálně.“* Kvalitní výuka by měla připravit řidiče na co nejvíce možných dopravních situací, měla by se zabývat vnímáním rizika a zodpovědnosti. K preventivním opatřením přispívají mnohdy netradiční a drsnější



kampaně, kdy mladý člověk přímo vidí, jaké následky může mít konkrétní rizikové chování na cestách (např. The AKTION - <http://www.theaction.cz/>). Toto povědomí by se mělo intenzivně zvyšovat již od věku 15 let, kdy jednak mohou mladí řidiči získat oprávnění typu A a také jsou již částečně právně zodpovědní za své jednání a je třeba, aby si tento fakt plně uvědomovali.

Gestorem Zákonu o silničním provozu 361/2000 Sb a také Autoškolského zákona 347/2000 z je Ministerstvo dopravy ČR. Momentálně je v České republice diskutována novela týkající se tzv. řidičského průkazu na zkoušku pro začínající řidiče. V kontextu **řidičského průkazu na zkoušku se diskutuje o:**

- zkušební době dvou let, ve které by začínající řidič byl povinen dokázat, že se chová bezpečně
- nižší hranici počtu bodů pro odebrání ŘP
- nutnosti doložit po zkušební době výpis z karty řidiče
- omezení z hlediska výkonnosti řízeného vozidla
- snížení hranice nejvyšší povolené rychlosti

Tato diskutovaná omezení pro mladé řidiče potvrzují také česká média (23. března 2014; Pecák, 18. dubna 2014).

## 6 Replikace dotazníku, předvýzkum a pilotní studie

Výzkum prezentovaný v této práci je replikací výzkumu DRIVE Study (Ivers et al., 2006; 2009). O jeho převodu, předvýzkumu a pilotní studii byla publikována studie ve sborníku konference PHD EXISTENCE 2014 (Šejdová & Šrámková, 2014).

Pro převod a práci s dotazníku z DRIVE Study bylo nejprve nutné získat povolení autorů, což se zdařilo prostřednictvím emailové komunikace s profesorkou Rebeccou Ivers (11. května 2013):

*„Dear Zuzana*

*Thanks for your enquiry. I am happy for you to use the materials. I have attached the baseline paper describing the methods and the questionnaire we used. This should be all you need to replicate these – the citations for instruments are in the baseline paper. Let me know if you have any questions.*

*Kind regards*

*Rebecca“*

Dále byl dotazník přeložen dvěma profesionálními překladateli do českého jazyka, poté zpět do anglického pro porovnání s původní verzí, a do německého, který byl bilingvním překladatelem zkontrolován a porovnán s verzí v angličtině. Následovala fáze **předvýzkumu formou Focus Group**, které se zúčastnilo 7 participantů ve věku 20 až 25 let, s kterými se vedla diskuse na téma riskování na cestách, rizikovost mladých řidičů, bezpečnosti či postoj k řidičskému průkazu na zkoušku. Diskuse přinesla dvě položky, které jsme se rozhodli přidat do dotazníku riskantního jednání: 1) *Řídíte se sluchátky na uších.*

2) *Při řízení jíte nebo pijete.*

Po metodologické konzultaci, ověření konzistence a korelace všech položek byla finální podoba dotazníku spuštěna v testovacím provozu na [www.jsemridic.cz](http://www.jsemridic.cz). Cílem **pilotní fáze** bylo ověřit nejen srozumitelnost položek na větším vzorku respondentů, ale také otestovat funkčnost serveru, uživatelské prostředí, design atd. Do pilotní studie byly zařazeny odpovědi na dotazníky celkem 65 participantů. Z prvních výsledků vyplynulo, že nejčastějším rizikovým chováním mladých řidičů je překročení rychlosti v oblasti s nejvyšší povolenou rychlostí 50 km/hod a poslouchání hlasité hudby při vykonávání řidičské činnosti. Naopak se mladí řidiči často nedopouští zrychlování při pokusu jiného vozidla je

předjet a řízení se sluchátky na uších. Z hlediska vnímání rizika hodnotili jako nejvíce nebezpečnou jízdu s více než dvěma spolucestujícími a překročení povolené rychlosti na rychlostních silnicích (s nejvyšší povolenou rychlostí 130 km/hod. Projet křižovatkou na červenou, řídit se sluchátky na uších a psát sms za jízdy je dle respondentů pilotní studie málo nebezpečné (Šejdová & Šrámková, 2014).

### III. PRAKTICKÁ ČÁST

#### 7 Vymezení výzkumného problému, cílů práce, hypotéz a výzkumných otázek

Při fatálních dopravních nehodách, kdy dochází ke ztrátám na životech, se z hlediska poměru k jiným věkovým skupinám řidiči ve věku do 25 let vyskytují častěji než ostatní (Lambert-Bélanger, Dubois, Weaver, Mullen, & Bédard, 2012; Begg, Brookland, Hope, Langley, & Broughton, 2003; Scott-Parker, Hyde, Watson, & King, 2012). Výzkumníci z oblasti dopravní psychologie se již v 90. letech začali intenzivněji zajímat o mladé řidiče a jejich projevy při řízení, riskantní jednání, vnímání rizika (Rundmo & Iversen, 2004; Iversen, 2004; Rosenbloom, Shahar, Elharar, & Danino, 2008) souvislostmi mezi riskováním a osobnostními charakteristikami (Constantinou, Panayiotou, Konstantinou, Loutsiou-Ladd, & Kapardis, 2011), vlivem kultury či sociálního prostředí (Lund & Rundmo, 2009), či rozdíly mezi muži a ženami za volantem (Oltedal & Rundmo, 2006).

Skupina mladých řidičů v České republice nijak nevybočuje ze světového „trendu“ jejich vysoké rizikovosti, dle statistik Ministerstva dopravy (3. listopadu 2009) je ve skupině vyhodovaných řidičů nejvíce řidičů ve věku 26 let, logicky tedy o body přišli v prvních letech řidičské praxe, což podporuje premisu, že mladí řidiči páchají více přestupků a nehod než ostatní věkové skupiny řidičů. Tématika mladých řidičů je u nás zatím prozkoumána jen velmi okrajově a tato studie může být přínosem a základem pro další rozvoj.

## 7.1 Cíle práce

Tato studie si klade za cíl podat deskriptivní výklad indikátorů riskantního jednání mladých řidičů a jejich vnímání rizika a tyto výsledky dále porovnat jednak v rámci dané skupiny z hlediska pohlaví a také s kontrolní skupinou profesionálních zkušených řidičů.

## 7.2 Hypotézy

Hypotézy byly stanoveny na základě předpokladů, že mladí řidiči jednají rizikověji a při vyhodnocování rizikových situací častěji selhávají než řidiči zkušení (Rundmo & Iversen, 2004; Ivers et al., 2009). V tomto výzkumu ověřujeme celkem 4 hypotézy:

- H1 Mladí řidiči (bez ohledu na pohlaví) jednají významně riskantněji než řidiči profesionálové.
- H2 Mladí řidiči (bez ohledu na pohlaví) vnímají riziko v dopravní situaci významně méně než profesionální řidiči.
- H3 Mladí řidiči jednají významně riskantněji než mladé řidičky.
- H4 Mladí řidiči vnímají riziko v dopravní situaci významně méně než mladé řidičky.

## 7.3 Výzkumné otázky

Stanovili jsme celkem 4 výzkumné otázky:

- 1) Jaké rizikové chování v dopravních situacích převládá u mladých řidičů?
- 2) Jak mladí řidiči vnímají riziko v dopravních situacích?
- 3) Liší se mladí řidiči v rizikovém jednání a vnímání rizika za volantem od řidičů profesionálů?
- 4) Liší se mladí řidiči v riskantním jednání a vnímání rizika od mladých řidiček?

## 8 Metodologický rámec výzkumu

Tento výzkum byl vytvořen jako částečná replikace australské DRIVE Study, jež zjišťuje percepci rizika a riskantní chování mladých řidičů na základě rizikových faktorů v souvislosti s počtem nehod, vážných zranění a úmrtí způsobených mladými řidiči a které je věnována podkapitola 8.2. V předkládaném výzkumu byl užit kvantitativní design a pro sběr dat zvoleny dva způsoby – „tužka papír“ a internetový sběr. Z tohoto důvodu je pro lepší přehlednost textu v této kapitole výzkum dělen na dvě části. První je internetový výzkum, z něhož vyšly výsledky skupiny mladých řidičů. Druhou část tvoří výzkum v rámci kontrolní skupiny profesionálních řidičů – sběr těchto dat proběhl formou „tužka papír“. Internetová forma dotazníku byla dostupná na adrese [www.jsemridic.cz](http://www.jsemridic.cz).

### 8.1 Obecné vymezení a design výzkumu

Kvantitativní replikace DRIVE Study byla mezi respondenty šířena dvěma způsoby – přes Internet a klasickou formou tužka papír. Internetová forma výzkumu vychází z verze tužka papír, proto mají oba tyto způsoby šetření *společné výhody i nevýhody*, které jsou uváděny v Diskusi.

### 8.2 Metody získávání dat a popis použitých metod

Testová baterie užitá v tomto výzkumu vychází z práce týmu vědců v Austrálii, který provedl z hlediska počtu respondentů jednu z největších studií v této oblasti. Ivers et al. (2006) testovala celkem 20 822 jedinců mezi 17. až 24. rokem, kteří vlastnili řidičské oprávnění na zkoušku. Vytvořila testovou baterii DRIVE Study, kterou v tomto výzkumu z části replikujeme – o procesu převodu do českých podmínek pojednává kapitola 6 teoretické části. DRIVE Study se skládá z dotazníku rizikového řidičského chování, dotazníku vnímání rizika, dotazníku duševního zdraví a dotazníku vyhledávání vzrušení. Dále zjišťuje demografické a osobní údaje, zkušenosti s řízením v období držení řidičského oprávnění na

zkoušku a dosavadní trénink řídičských dovedností, sebehodnocení z hlediska řídičského umu či počet hodin za volantem za týden.

Warr (2009) zpracoval posbíraná data pomocí faktorové analýzy, na základě které byly zvoleny dotazníky pro replikaci. Výsledky faktorové analýzy znázorňuje Tabulka č. 2:

**Tabulka č. 2: Cronbach Alfa skóry reliability**

<b>Latentní proměnné</b>	<b>Celkem</b>	<b>Ženy</b>	<b>Muži</b>
Riskantní jednání při řízení	0.86	0.83	0.87
Stav duševního zdraví	0.86	0.87	0.86
<u>Vnímání rizika při řízení</u>	<u>0.83</u>	<u>0.84</u>	<u>0.83</u>
Vyhledávání vzrušení	0.79	0.79	0.75
Trénink řídičských dovedností (ŘP na zkoušku)	0.70	0.72	0.67
Trénink řídičských dovedností (plnohodnotný ŘP)	0.62	0.62	0.64

Jako mezník pro převod dotazníků byla zvolena minimální hodnota 0,8 koeficientu reliability Cronbachova alfa, kterou převyšoval dotazník riskantního jednání při řízení, dotazník mentálního zdraví a dotazník vnímání rizika při řízení. Dotazníky zabývající se vyhledáváním vzrušení, tréninkem řídičských dovedností v období zkušebního řídičského průkazu i po něm takovou vnitřní konzistenci položek nevykázaly, proto nebyly v našem výzkumu použity. Kromě třech výše zmíněných převedených dotazníků byla replikovaná testová baterie doplněna o dotazník zaměřující se na adiktologickou anamnézu (Skopal & Dolejš, 2012). Dále byly zařazeny otázky zjišťující demografická data, socio-ekonomický status, a řídičskou anamnézu. Jak je nastíněno v textu výše, dotazník byl distribuován jednak prostřednictvím Internetu a jednak formou tužka papír. Testová baterie pro formu sběru dat tužka papír byla zkrácená a neobsahovala všechny položky. Detailní popis jednotlivých dotazníků obou forem sběru dat je uveden v podkapitole 8.2.1 a 8.2.2.

Dotazník je založen na principu sebeposouzení, jehož stupnici definuje Svoboda (1999, 299) jako: „vymezené kontinuum nebo rozměr, na němž nebo kolem něhož se umísťují úsudky. Je to metoda sloužící k záznamu jednotlivých vlastností posuzované osoby ..., a to způsobem, který zajišťuje určitou objektivnost a dovoluje kvantitativní zachycení jevu.“

Jak je uvedeno v kapitole 2.1, dotazník byl distribuován jednak prostřednictvím Internetu a jednak formou „tužka papír“.

### 8.2.1 Forma internetového dotazníku

Internetová forma dotazníku obsahovala celkem 38 položek v rámci replikovaných testů DRIVE Study a 35 položek v rámci zjišťování osobních údajů. Webová forma dotazníku se rozkládá na celkem 10 stranách od úvodní strany po poslední položku. První stranu webového dotazníku tvořila **titulní strana**, která obsahovala základní informace o výzkumu samotném, jeho anonymitě, instrukce pro vyplnění a kontaktní údaje na realizátory výzkumu. Titulní strana je znázorněna na Obrázku č. 1

Obrázek č. 1: Titulní strana internetového dotazníku

#### ŘIDIČI POZOR!

**Riskujete za volantem? Myslíte si, že dokážete odhadnout míru rizika? Řídíte vždy bezpečně podle svého nejlepšího vědomí a svědomí?**

Vyplněním následujících tří krátkých dotazníků si možná mnoho věcí uvědomíte.

Taky tím pomůžete jednomu výzkumu, který se týká právě **rizikového chování**. Princip je velmi jednoduchý, zobrazí se Vám několik tvrzení (16, potom 12 a nakonec 10) a vy budete mít za úkol obodovat, jak často se Vám popsaná situace za jízdy stává.

Pokud pro vás bude těžké přesně určit, tak to prostě co nejpřesněji **odhadněte**.

Dotazníky jsou samozřejmě **anonymní**. Po jejich skončení vyplníte jen pár údajů, jako je věk, počet dětí nebo doba, po jakou vlastníte řidičský průkaz, a to proto, aby bylo možno výzkum vyhodnotit a aby data k něčemu byla.

Vyplnění Vám zabere jen 5 - 10 minut. Děkujeme za Váš čas!

Souhlasím se zpracováním a využitím mnou poskytnutých informací.

Vstupte do dotazníku »

Dotazník je realizován na Katedře psychologie Univerzity Palackého v Olomouci. Pokud máte nějaké dotazy, vepište je do textového pole na konci dotazníku, anebo nás kontaktujte na [lenka.sramkova@upol.cz](mailto:lenka.sramkova@upol.cz) nebo [zuzana.sejdova01@upol.cz](mailto:zuzana.sejdova01@upol.cz).



Po titulní straně následoval blok o 3 dotaznících replikovaných z DRIVE Study. Prvním byl sebeposuzovací **dotazník riskantního jednání za volantem** o celkem 16 položkách (viz. Obr. 2), které měli respondenti posoudit z hlediska častosti výskytu ve vlastním řídicím jednání dle instrukce ve znění: *Označte, jak často děláte při řízení následující věci.* Odpovědi byly zaznamenávány na pětistupňové škále: téměř pořád, často, občas, zřídka, nikdy.

### Obrázek č. 2: Dotazník riskantního jednání

Označte, **jak často děláte** při řízení následující věci.

(Otázky se týkají všech motorových vozidel, tedy automobilů, nákladních automobilů, motocyklů aj.)

OTÁZKA	TĚMĚŘ POŘÁD	ČASTO	OBČAS	ZŘÍDKA	NIKDY
1. Jedete rychle jen pro pocit vzrušení a radosti.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2. Riskujete při řízení, protože to dělá jízdu zábavnější.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3. Jedete rychlostí okolo 60 km/hod v oblasti s maximální povolenou rychlostí 50 km/hod.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4. Jen pro zábavu smýkujete nebo pálíte pneumatiky.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5. Zrychlujete, když se vás někdo snaží předjet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6. Nedodržujete bezpečnou vzdálenost za pomalu jedoucími řidiči.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7. Děláte vulgární gesta na řidiče, kteří nejedou podle Vašich představ.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8. Troubíte nebo blikáte ze vzteku na ostatní řidiče.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9. Závodíte mezi sebou s ostatními řidiči na běžných silnicích jen pro zábavu.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10. Řídíte bez zapnutého bezpečnostního pásu.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11. Telefonujete při řízení.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12. Řídíte za poslechu hlasité hudby.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
13. Řídíte auto s více než dvěma spolucestujícími.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
14. Přesete za jízdy SMSky.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
15. Řídíte se sluchátky na uších.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
16. Při řízení jíte nebo pijete.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**Dotazník vnímání rizika** (viz. Obr. 3) na principu sebesouzení byl v pořadí druhý, nacházel se na straně třetí a obsahoval celkem 12 tvrzení, jejichž obsahem byly konkrétní riskantní situace, které mohou nastat v dopravní situaci. Instrukce pro vyplnění zněla takto: *Označte, jak bezpečné jsou podle vás následující věci.* Odpovědi byly opět zaznamenány na škále o 4 bodech: vždy bezpečné, většinou bezpečné, někdy bezpečné, téměř nikdy bezpečné.

**Obrázek č. 3: Dotazník vnímání rizika**

Označte, **jak bezpečné jsou** podle Vás během řízení následující věci.

OTÁZKA	VŽDY BEZPEČNÉ	VĚTŠINOU BEZPEČNÉ	NĚKDY BEZPEČNÉ	TĚMĚŘ NIKDY BEZPEČNÉ
1. Jet rychlostí okolo 60 km/hod v oblasti s maximální povolenou rychlostí 50 km/hod.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2. Jet rychlostí 140 km/hod v oblasti s maximální povolenou rychlostí 130 km/hod.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3. Řídit s vyšší hladinou alkoholu v krvi, než je povolený limit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4. Řídit po užití marihuany nebo hašiše.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5. Řídit technicky nepřilíš udržované auto.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6. Projet křižovatkou, když na semaforu už svítí červená.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7. Telefonovat při řízení.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8. Řídit s více než dvěma spolucestujícími.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9. Řídit mezi půlnocí a šestou hodinou ranní.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10. Psát za jízdy SMSky.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11. Řídit se sluchátky na uších.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12. Při řízení jíst nebo pít.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Třetí v pořadí následoval **dotazník mentálního zdraví** o 10 položkách (Obr. 4), ve kterém respondenti odpovídali dle instrukce: *Jak často jste se za posledních 30 dní cítil/a*. Tentokrát byla škála pro záznam odpovědí pětibodová: stále, téměř stále, občas, zřídka, vůbec.

#### Obrázek č. 4: Dotazník mentálního zdraví

Následující otázky se vztahují k Vaším pocitům a tomu, jak jste se cítil/a v posledních 4 týdnech. U každé otázky prosím označte co nejpřesnější odpověď.

Jak často jste se za posledních 30 dní cítil/a:

OTÁZKA	STÁLE	TĚMĚŘ STÁLE	OBČAS	ZŘÍDKA	VŮBEC
1. Unaveně bez zjevného důvodu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2. Nervózně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3. Tak nervózně, že Vás nic nedokázalo uklidnit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4. Beznadějně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5. Neklidně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6. Tak neklidně, že jste nedokázal/a posedět	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7. V depresi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8. Tak, že se do každé činnosti musíte nutit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9. Tak smutně, že Vás nic nedokázalo rozveselit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10. Neschopně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Po bloku třech dotazníků následoval další blok o 35 otázkách na celkem 5 stranách (viz Příloha č. 3) zjišťující **osobní údaje respondentů**:

- **sociálně-demografické údaje** (ot. 1 až 3, 22 až 33) - pohlaví, věk, národnost, rodinný stav, počet dětí, nejvyšší dosažené vzdělání, sociální zařazení, kraj trvalého bydliště a velikost bydliště;
- **řidičskou anamnézu** (ot. 4 až 18) - věk získání řidičského průkazu, počet najetých kilometrů v prvních 3 letech, kubaturu vozidla, odhad najetých kilometrů za rok i za celou dobu řidičské praxe, řízení vozidla z pracovních důvodů nad 800 km měsíčně, účel využívání motorového vozidla, přeprava dětí do 18 let, sebehodnocení vlastních řidičských dovedností, záznam v bodovém systému v posledním roce, typy řidičského oprávnění a rok jejich získání, počet a specifikaci nehod a přestupků, odebrání řidičského oprávnění;
- **adiktologickou anamnézu** (ot. 19 až 27) – frekvenci a množství konzumace alkoholických nápojů, počet stavů opilosti za poslední rok a 30 dní, řízení

pod vlivem alkoholu, frekvenci kouření marihuany v uplynulém roce, řízení po užití marihuany, konzumaci dalších drog;

- názor na řidičský průkaz na zkoušku (ot. 34 a 35) – v této části se vyskytla jediná kvalitativní položka celého výzkumu, která zároveň nebyla povinná: *Jaký máte na „ŘP na zkoušku“ názor?*

V závěrečné části byl respondentům dán prostor pro dotazy a připomínky, možnost vepsání emailové adresy v případě zájmu o výsledky a bylo jim poděkováno za účast ve výzkumu. V rámci této diplomové práce je zpracována pouze část získaných dat.

## 8.2.2 Forma tištěného dotazníku

Dotazník ve formě tužka papír byl zkrácenou verzí dotazníku internetového o celkem 58 položkách. Včetně úvodního slova byl tištěn na pěti stranách – celý dotazník je k nahlédnutí v Příloze č. 4. Na první **titulní straně** byly uvedeny základní informace o výzkumu samotném, jeho anonymitě, instrukce pro vyplnění a kontaktní údaje na realizátory. Stejně jako ve webové formě následovaly na dalších třech stránkách ve stejném pořadí i znění otázek **dotazníky riskantního jednání, vnímání rizika v dopravní situaci a dotazník mentálního zdraví**. Na poslední čtvrté straně byly zjišťovány osobní údaje ve zkrácené verzi:

- demografická data (ot. 1 až 5) – pohlaví, věk, rodinný stav, počet dětí, vzdělání
- řidičská anamnéza (ot. 6 až 16) - věk získání řidičského průkazu, počet najetých kilometrů v prvních 3 letech, kubaturu vozidla, odhad najetých kilometrů za rok i za celou dobu řidičské praxe, sebehodnocení vlastních řidičských dovedností, záznam v bodovém systému v posledním roce, typy řidičského oprávnění, počet nehod a přestupků, odebrání řidičského oprávnění
- adiktologická anamnéza (ot. 17 a 18) - řízení pod vlivem alkoholu a THC
- názor na řidičský průkaz na zkoušku (ot. 19) – kvalitativní otázka ve znění: *Co si myslíte o ŘP na zkoušku?*

V rámci poslední položky se mohli respondenti vyjádřit k dotazníku.

### 8.3 Postup zpracování a analýza dat

Z hlediska analýzy dat je v této práci věnována pozornost především datům získaných z prvních dvou replikovaných dotazníků týkajících se riskantního jednání a vnímání rizika v dopravní situaci.

**Internetový sběr** – data získaná z dotazníku na Internetu byla exportována do sešitu aplikace Excel, poté byla provedena formální a logická kontrola dat, při které byly vyřazeny dotazníky jednotlivých respondentů na základě odpovědí jednoznačně neodpovídajících realitě.

**Sběr tužka papír** - data získaná z papírových verzí byla ručně přepsána do předem připraveného sešitu aplikace Excel - organizace jednotlivých položek i kódování odpovědí byla unifikována dle internetové verze. Taktéž byla provedena formální a logická kontrola dat, na základě které byly vyřazeny dotazníky s odpověďmi neodpovídajícími realitě a nekompletně vyplněné dotazníky – tolerance u prvního dotazníku riskantního jednání byla max. 2 nevyplněné položky, u druhého dotazníku vnímání rizika max. 1 nevyplněná položka.

Data z obou sběrů byla zpracována ve statistickém programu SPSS II., kde byla použity pro deskripci a srovnání výsledků metody parametrických statistik (Pearsonova korelace, T-Test, T-Test s předpokladem nestejných rozptylů, Levenův test). Pro srovnání konkrétních skupin (mladí řidiči vs. profesionálové, mladí řidiči vs. mladé řidičky) byl použit T-Test, kterým lze zjistit, zda existuje statisticky významný rozdíl mezi dvěma skupinami na škálách jednotlivých dotazníků – dotazníku riskantního jednání a vnímání rizika.

## 8.4 Organizace a průběh výzkumu

Dotazník určen pro **internetový výzkum** byl dostupný na stránkách [www.jsemridic.cz](http://www.jsemridic.cz). Internetový sběr dat probíhal od 1. 5. 2014 do 22. 3. 2015 s cílem oslovit především mladé řidiče do 25 let. Dotazník byl propagován a distribuován různými kanály – více o metodách sběru dat v kapitole 8.2. Po rozkliknutí odkazu s dotazníkem byli respondenti povinni na úvodní straně zaškrtnout explicitní souhlas se zpracováním a využitím poskytnutých informací a byli přesměrováni na samotný dotazník. Pokud participant nevyplnil všechny položky jednotlivých částí, nebyl umožněn přechod do následujícího dotazníku.

**Sběr dat formou tužka papír** probíhal od 20. 1. 2015 do 20. 3. 2015 a byl zaměřen na získání respondentů kontrolní skupiny profesionálních řidičů. Emailem či klasickou poštou bylo osloveno celkem 16 institucí – dopravní podniky, taxi služby a soukromé společnosti zabývající se nákladní dopravou. Žádost o spolupráci obsahovala stručnou charakteristiku výzkumu a účel získání vzorku řidičů profesionálů pro kontrolní skupinu. Celé znění žádosti o spolupráci je k nahlédnutí v Příloze č. 5. Kladně na žádost reagovaly dvě instituce – Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. a FTL - First Transport Lines, a.s. z Prostějova. Zbylá data byla získána od řidičů taxi služeb a jednotlivých řidičů z povolání vlastních profesní průkaz a zaměstnaných v různých dopravních společnostech. Dotazníky byly respondentům distribuovány přes kontaktní osoby, které dotazníky předali buď přímo respondentům, nebo nechali ve společných prostorách, kam měl každý potenciální respondent přístup. Vyplnění dotazníků bylo dobrovolné a při odevzdání byla zachována anonymita – vyplněné dotazníky se vhazovaly do předem připravených schránek, které si poté výzkumník osobně vyzvednul.

## 8.5 Etické hledisko výzkumu

Výzkum byl proveden v souladu se všemi etickými zásadami a řídil se principem anonymity a dobrovolnosti.

**Internetový výzkum** – respondentům účastnících se šetření prostřednictvím Internetu byla anonymita zajištěna absencí položek zjišťujících osobní údaje jako je jméno, datum narození, kontaktní údaje apod. Na titulní straně respondenti zaškrtovali explicitní souhlas s využitím dat. Z technické stránky byl sběr naprogramován tak, aby nebyla ukládána IP adresa a ostatní možné lokalizace. Při žádosti o doplňující informace k výzkumu či o výsledky výzkumu byla emailová adresa konkrétního uživatele nezávislým emailem autorovi a tyto údaje nebyly párovány s odpověďmi respondenta. Dobrovolnost respondentů byla ošetřena distribucí dotazníku skrz sociální sítě, internetová fóra a další webové stránky, nikoliv prostřednictvím instituce.

**Sběr formou tužka papír** – anonymita byla zajištěna jednak absencí identifikačních položek (jméno, kontaktní údaje apod.) v dotazníku, sběrem dat do předem připravených uzavřených schránek, ke kterým neměl přístup nikdo z pracovníků či kolegů, pouze výzkumník. Data byla dále zpracovávána za skupinu profesionálů jako za celek a že nejsou členění podle výše zmíněných firem, aby byla zaručena anonymita.

Dále u obou forem dotazníků byla na titulní straně uvedena explicitní informace o dobrovolnosti, cílech a účelech výzkumu a účastníkům nebyla zatajena žádná skutečnost s ním související. K posbíraným datům měli přístup pouze autoři výzkumu. Výstupy jsou prezentovány pouze celková data skupin, je tedy nemožné dohledat výsledky konkrétních respondentů. Respondenti měli na konci možnost vlastního vyjádření k absolvovanému dotazníkovému šetření. Nebyly zaznamenány žádné výhrady k výzkumu z etického hlediska. U obou forem sběru dat nebyla respondentovi slíbena žádná odměna či výhoda za vyplnění dotazníku. Nepředpokládají se vážnější dopady výzkumu na účastníky.

## 9 Výzkumný soubor

### 9.1 Cílová populace a výběrový soubor internetového výzkumu

Základním souborem pro naši cílovou skupinu mladých řidičů jsou všichni držitelé řidičského oprávnění v České republice ve věku 18 až 25 let. Dle statistik Ministerstva dopravy ČR z roku 2006 je v České republice evidováno 6 643 183 držitelů řidičského oprávnění, z toho 4 000 051 mužů a 2 643 132 žen. Mladí řidiči ve věku 18 až 24 let tvoří 4,5 % z celkové populace ČR, což je zhruba asi 450 000 (Ministerstvo dopravy ČR, prosinec, 2006).

Výběrový soubor tvoří respondenti dotazníku mezi 15 až 25 rokem vlastníci řidičské oprávnění. Bylo využito několik způsobů sběru dat. Prvním z nich byla **metoda samovýběru**, „*kteřá je založena na principu dobrovolnosti, resp. aktivního projevení zájmu zapojit se do výzkumné studie*“ (Miovský, 2006, 133). Touto technikou byli získáni respondenti, kteří se šetření zúčastnili na základě propagování výzkumu na sociálních sítích, fórech a jinde na Internetu. Jiná cesta k získání respondentů vedla přes přímé oslovování konkrétních osob v průběhu výzkumu. Tato metoda se označuje jako **metoda příležitostného výběru**, kterou Miovský (2006, 134) definuje jako metodu, při které „*využíváme příležitostí, které se nám v průběhu realizace výzkumu nabízejí, k tomu, abychom získali účastníky výzkumu.*“ Trojici užitých metod sběru dat uzavírá **metoda sněhové koule**, která navazuje na propagaci výzkumu na Internetových stránkách a sociálních sítích, kde může docházet k dalšímu sdílení a šíření výzkumu respondentem splňujícím kritéria, a touto cestou se dotazník dostává k širší, původně neoslovené skupině respondentů, než pouze metodou samosběru a příležitostného výběru (Miovský, 2006).

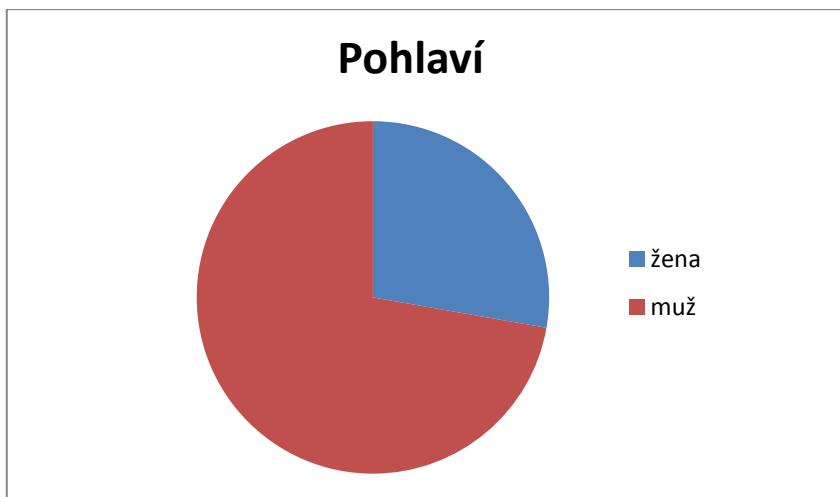
Jak bylo řečeno, výzkum byl na Internetu šířen především prostřednictvím sociální sítě Facebook, na diskuzních fórech a jiných internetových stránkách. Internetového sběru se zúčastnilo celkem 1133 respondentů, ale 49 z nich bylo z vzorku odstraněno, jelikož odpovědi neodpovídaly realitě a mohly by zkreslovat výsledky. Z tohoto vzorku respondentů byl dále vytřízen výběrový soubor na základě věku 18 až 25 let. **Výběrový soubor** mladých řidičů, který je dále podrobněji specifikován, čítal **645 respondentů**.



### 9.1.1 Charakteristika souboru z hlediska socio-demografických ukazatelů

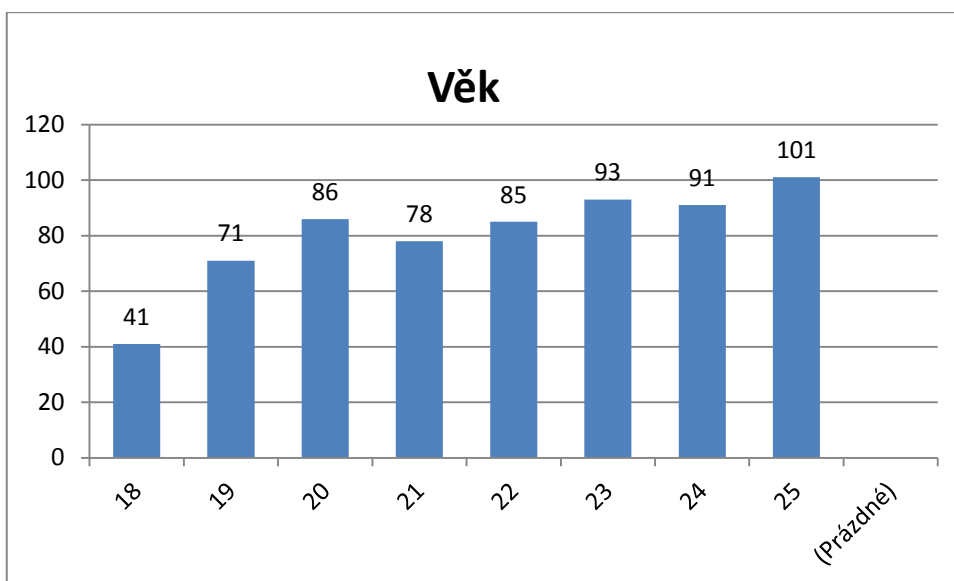
Přes 2/3 respondentů tvořili muži, kterých dotazník vyplnilo celkem 466, naproti tomu žen 179.

Graf č. 6: Pohlaví



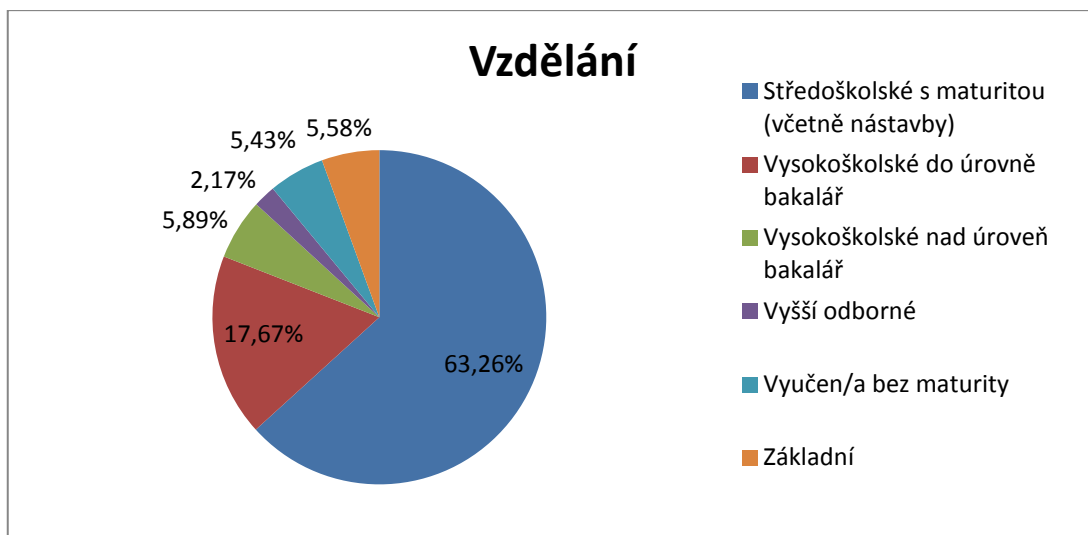
Rozložení četností v jednotlivých letech od 18 do 25 let bylo relativně vyrovnané, s výjimkou nižšího počtu 18.letých respondentů, jak znázorňuje Graf č. 7. Nejvíce respondentů bylo ve věku 25 let, 23 a 24 let. Nejméně naopak 18letých. Hodnota mediánu věku skupiny mladých řidičů činila 22 let, průměru 21,92.

Graf č. 7: Věk



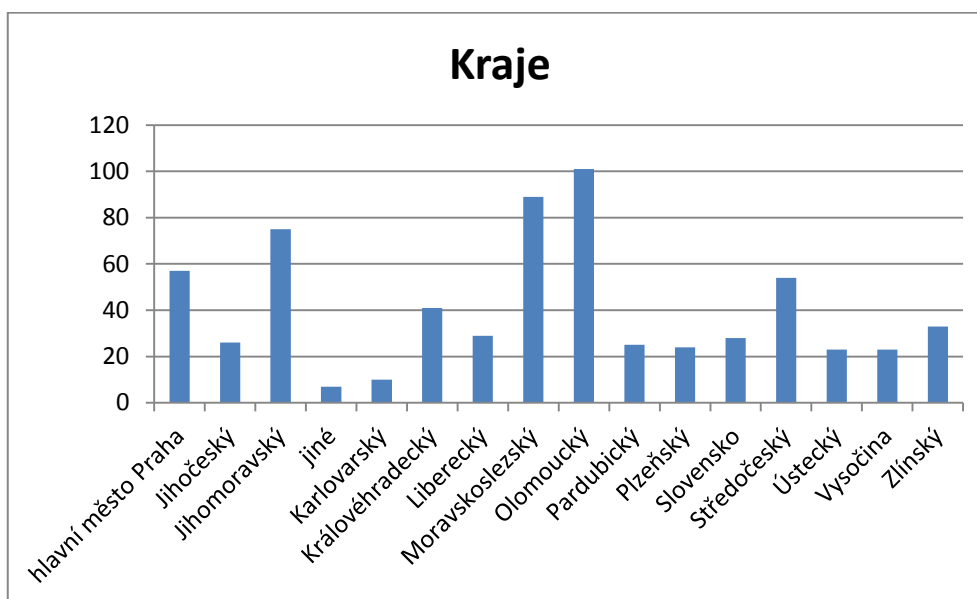
Z hlediska vzdělání byla nadpoloviční většina respondentů středoškoláci s maturitou (63 %). Nositelem bakalářského titulu bylo 17 % respondentů a o zbývající procenta se rozdělily další úrovně vzdělání.

**Graf č.8: Vzdělání**



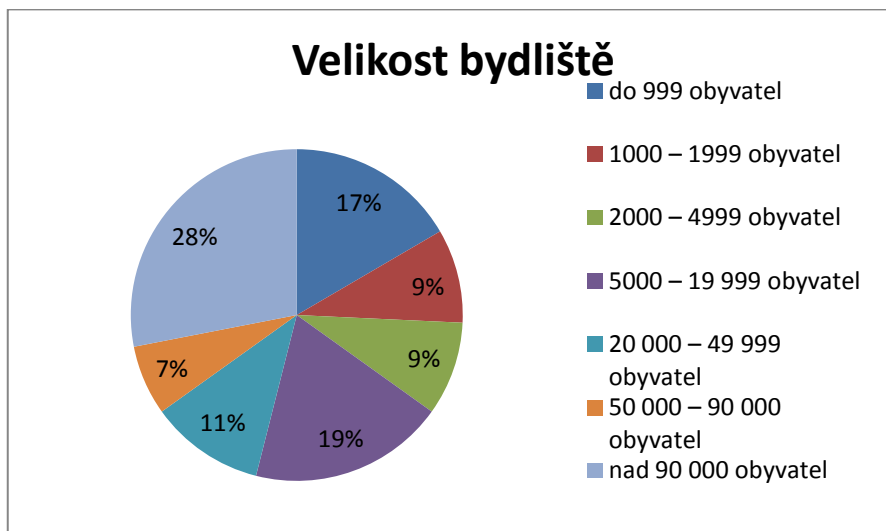
Nejvíce respondentů v rámci krajů zaznamenala Morava, téměř polovina účastníků výzkumu byla z Olomouckého, Moravskoslezského nebo Jihomoravského kraje. Výzkumu se účastnily také 4 % občanů Slovenské republiky.

**Graf č. 9: Kraje**



Nejčastěji žili respondenti ve větších městech nad 90 000 obyvatel (28 % z nich), dále v obcích s 5 000 až 20 000 obyvateli (19 %) a na vesnicích do 1000 obyvatel (17 %). Nejméně respondentů uvedlo jako trvalé bydliště obec s 50 až 90 tisíci obyvateli (7 %).

**Graf č. 10: Velikost bydliště**

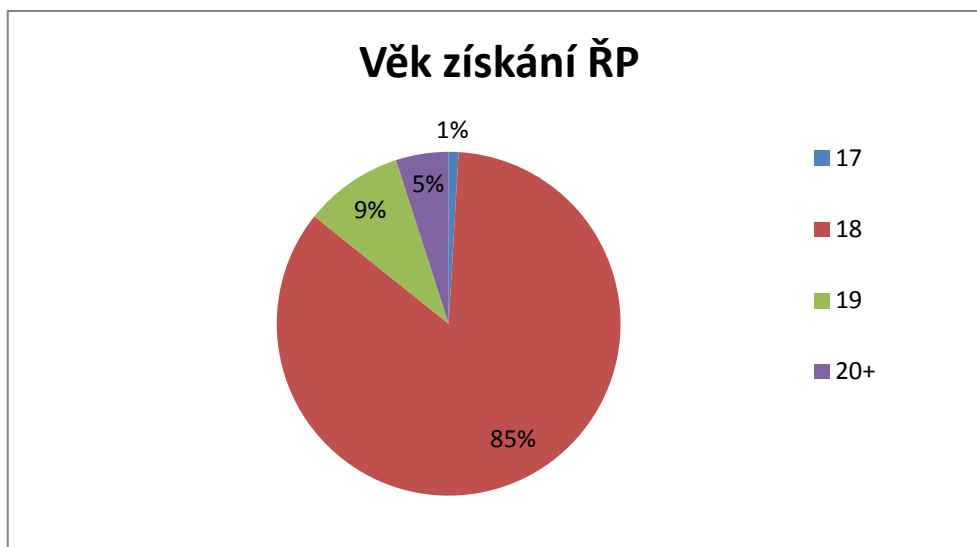


Většina respondentů byla svobodných (84 %), 14 % z nich žilo s partnerem / partnerkou v jedné domácnosti. Mezi respondenty byl 1 rozvedený. Deset respondentů má 1 dítě, pouze jeden účastník je rodičem dětí dvou.

## 9.1.2 Charakteristika souboru dle řidičské anamnézy

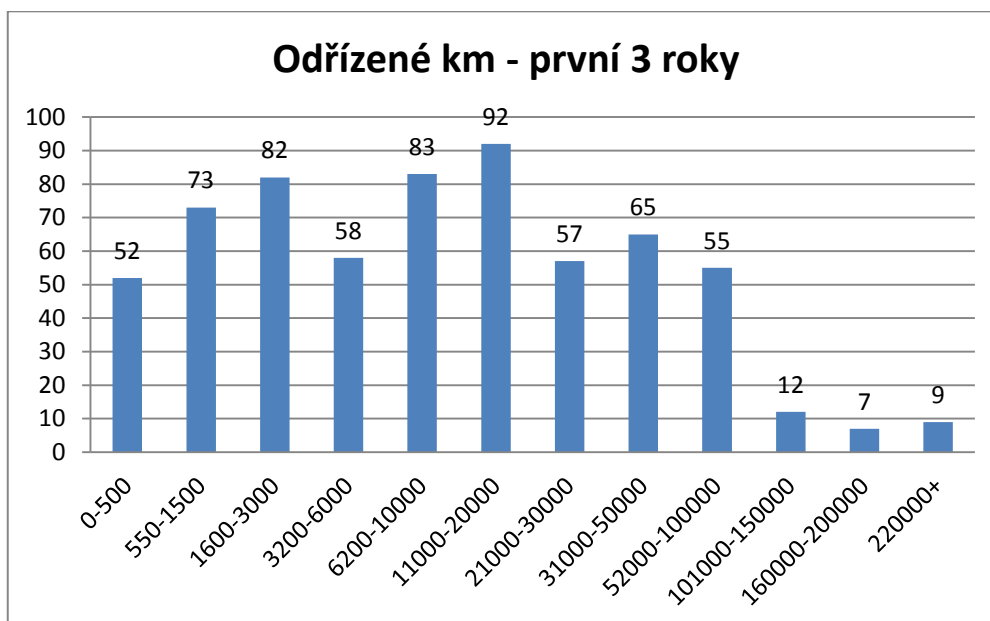
Z údajů řidičské anamnézy bylo zjištěno, že celkem 85 % (547 respondentů) získalo řidičské oprávnění ve věku 18 let, 9 % z nich v 19 letech.

Graf č. 11: Věk získání ŘP



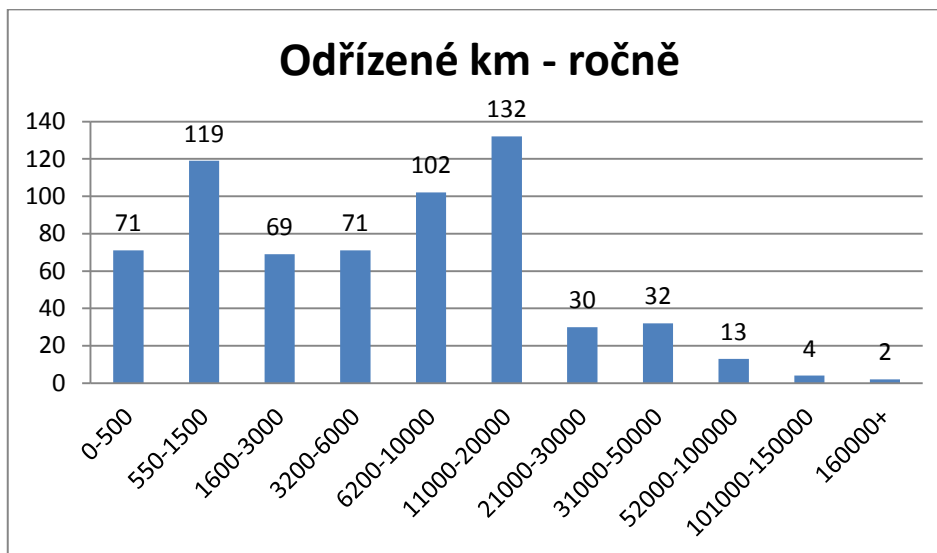
Za první tři roky po získání řidičského průkazu 92 mladých řidičů najezdilo 11 až 20 000 km, 82 od 1600 do 3000 km. Pouze 9 z nich odřídilo 220 000 km a více (viz Graf č. 12):

Graf č. 12: Odřizené km - první 3 roky



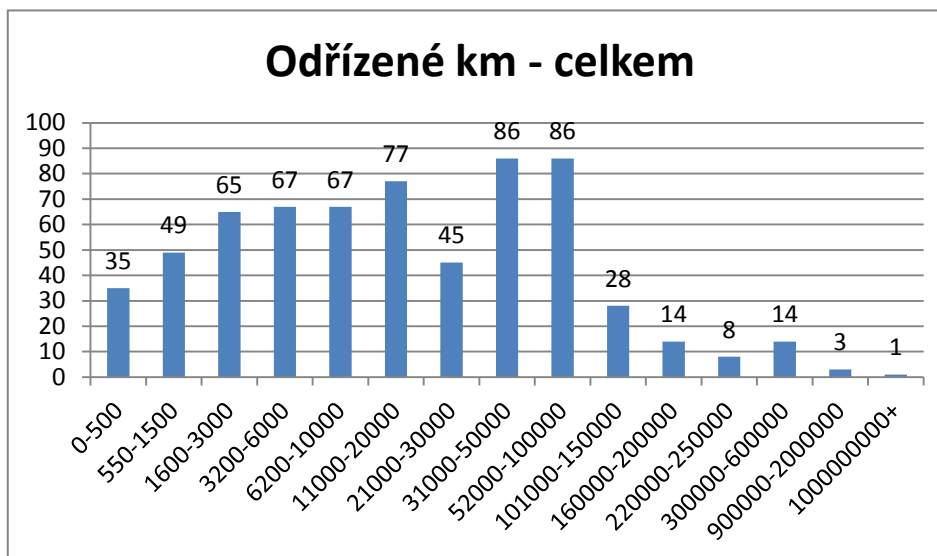
Za 1 rok odřídí mladý řidič průměrně nejčastěji mezi 11 000 až 20 000 km (132 respondentů), poté 550 až 1 500 km (119 řidičů) a opět větší vzdálenost mezi 6 000 až 10 000 km (102 odpovědí). Pouze 19 mladých řidičů za rok najezdí více než 30 000 km (viz Graf č. 13).

**Graf č. 13: Odřizené km - ročně**



Za celou svou dosavadní řidičskou kariéru odřídilo nejvíce mladých řidičů 31 až 50 000 km a 52 až 100 000 km. Nad hranici ujetých 200 000 km dosáhlo 26 řidičů. Zbývající intervaly počtu kilometrů od 1 600 do 20 000 se z hlediska četnosti vyrovnávají, pokles četností nastal u vzdáleností do 1 500 km a v intervalu 21 až 30 000 km (viz Graf č. 14).

**Graf č. 14: Odřizené km - celkem**



Dopravní nehodou zavinilo celkem 122 řidičů, z toho 104 nehod bez zranění, 17 nehod s lehkým zraněním a 1 nehodu s usmrcením. Nezaviněné nehody se účastnilo celkem 499 mladých řidičů, 233 řidičů spáchalo dopravní přestupky – nejčastěji se jednalo o překročení nejvyšší povolené rychlosti a parkování. Zkušenost s odebráním řidičského oprávnění má 17 mladých řidičů, z toho 8 za jízdu pod vlivem alkoholu, 3 kvůli způsobení dopravní nehody, 2 po užití pervitinu, 1 za jízdu bez ŘP, 1 ze zdravotních důvodů a 1 z důvodu vybodování.

## 9.2 Cílová populace a výběrový soubor sběru „tužka papír“

Formou sběru tužka papír byla sbíraná data kontrolní skupiny profesionálních řidičů. Vzhledem k tomu, že není zákonem přesně dáno, který typ řidičů je profesionál a ani neexistují takové statistiky, je cílovou populaci možné vymezit pouze obecně jako všechny řidiče z povolání, řidiče taxi služeb či držitele průkazu profesní způsobilosti v České republice.

Při sběru dat byla užitá metoda ***záměrného výběru přes instituce***. Záměrný (účelový) výběr spočívá ve vybírání respondentů na základě konkrétních kritérií a charakteristik – respondent byl řidič z povolání, řidič taxi služeb či držitel průkazu profesní způsobilosti aktivně vykonávající řidičskou činnost. *„Záměrný výběr přes instituce je metodou, kdy využíváme určitého typu služeb nebo činnosti nějaké instituce, určené pro cílovou skupinu, která nás zajímá“* (Miovský, 2006, 138). Druhým typem sběru dat byla ***metoda sněhové koule***, kdy účastníci se respondent či kontaktní osoba výzkum propagovala a šířila mezi další primárně neoslovené respondenty.

Bylo vysbíráno celkem 243 dotazníků profesionálních řidičů ze 4 různých skupin: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., FTL - First Transport Lines, a.s., Prostějov, řidiči taxi služeb, ostatní řidiči z povolání či držitelé průkazu profesní způsobilosti. Data kontrolní skupiny profesionálních řidičů sloužila především za účelem porovnání riskantního jednání a vnímání rizika v dopravních situacích s mladými nezkušenými řidiči. Pro tyto účely bylo i následné třídění a vyřazování dotazníků mírnější s primárním zaměřením se na vyplnění prvních 2 replikovaných dotazníků.

Při internetovém sběru nebylo respondentovi umožněno pokračovat na další stránku dotazníku, pokud nebyly vyplněny všechny položky. Toto u tištěné verze nebylo možné ošetřit a je nutno brát v potaz případnou nepozornost a možnost přehlédnutí se. Jako kritérium pro vyřazení dotazníku byla nastavena tolerance dvou nevyplněných položek v prvním dotazníku řidičského jednání a jedné chybějící položky u dotazníku vnímání rizika. Dále byly vyřazovány dotazníky s nesmyslnými nebo nereálnými odpověďmi v části týkající se osobních údajů. Tato kritéria nesplnilo celkem 20 respondentů, konečný výběrový soubor profesionálních řidičů pro srovnání riskantního jednání a vnímání rizika tvoří 223 respondentů. Tab. 3 znázorňuje četnosti respondentů z konkrétních skupin. Dále

jsou výsledky prezentovány v rámci celé skupiny profesionálních řidičů pro zachování anonymity respondentů.

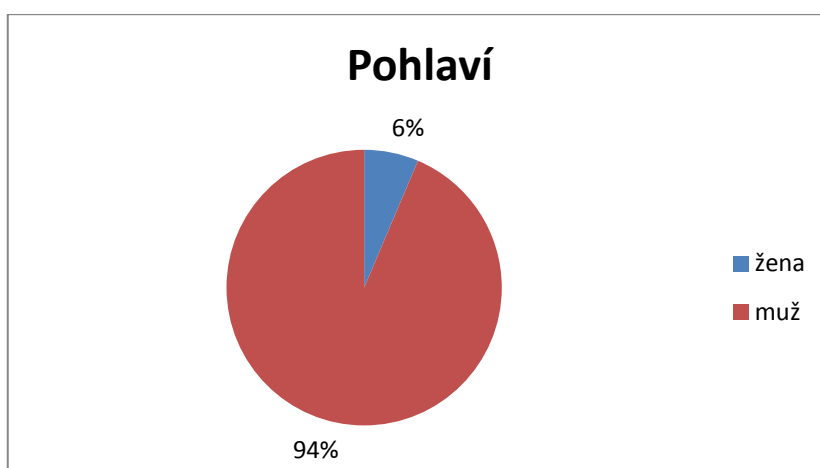
**Tabulka č. 3: Skupiny profesionálních řidičů**

Řidiči	Četnosti	Vyřazeno	Výběrový soubor
DPP	142	7	135
FTL	33	1	32
Ostatní	50	9	41
Taxi	18	3	15
<b>CELKEM</b>	<b>243</b>	<b>20</b>	<b>223</b>

Mnozí respondenti část dotazníku zjišťující osobní údaje nevyplnili kompletně, ale jelikož nejsou v tomto výzkumu řidiči profesionálové cílovým souborem, pouze kontrolním, nebyly dotazníky vyřazovány na základě nekompletně vyplněné oblasti osobních údajů. Následující popis souboru profesionálních řidičů je tedy množinou všech získaných osobních údajů od vytřízených řidičů výběrového souboru, kteří vyplnili část osobních údajů, i když nekompletně.

Z 219 respondentů, kteří vyplnili položku pohlaví, bylo 14 žen.

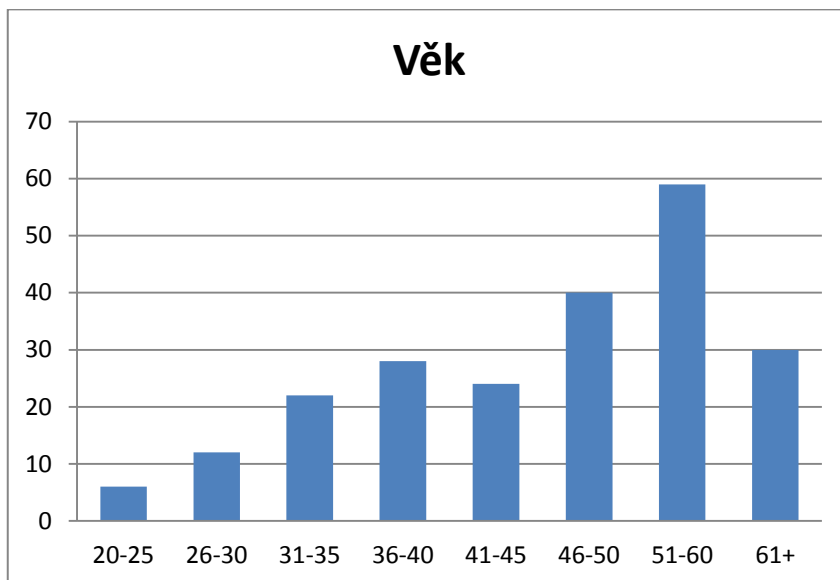
**Graf č. 15: Pohlaví**





Ve skupině profesionálů bylo téměř 60 řidičů ve věku 51 až 60 let, druhou nejpočetnější skupinou tvořili řidiči mezi 46 až 50 lety. Nejméně bylo mezi profesionály řidičů od 20 do 30 let (viz Graf 16). Hodnota mediánu činila 48, průměrný věk byl 47,33 let.

**Graf č. 16: Věk**



Z hlediska nejvyššího dosaženého vzdělání bylo 48 % respondentů středoškolského vzdělání s maturitou, 42 % vyučeno bez maturity, 6 % vysokoškoláků, zbytek respondentů dosáhl pouze základního vzdělání.

Nadpoloviční většina profesionálních respondentů byla ve stavu manželském (132), následovali svobodní a rozvedení. 170 osob uvedlo, že má děti, nejčastěji 2 nebo 3.

Z hlediska otázek zaměřených na **údaje řidičské anamnézy** bylo zjištěno, že řidičského oprávnění typu B získalo 65% respondentů v 18 letech, 10% ve věku 19 let, 10 % ve 20 letech. Překvapivě 8 % respondentů uvedlo za věk získání ŘP typu B hodnotu 17 let, což lze vyložit jako důsledek nepozornosti a nezaregistrování typu řidičského oprávnění.

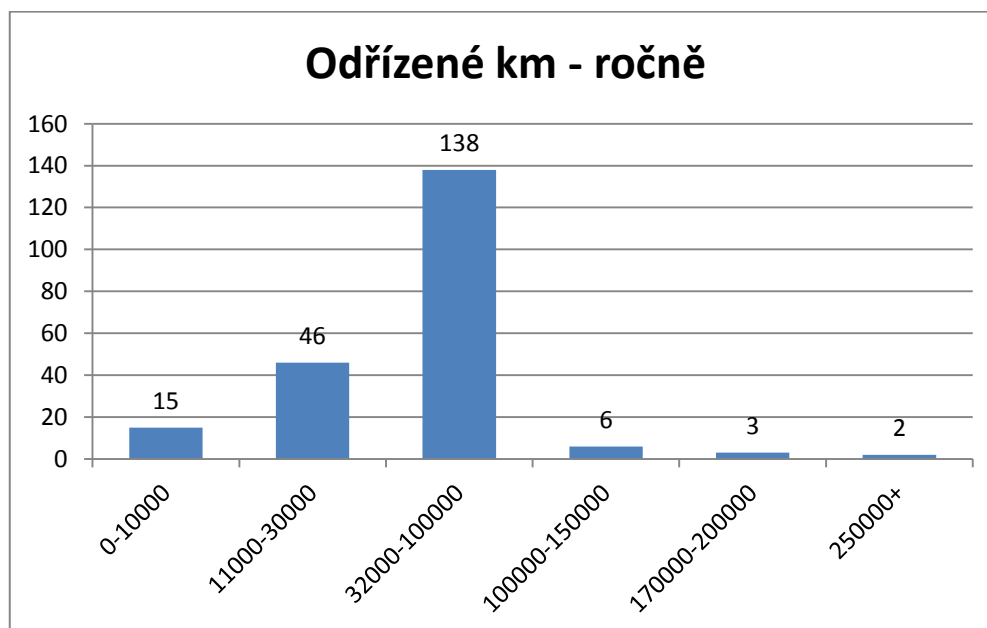
Za první 3 roky vlastnění řidičského oprávnění nejvíce z profesionálních řidičů odřídilo maximálně 10 000 km a mezi 11 až 30 000 km (viz Tab. 4)

**Tabulka č. 4: Odřizené km – první 3 roky**

Vzdálenost (km)	Četnost
0 až 10 000	77
11 000 až 30 000	67
31 000 až 100 000	40
110 000 až 150 000	8
nad 150 000	4
CELKEM odpovědí	196

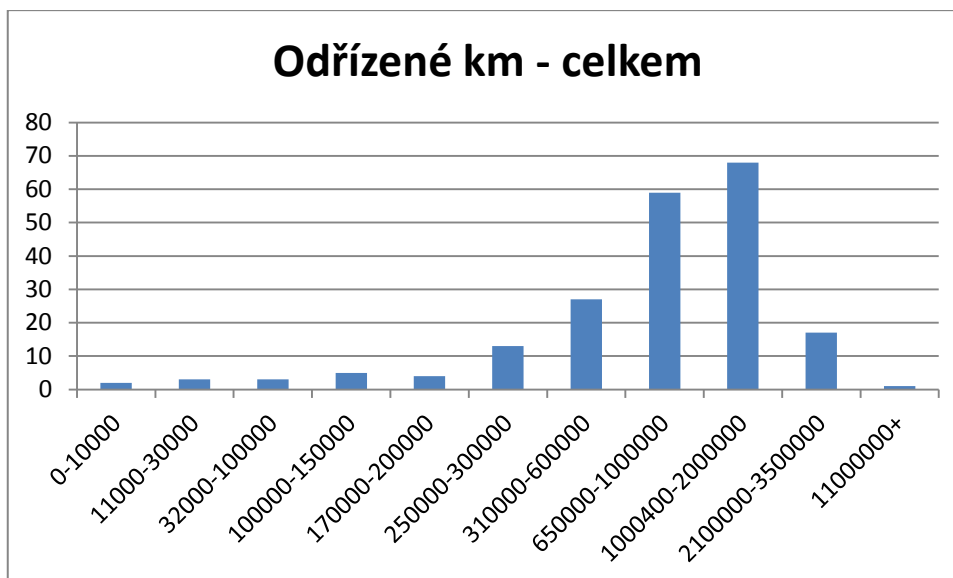
Průměrně každý rok odřídí 66 % profesionálních řidičů vzdálenost mezi 30 000 až 100 000 km, 22 % od 11 000 do 30 000 km (Graf č. 17)

**Graf č. 17: Odřizené km - ročně**



Z hlediska celkové odřízené vzdálenosti za celou dobu držení řidičského oprávnění dosáhl nejvyšší četnosti interval od 1 mil. do 2 mil. kilometrů a od 650 000 do 1 mil. km (viz Graf č. 18).

**Graf č. 18: Odřízené km - celkem**



94 profesionálů udává účast na nezaviněných nehodách, 158 na zaviněných nehodách. Odebrání řidičského průkazu potvrdilo 25 profesionálů.

## 10 Výsledky

### 10.1 Riskantní jednání u mladých řidičů a profesionálů

Na základě četností odpovědí na jednotlivé otázky prvního **dotazníku riskantního jednání** lze popsat, které rizikové chování se v řidičském projevu objevuje nejčastěji a které nejméně často. Odpovědi na otázku „Jak často děláte při řízení následující věci“ byly zaznamenávány v rámci 4 stupňové škály kódované z hlediska polaritě odpovědi od negativní („Nikdy“) = 0 po pozitivní („Téměř pořád“) = 4.

**Riskantní jednání mladých řidičů** je zaznamenáno v Tab. 5, kde je v levém sloupci číslo položky daného dotazníku. Dle průměru (Mean) lze vyvodit, že nejčastěji se mladí řidiči dopouštějí překračování nejvyšší povolené rychlosti v oblasti s omezením do 50 km/hod (ot. 3), řízení za poslechu hlasité hudby (ot. 12), řízení s více než dvěma spolucestujícími (ot. 13) a rychlé jízdy pro pocit vzrušení (ot. 1). Naopak nejméně se u mladých řidičů vyskytuje řízení se sluchátky na uších, řízení bez použití bezpečnostního pásu, smykování a pálení pneumatik pro pobavení a zrychlování při snaze druhého vozidla o předjetí. Nejvyšší hodnoty Mean u mladých řidičů ale nedosahují maximálních hodnot ve směru časté frekvence výskytu daného jednání v repertoáru řidičských aktivit, pohybují se mezi hodnotami 2 až 3, tedy kolem středu, z čehož lze vyvodit, že ani výše zmíněné nejčastější projevy riskantního chování nejsou u zkoumané skupiny obvyklé při každodenním řízení. V tabulce jsou hodnoty Mean nejčastějšího riskantního jednání zvýrazněny červeným písmem, nejméně častého písmem modrým. Zbývající typy nebezpečného chování na silnicích nijak nevybočovaly a pohybovaly se v nižších hodnotách skóru – tedy v nižší frekvenci výskytu.

Tabulka č. 5: Riskantní jednání mladých řidičů – výsledky

Riskantní jednání	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Skewness	
	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Std. Error
1	645	0,0	4,0	1,651	,9161	,272	,096
2	645	0,0	4,0	0,648	,8425	1,349	,096
3	645	0,0	4,0	2,606	1,1461	-,498	,096
4	645	0,0	4,0	0,397	,7645	2,243	,096
5	645	0,0	4,0	0,521	,8218	1,827	,096
6	645	0,0	4,0	1,386	1,0997	,464	,096
7	645	0,0	4,0	0,808	1,0879	1,324	,096
8	645	0,0	4,0	0,657	,9031	1,376	,096
9	645	0,0	4,0	0,536	,8673	1,721	,096
10	645	0,0	4,0	0,330	,8063	2,915	,096
11	645	0,0	4,0	1,250	,9834	,535	,096
12	645	0,0	4,0	2,290	1,1372	-,274	,096
13	645	0,0	4,0	1,905	,8590	,360	,096
14	645	0,0	4,0	0,772	,9321	1,229	,096
15	645	0,0	4,0	0,074	,3829	6,232	,096
16	645	0,0	4,0	1,456	1,0000	,374	,096

**Nejčastějším rizikovým jednáním mladých řidičů je překračování nejvyšší povolené rychlosti v oblasti s omezením do 50 km/hod, řízení za poslechu hlasité hudby, řízení s více než dvěma spolucestujícími a rychlá jízdy pro pocit vzrušení. Nejméně často se dopouštějí řízení se sluchátky na uších, řízení bez použití bezpečnostního pásu, smykování a pálení pneumatik pro pobavení a zrychlování při snaze druhého vozidla o předjetí. Hodnoty nejčastějších typů rizikového jednání se však pohybují lehce nad průměrem, toto chování se tedy u mladých řidičů nevyskytuje ve velké míře a vždy.**

**U kontrolní skupiny profesionálů** nebyly hodnoty jednotlivých rizikových projevů z hlediska častosti pozitivně extrémní, jak lze vidět v Tab. 6. Nejvyššího průměru a tedy nejčastějšího výskytu, dosahovalo řízení s více než dvěma spolucestujícími ve vozidle (ot. 13). Zbývající položky dosahovaly hodnot max. 1,5, což lze interpretovat jako jednání, kterého se dopouštějí nikdy, maximálně občas. Kolem hodnoty 1,5 se pohybovalo překračování nejvyšší povolené rychlosti v oblasti s omezením do 50 km/hod (ot. 3) a konzumace jídla či nápojů za jízdy (ot. 16). Téměř nikdy se profesionální řidiči nedopouští smykování a pálení

pneumatik (ot. 4) a závodění s ostatními řidiči pro zábavu (ot. 9). Zbývající položky rizikového chování dosahovaly podprůměrného skóru nepřevyšujícího hodnotu 1 – v řidičském jednání se tedy vyskytovaly zřídka.

Tabulka č. 6: Riskantní jednání profesionálů – výsledky

Riskantní jednání	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Skewness	
	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Std. Error
1	222	0,0	4,0	0,811	,8017	,940	,163
2	222	0,0	4,0	0,261	,5741	2,677	,163
3	222	0,0	4,0	1,545	,9956	,319	,163
4	222	0,0	4,0	0,113	,4369	5,170	,163
5	222	0,0	3,0	0,270	,6008	2,461	,163
6	220	0,0	4,0	0,955	1,0415	1,095	,164
7	221	0,0	4,0	0,466	,7538	1,627	,164
8	221	0,0	3,0	0,629	,7555	,926	,164
9	222	0,0	2,0	0,162	,4570	2,898	,163
10	221	0,0	4,0	0,878	1,2130	1,285	,164
11	222	0,0	4,0	0,982	,9172	,746	,163
12	222	0,0	4,0	1,234	1,0153	,642	,163
13	221	0,0	4,0	2,796	1,1752	-,683	,164
14	222	0,0	4,0	0,441	,7513	1,914	,163
15	220	0,0	4,0	0,273	,7266	3,206	,164
16	222	0,0	4,0	1,257	,9183	,317	,163

***U kontrolní skupiny profesionálů nebyly hodnoty jednotlivých rizikových projevů z hlediska četosti pozitivně extrémní. Nejčastějšího výskytu dosahovalo řízení s více než dvěma spolucestujícími ve vozidle. Naopak téměř nikdy se profesionální řidiči nedopouští smykování a pálení pneumatik a závodění s ostatními řidiči pro zábavu. Zbývající položky rizikového chování dosahovaly podprůměrného skóru nepřevyšujícího hodnotu 1 – v řidičském jednání se tedy vyskytovaly zřídka.***

Při srovnání výsledků obou skupin (viz Tab. 7.) lze komentovat jejich společné znaky – obě skupiny **často jezdí** s více než dvěma spolucestujícími a naopak jen **zřídka** smykují a pálí pneumatiky pro zábavu. Je důležité se zaměřit také na hodnoty Cohenova d (v Tab. 6 zvýrazněno červenou barvou) vycházející ze srovnání jednotlivých položek u obou skupin, dle kterého lze říci, že mladí řidiči ve srovnání s profesionály signifikantně častěji jezdí rychle jen pro pocit vzrušení

(ot. 1), překračují rychlost v zóně s max. povolenou rychlostí 50 km/hod (ot. 3) či řídí za poslechu hlasité hudby. Naopak v řidičském chování profesionálů se častěji objevuje řízení s více než dvěma spolucestujícími (ot. 13) a řízení se sluchátky na uších (ot. 15). Při srovnání s řidiči profesionály se rizikové chování vyskytuje u mladých řidičů signifikantně častěji, což dokazují jednak nízké hodnoty Mean profesionálů u většiny položek, a také záporné hodnoty Cohena d u 13 položek ze 16. Ovšem je třeba opět zdůraznit, že ani u jednoho typu rizikového jednání nepřesahují hodnoty jednotlivých průměrů obou skupin 2,8, čili nejsou extrémně časté.

**Tabulka č. 7: Srovnání jednotlivých položek dotazníku rizikového jednání mladých řidičů a profesionálů**

Riskantní jednání	Mean	Mean	Cohenovo d
	Mladí	Profes.	
1	<b>1,651</b>	0,811	<b>-1,06</b>
2	0,648	0,261	-0,63
3	<b>2,606</b>	1,545	<b>-0,86</b>
4	<b>0,397</b>	<b>0,113</b>	-0,59
5	0,521	0,27	-0,42
6	1,386	0,955	-0,37
7	0,808	0,466	-0,33
8	0,657	0,629	-0,04
9	0,536	<b>0,162</b>	-0,61
10	<b>0,33</b>	0,878	0,64
11	1,25	0,982	-0,29
12	<b>2,29</b>	1,234	<b>-0,86</b>
13	<b>1,905</b>	<b>2,796</b>	<b>0,99</b>
14	<b>0,772</b>	0,441	-0,42
15	0,074	0,273	<b>0,81</b>
16	1,456	1,257	-0,21

Vyšší výskyt riskantního jednání u mladých řidičů potvrzuje také analýza dotazníku jako celku pomocí T-Testu s předpokladem rozdílných rozptylů, která dokládá statisticky významný rozdíl mezi skupinou mladých řidičů a profesionálů na škále dotazníku rizikového chování (Tab. 8). Opět je vhodné věnovat pozornost červeně vyznačenému **sloupci „d“** (Cohenovo d), jehož hodnota udává standardizovaný rozdíl mezi skupinami, ten zde nabývá středního významu –

výběrový soubor mladých řidičů a kontrolní skupina profesionálů se liší o 0,58 směrodatné odchylky – signifikantní rozdíl.

Tabulka č. 8: Srovnání mladých řidičů a profesionálů na škále dotazníku rizikového chování

škála	průměr		sm. odch.		Leveneův test		t-test			d
	mladý řidič	Profes.	mladý řidič	Profes.	F	p	t	df	p	
Risk. jedn.	17,29	13,06	7,52	6,58	5,33	< 0,05	7,94	434	< 0,001	<b>0,58</b>

*Existuje signifikantní rozdíl v celkovém výskytu rizikového chování mezi profesionálními a mladými řidiči – mladí řidiči jednají častěji rizikově. To dokazují jednak nízké hodnoty Mean profesionálů u většiny položek, a také záporné hodnoty Cohenova „d“ u 13 položek z 16. Ovšem je třeba zdůraznit, že ani u jednoho typu rizikového jednání nepřesahuje Mean u obou skupin střední hodnoty, čili ani jednání označené za nejčastější se v řídičském chování nevyskytuje pravidelně.*



## 10.2 Vnímání rizika u mladých řidičů a profesionálů

**Dotazník vnímání rizika** zkoumal, jak bezpečné vnímají respondenti konkrétní situace, které mohou nastat na silnicích. Odpovědi se pohybovaly v rozptýlu čtyřstupňové škály od vždy bezpečné (3), přes většinou bezpečné (2), někdy bezpečné (1) po téměř nikdy bezpečné (0).

Výsledky skupiny mladých řidičů lze vyčíst dle průměru Mean z Tabulky č. 9, která je konstruována na stejném principu, jako tabulka u prvního dotazníku. Nejnižších hodnot Mean, a tedy označení **nejvíce nebezpečné**, u mladých řidičů dosáhlo řízení pod vlivem alkoholu (ot. 3) a také THC (ot. 4) a projetí křižovatkou, na které svítí červená (ot. 6). Hodnoty průměru u těchto situací se pohybovaly v extrémních hodnotách a nepřevýšily 0,2, což znamená, že je mladí řidiči vnímali jako velmi nebezpečné. Na druhé straně za **často bezpečné** považovali jízdu s více než dvěma spolupasážéry (ot. 8), řízení v nočních a ranních hodinách (ot. 9) či překročení rychlosti o 10 km/hod v oblasti s nejvyšší povolenou rychlostí 130 km/hod (ot. 2). Ze zbývajících čísel vyplývá, že mladí řidiči vnímají jako velmi riskantní 7 z 12 předložených situací, jelikož hodnoty průměru nepřevýšily 0,1, což značí citlivé vnímání rizika a respekt k daným situacím.

Tabulka č. 9: Vnímání rizika mladých řidičů - výsledky

Vnímání rizika	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Skewness	
	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Std. Error
1	645	0,0	3,0	1,647	,7217	-,347	,096
2	645	0,0	3,0	1,941	,8073	-,550	,096
3	645	0,0	3,0	0,135	,4157	3,609	,096
4	645	0,0	3,0	0,247	,6051	2,608	,096
5	645	0,0	3,0	0,625	,6417	,605	,096
6	645	0,0	3,0	0,276	,4808	1,502	,096
7	645	0,0	3,0	0,950	,7481	,326	,096
8	645	0,0	3,0	2,392	,6731	-1,028	,096
9	645	0,0	3,0	2,023	,6900	-,372	,096
10	645	0,0	3,0	0,397	,6135	1,491	,096
11	645	0,0	3,0	0,378	,6935	1,857	,096
12	645	0,0	3,0	1,468	,7808	-,307	,096

**Mladí řidiči vnímají jako nejrizikovější řízení pod vlivem alkoholu, THC a projetí křižovatkou na červenou. Naopak za nejméně riskantní považují jízdu s více než dvěma spolupasážéry, řízení v nočních a ranních hodinách či překročení rychlosti ze 130 km/hod na 140 km/hod. Mladí řidiči vnímají jako velmi riskantní 7 z 12 předložených situací, což značí citlivé vnímání rizika a respekt k daným situacím.**

**Profesionální řidiči** vnímají většinu situací popsaných v položkách méně nebezpečně než mladí řidiči – viz Tab. 10. Lze vidět, že ani jednu ze situací nepovažují za „téměř nikdy bezpečnou“ (žádná hodnota Mean není nižší než 1). Jako nejméně bezpečné udávají řízení pod vlivem alkoholu (ot. 3) a THC (ot. 4), projetí křižovatkou, na které svítí červená (ot. 6) a psaní SMS zpráv za jízdy. Za málo nebezpečné považují profesionálové, stejně jako mladí řidiči, řízení s více než dvěma spolucestujícími (ot. 8) a v nočních či brzkých ranních hodinách (ot. 9). Zbývající situace se pohybují kolem středních hodnot.

**Tabulka č. 10: Vnímání rizika profesionálů – výsledky**

Vnímání rizika	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Skewness	
	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Std. Error
1	223	1,0	4,0	2,368	,8643	,183	,163
2	223	1,0	4,0	2,350	,9220	,014	,163
3	222	1,0	4,0	1,059	,3312	7,127	,163
4	220	1,0	4,0	1,059	,3715	7,151	,164
5	222	1,0	4,0	1,234	,5540	2,780	,163
6	223	1,0	4,0	1,117	,3969	4,465	,163
7	222	1,0	4,0	1,500	,6434	1,234	,163
8	219	1,0	4,0	3,269	,9700	-1,172	,164
9	223	1,0	4,0	3,054	,8036	-,623	,163
10	222	1,0	4,0	1,212	,5749	3,280	,163
11	223	1,0	4,0	1,444	,7857	1,733	,163
12	223	1,0	4,0	1,964	,8157	,418	,163

Tab. 11 znázorňuje shodu v nejvíce (ot. 3, 4, 6) i nejméně (ot. 8, 9) nebezpečně vnímaných položkách. Cohenovo d (v textu označeno červeně) udává velmi signifikantní rozdíl ve vnímání rizika položek řízení pod vlivem alkoholu a projetí křižovatkou na červenou (ot. 3 a 6) – ačkoliv pro obě srovnávané

skupiny jsou tyto situace považovány za nejvíce nebezpečné ze všech, v hodnotách Mean se liší o 5,9 a a 3,96 směrodatné odchylky, což značí matematicky velmi signifikantní rozdíl, který se vyskytuje celkem u 10 z 12 položek (d je větší než 1). Totéž potvrzuje srovnání na celé škále dotazníku vnímání rizika (Tab. 12), kde **Cohenovo d** rovno -2,19 značí také velmi signifikantní rozdíl.

**Tabulka č. 11: Srovnání jednotlivých položek dotazníku vnímání rizika mladých řidičů a profesionálů**

Vnímání rizika	Mean	Mean	Cohenovo d
	Mladí	Profes.	
1	1,647	2,368	1,25
2	1,941	2,350	0,58
3	0,135	1,059	5,90
4	0,247	1,059	2,64
5	0,625	1,234	1,58
6	0,276	1,117	3,96
7	0,950	1,500	1,05
8	2,392	3,269	1,52
9	2,023	3,054	1,98
10	0,397	1,212	2,23
11	0,378	1,444	2,07
12	1,468	1,964	0,79

**Tabulka č. 12: Srovnání mladých řidičů a profesionálů na škále dotazníku vnímání rizika**

škála	průměr		sm. odch.		Leveneův test		t-test			d
	mladý řidič	Profes.	mladý řidič	Profes.	F	p	t	df	p	
Vním.riz.	12,48	21,62	4,00	4,60	1,44	0,23	-28,25	866	< 0,001	-2,19

**Kontrolní skupina profesionálů označila jako nejvíce i nejméně rizikové položky stejné položky jako mladí řidiči. Nejrizikovější je dle obou skupin řízení pod vlivem alkoholu, THC a projetí křižovatkou na červenou. Nejméně nebezpečná je podle obou skupin jízda s více než dvěma spolupasažér a řízení v nočních a ranních hodinách. Profesionální řidiči vnímají většinu situací popsanych v položkách méně nebezpečně než mladí řidiči - ani jednu**

***ze situací nepovažují za „téměř nikdy bezpečnou“, na rozdíl od mladých řidičů, kteří takto vnímají 7 z 12 položek.***

### 10.3 Riskantní jednání mladých řidičů a mladých řidiček

Vyjmeme-li ze skupiny mladých řidičů pouze **vzorek mužů**, jejich výsledky se z hlediska nejčastějšího a nejméně častého rizikového jednání neliší od celé skupiny (viz. Tab. 13). 72 % z výběrového vzorku mladých řidičů tvořili muži, proto je tato shoda pochopitelná. Pro výsledky dotazníku riskantního jednání samostatné skupiny mladých řidičů – mužů tedy platí totéž co pro celkový výběrový soubor v tomto výzkumu (viz. Kap. 10.1).

Tabulka č. 13: Riskantní jednání rizika mladých řidičů - výsledky

Riskantní jednání	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Skewness	
	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Std. Error
1	466	0,0	4,0	1,768	,9004	,313	,113
2	466	0,0	4,0	0,742	,8788	1,233	,113
3	466	0,0	4,0	<b>2,736</b>	1,1154	-,632	,113
4	466	0,0	4,0	<b>0,498</b>	,8198	1,865	,113
5	466	0,0	4,0	0,536	,8397	1,832	,113
6	466	0,0	4,0	1,496	1,0998	,357	,113
7	466	0,0	4,0	0,830	1,0990	1,238	,113
8	466	0,0	4,0	0,702	,9316	1,284	,113
9	466	0,0	4,0	0,648	,9278	1,484	,113
10	466	0,0	4,0	<b>0,391</b>	,8562	2,562	,113
11	466	0,0	4,0	1,296	,9958	,482	,113
12	466	0,0	4,0	<b>2,270</b>	1,1378	-,307	,113
13	466	0,0	4,0	<b>1,845</b>	,8410	,451	,113
14	466	0,0	4,0	0,777	,9049	1,155	,113
15	466	0,0	4,0	<b>0,090</b>	,4205	5,619	,113
16	466	0,0	4,0	1,494	0,9951	,360	,113

**Mladé řidičky** z hlediska nejčastějšího i nejméně častého riskantního chování kopírují výsledky mladých mužů a tím i celé skupiny mladých řidičů (viz Tab. č. 14). Taktéž u žen hodnoty Mean nedosahují maximálních čísel směrem k vysoké frekvenci výskytu rizikového jednání.

**Tabulka č. 14: Riskantní jednání rizika mladých řidiček - výsledky**

Riskantní jednání	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Skewness	
	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Std. Error
1	179	0,0	4,0	1,346	,8885	,231	,182
2	179	0,0	3,0	0,402	,6830	1,643	,182
3	179	0,0	4,0	<b>2,268</b>	1,1591	-,189	,182
4	179	0,0	4,0	<b>0,134</b>	,5127	4,754	,182
5	179	0,0	4,0	0,480	,7742	1,792	,182
6	179	0,0	4,0	1,101	1,0499	,799	,182
7	179	0,0	4,0	0,749	1,0592	1,580	,182
8	179	0,0	4,0	0,542	,8157	1,654	,182
9	179	0,0	3,0	0,246	,5958	2,599	,182
10	179	0,0	4,0	<b>0,173</b>	,6344	4,648	,182
11	179	0,0	4,0	1,128	,9423	,677	,182
12	179	0,0	4,0	<b>2,341</b>	1,1372	-,191	,182
13	179	0,0	4,0	<b>2,061</b>	,8879	,122	,182
14	179	0,0	4,0	0,760	1,0019	1,380	,182
15	179	0,0	3,0	<b>0,034</b>	,2575	9,590	,182
16	179	0,0	4,0	1,358	1,0087	,429	,182

Také srovnání odpovědí dotazníku riskantního chování jako celku u skupin mužů a žen potvrzuje velkou podobnost (viz Tab. č. 15). Sloupec d u T-Testu označuje Cohenovo d, které udává standardizovaný rozdíl mezi skupinami, jež v tomto případě není signifikantní

Tabulka č. 15: Srovnání mladých řidičů a profesionálů na škálách dotazníku rizikového chování

škála	průměr		sm. odch.		Leveneův t.		t-test			d
	muž	žena	muž	žena	F	p	t	df	p	
Risk.jedn.	18,12	15,12	7,63	6,81	2,39	0,12	4,60	643	< 0,001	<b>0,40</b>

*Mladé řidičky z hlediska nejčastějšího i nejméně častého riskantního chování kopírují výsledky mladých mužů a tím i celé skupiny mladých řidičů (viz. Kap. 10.1).*

## 10.4 Vnímání rizika mladých řidičů a mladých řidiček

Jednotlivé skupiny jak mladých řidičů (Tab. č. 16), tak mladých (Tab. č. 17), v kontextu vnímání rizika opět dosahovaly nejvyšších i nejnižších hodnot u stejných položek, jako celá skupina mladých řidičů.

Tabulka č. 16: Vnímání rizika mladých řidičů - výsledky

Vnímání rizika	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Skewness	
	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Std. Error
1	466,000	0,000	3,000	1,717	0,701	-0,408	0,113
2	466,000	0,000	3,000	<b>2,071</b>	0,743	-0,525	0,113
3	466,000	0,000	3,000	<b>0,172</b>	0,469	3,162	0,113
4	466,000	0,000	3,000	<b>0,294</b>	0,660	2,299	0,113
5	466,000	0,000	3,000	0,689	0,652	0,512	0,113
6	466,000	0,000	3,000	<b>0,290</b>	0,495	1,509	0,113
7	466,000	0,000	3,000	1,028	0,752	0,290	0,113
8	466,000	0,000	3,000	<b>2,414</b>	0,631	-0,912	0,113
9	466,000	0,000	3,000	<b>2,109</b>	0,661	-0,436	0,113
10	466,000	0,000	3,000	0,436	0,647	1,438	0,113
11	466,000	0,000	3,000	0,429	0,725	1,662	0,113
12	466,000	0,000	3,000	1,521	0,785	-0,326	0,113

Tabulka č. 17: Vnímání rizika mladých řidiček - výsledky

Vnímání rizika	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Skewness	
	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Std. Error
1	179	0,0	3,0	1,464	,7439	-,164	,182
2	179	0,0	3,0	1,603	,8704	-,374	,182
3	179	0,0	1,0	0,039	,1944	4,796	,182
4	179	0,0	3,0	0,123	,4057	3,988	,182
5	179	0,0	2,0	0,458	,5827	,854	,182
6	179	0,0	2,0	0,240	,4413	1,423	,182
7	179	0,0	2,0	0,749	,7019	,394	,182
8	179	0,0	3,0	2,335	,7713	-1,105	,182
9	179	0,0	3,0	1,799	,7141	-,153	,182
10	179	0,0	2,0	0,296	,5045	1,421	,182
11	179	0,0	3,0	0,246	,5863	2,600	,182
12	179	0,0	3,0	1,330	,7553	-,314	,182

*Mladé řidičky z hlediska vnímání jak vysokého, tak nízkého rizika konkrétních dopravních situací kopírují výsledky mladých mužů a tím i skupiny mladých řidičů jako celku (viz. Kap. 10.2).*



## 11 K platnosti hypotéz

- H1 **Mladí řidiči (bez ohledu na pohlaví) jednají signifikantně riskantněji než řidiči profesionálové. → hypotézu přijímáme**
- H2 **Mladí řidiči (bez ohledu na pohlaví) vnímají riziko v dopravní situaci signifikantně méně než profesionální řidiči. → hypotézu nepřijímáme**
- H3 **Mladí řidiči jednají signifikantně riskantněji než mladé řidičky. → hypotézu nepřijímáme**
- H4 **Mladí řidiči vnímají riziko v dopravní situaci signifikantně méně než mladé řidičky. → hypotézu nepřijímáme**

## **12 Odpovědi na výzkumné otázky**

### **1) Jaké rizikové chování v dopravních situacích převládá u mladých řidičů?**

Nejčastějším rizikovým jednáním mladých řidičů je překračování nejvyšší povolené rychlosti v oblasti s omezením do 50 km/hod, řízení za poslechu hlasité hudby, řízení s více než dvěma spolucestujícími a rychlá jízdy pro pocit vzrušení. Nejméně často se dopouštějí řízení se sluchátky na uších, řízení bez použití bezpečnostního pásu, smykování a pálení pneumatik pro pobavení a zrychlování při snaze druhého vozidla o předjetí. Hodnoty nejčastějších typů rizikového jednání se však pohybují lehce nad průměrem, toto chování se tedy u mladých řidičů nevyskytuje ve velké míře.

### **2) Jak mladí řidiči vnímají riziko v dopravních situacích?**

Mladí řidiči vnímají jako nejrizikovější řízení pod vlivem alkoholu, THC a projetí křižovatkou na červenou. Naopak za nejméně riskantní považují jízdu s více než dvěma spolupasažéry, řízení v nočních a ranních hodinách či překročení rychlosti ze 130 km/hod na 140 km/hod. Mladí řidiči vnímají jako velmi riskantní 7 z 12 předložených situací, což značí citlivé vnímání rizika a respekt k daným situacím.

### **3) Liší se mladí řidiči v rizikovém jednání a vnímání rizika za volantem od řidičů profesionálů?**

Existuje signifikantní rozdíl v celkovém výskytu rizikového chování mezi profesionálními a mladými řidiči – mladí řidiči jednájí častěji rizikově. Nejrizikovější je dle obou skupin řízení pod vlivem alkoholu, THC a projetí křižovatkou na červenou. Nejméně nebezpečná je podle obou skupin jízda s více než dvěma spolupasažéry a řízení v nočních a ranních hodinách. Profesionální řidiči vnímají většinu situací méně nebezpečně než mladí řidiči - ani jednu ze položek nepovažují za „téměř nikdy bezpečnou“, na rozdíl od mladých řidičů, kteří takto vnímají 7 z 12 položek.

### **4) Liší se mladí řidiči v riskantním jednání a vnímání rizika od mladých řidiček?**

Mladé řidičky kopírují výsledky mladých řidičů a tím i skupiny mladých řidičů jako celku jak z hlediska riskantního chování, tak i vnímání rizika.



## 13 Diskuse

Mladí řidiči jsou dle řady výzkumů a statistik nejrizikovější skupinou na cestách (Machin, Sankey, 2008; Deery, 1999; Scott-Parker et al., 2012). Problematika výzkumu mladých řidičů je v České republice doposud neprobádaným tématem, ačkoliv ve světě na jejich rizikovost upozorňovali výzkumníci již od sedmdesátých let 20. století (Pelz & Schuman, 1970; Goldstein, 1972; Finn & Bragg, 1986). Trend výzkumu mladých řidičů od devadesátých let ve světě narůstá a také u nás se dostává do popředí zájmu, a to především v kontextu statistických údajů potvrzujících vysokou nehodovost a úmrtnost mladých řidičů v ČR.

V této práci prezentovaný výzkum je zaměřen na vnímání rizika a riskantní jednání mladých řidičů do 25 let v dopravní situaci. Klíčové dotazníky pro tento výzkum byly převzaty z australské DRIVE Study (Ivers et al., 2006; 2009), přeloženy a replikovány pro české prostředí. Austrálie jako země neevropská je od České republiky v mnoha směrech odlišná, nicméně zákon o silničním provozu obou zemí je velmi podobný (oba státy mají podobná rychlostní omezení, zakazují telefonování za jízdy, nařizují používání bezpečnostních pásů apod.) tudíž bylo vhodné tuto studii replikovat i do českých podmínek.

Dotazník funguje na principu sebeposouzení, respondent se tedy musí zamyslet sám nad sebou a posoudit dané položky z vlastního hlediska. Zde hrozí riziko stylizace či sociálně žádoucích odpovědí, kdy se člověk snaží udělat se lepším, než je, kvůli názoru okolí, někdy si však není schopen připustit vlastní nedokonalost a stylizací kryje své nedostatky sám před sebou, což teoreticky mohou potvrzovat i hodnoty Mean u jednotlivých položek dotazníku riskantního jednání, které výrazněji nepřevýšily středovou hodnotu ani ve skórech nejčastějšího rizikového chování.

Z hlediska položek dotazníku se vyskytly celkem 2 problematické. První byla položka sekce Osobních údajů týkající se věku získání ŘP skupiny B, jelikož několik respondentů uvedlo věk nižší než 18 let, což je u nás ze zákona nemožné. Zvýrazněním skupiny ŘP či specifikací konkrétního vozidla, na které se toto oprávnění vztahuje, by mohl být tento nedostatek vyřešen. Dále byl ve skupině profesionálů vyzdvihnout nedostatek u položky dotazníku týkající se užívání bezpečnostních pásů. Respondenti si nebyli jistí, jak odpovědět, jelikož např. v autobuse bezpečnostní pásy nejsou. Tato položka by tedy mohla být

specifikována podmínkou užívání bezpečnostního pásu “kde to dopravní prostředek umožňuje”.

Cílovou skupinou výzkumu byli mladí řidiči do 25 let, u nichž praxe v řízení automobilu ze zákona nemohla být delší než 7 let, jejich rizikovost tedy spočívá nejen v nízkém věku ale také nezkušenosti. Nicméně samotné srovnání účasti na nehodách podle věku řidiče je zkreslené, což potvrzuje také Lerch (16. března 2015, ústní sdělení), jelikož začínající řidič nemusí být nutně mladý, jsou lidé, kteří získají řidičské oprávnění i v pozdějším věku než 25 let. Dopravní policie má k dispozici statistiku nehodovosti i podle věku řidičů, nicméně v současné době neexistuje srovnání nehod, ve kterých se účastní mladí řidiči do 25 let a starší nezkušení řidiči s praxí do 5 let. Z tohoto důvodu jsou v tomto výzkumu zkoumaní pouze mladí nezkušení řidiči, ale jistě by bylo zajímavé vytvořit také statistiky nehodovosti a výzkumy starších řidičů s krátkou řidičskou praxí pro porovnání s mladými nezkušenými.

Každá forma sběru dat má své výhody i nevýhody, proto je nutné při plánování výzkumu zvážit jejich správnou volbu. V této studii byly použity metody dvě – internetový sběr a klasická metoda „tužka papír“. Mezi výhody obou typů sběru patří např. možnost skupinové administrace, eliminace subjektivity, jednotnost z hlediska podnětové situace a formálního hlediska. Na druhou stranu při těchto formách výzkumu je nemožné doptat se dodatečně na podrobnosti, takže může docházet k desinterpretaci či špatnému pochopení otázky nebo instrukce. Výjimku tvoří u formy tužka papír zadání dotazníků samotným výzkumníkem, který vysvětlí potřebné náležitosti a instrukce a participantů mají prostor se doptat – ve zde prezentované studii výzkumník dotazníky osobně neadministroval, proto této oblasti není více věnovaná pozornost. Dále u obou forem může dojít k odrazení respondenta nevhodným formátem a grafickým zpracováním, hrozí zkreslení odpovědí, které jsou sociálně žádoucí, chybí možnost pozorovat neverbální prvky v projevu účastníků (Babbie, 2001). Také je velmi omezena kontrola respondentů z hlediska poctivosti odpovědí, nicméně právě zajištění anonymního vyplnění a sběru by mělo tento faktor eliminovat.

Internetová forma výzkumu patří mezi nejmodernější způsob získávání dat, kterým se zabýval Šmahaj (2013). Velkou výhodou online sběru dat je snadná distribuce dotazníku, což je na druhou stranu diskutabilní a odvíjí se jednak od

zaměření konkrétního výzkumu, jeho délky, typu apod. Při internetovém sběru dat lze získat data od širokého spektra respondentů z geografického hlediska. Je možné distribuovat dotazník do prostředí s potenciálně vyšší pravděpodobností návratnosti – oslovit přímo cílovou skupinu prostřednictvím tematických fór apod., což také může ušetřit čas - jedním vloženým odkazem lze oslovit řady potenciálních respondentů zároveň, čehož jde např. u osobního oslovování docílit velmi těžko. Internetová forma výzkumu je nováčkem a často probíhá převodem z původní formy tužka papír, kdy je potřeba ošetřit prostředí dotazníku na webu – jeho přehlednost, srozumitelnost, grafickou stránku, jednoduchou orientaci či zřetelné zadání. Mezi hlavní výhody internetového výzkumu patří možnost komfortní úpravy uživatelského prostředí, kdy lze např. využít zobrazování doplňujících otázek pouze tehdy, odpověděl-li respondent na otázku tak jak bylo žádoucí pro její další rozvinutí. Je možné také vytvořit interaktivní prostředí s obrazovými, video či audio materiály, případně nápovědou. V neposlední řadě lze ošetřit počet odeslaných dotazníků z jedné IP adresy a tím eliminovat opakované vyplnění dotazníku. Internetový sběr poskytuje snadnou dostupnost dat, umožňuje jejich zpracování do konečné tabulky, což šetří čas a také minimalizuje chybovost způsobovanou mechanickým přepisem. Na druhou stranu je v internetovém sběru minimální kontrola, např. osobně oslovený participant od výzkumu v půlce spíše neodstoupí, což se ale může stát při internetovém dotazování, kdy řada účastníků dotazník sice začne vyplňovat, ale nedokončí.

Sběr dat metodou tužka papír je z hlediska spotřebovaného papíru a tisku dotazníků nákladnou záležitostí. Také distribuce do konkrétních cílových míst může být finančně i časově náročná. Při sběru dat profesionálních řidičů formou tužka papír za užití metody výběru přes instituce se může u respondentů při vyplňování dotazníku vyskytnout inklinace k sociálně žádoucím odpovědím z důvodu pomyslné přítomnosti a kontroly dané instituce. Toto bylo ošetřeno anonymním vyplňováním. Anonymita byla zajištěna jednak absencí identifikačních položek (jméno, kontaktní údaje apod.) v dotazníku, sběrem dat do předem připravených uzavřených schránek, ke kterým neměl přístup nikdo z pracovníků či kolegů, pouze výzkumník. Při vyhodnocování tištěných dotazníků byl objeven nedostatek v instrukci na titulní straně, jelikož se lišil způsob značení odpovědí a jejich případné opravy. Toto lze napravit zpřesněním instrukce, ideálně názorným příkladem na úvodní straně.

Při internetovém výzkumu byla užitá metoda samovýběru. Vyplnění dotazníku bylo tedy ryze dobrovolné, což na jednu stranu může být jakousi zárukou poctivého a pravdivého vyplnění bez žádných vnějších tlaků či vlivů, na druhou stranu ale lze docílit vyplnění jen u zlomku oslovených, navíc v situaci, kdy se na účast ve výzkumu nevázala žádná odměna či výhoda. Druhou užitou metodu příležitostného výběru lze označit jako doplňující, kdy výzkumník aktivně šíří dotazník při vhodných příležitostech. Na obě formy sběru dat volně navázala metoda sněhové koule, která rozšířila výzkum mezi původně neoslovené respondenty a mohla tak přispět k navýšení počtu vyplněných dotazníků.

V internetovém výzkumu bylo dokončeno celkem 1133 dotazníků, 4 % respondentů byly slovenského původu. Vzhledem k tak nízkému podílu, podobné kultuře i mentalitě a podobnosti zákonů silničního provozu obou států nebyli tito respondenti na základě národnosti ze vzorku vyřazeni. Celkem bylo ze vzorku odstraněno 49 respondentů základě odpovědí neodpovídajících realitě. Klíčovými kontrolními položkami při vyřazování byl počet dětí či otázka č. 26 v sekci Osobní údaje zjišťující zkušenost s různými typy drog. Dotazníky byly vyřazeny na základě kladného vyjádření ke všem položkám, jelikož zde byla vložena kontrolní položka „netalin“, což je neexistující látka.

Výběrovým souborem tohoto výzkumu byli mladí řidiči do věku 25 let, kterých bylo celkem 645. Výzkum zjišťoval kromě stěžejního riskantního jednání a vnímání rizika také stav mentálního zdraví jedince, údaje adiktologické a řidičské anamnézy a názor respondentů na řidičský průkaz na zkoušku. Dále bylo internetovým výzkumem vysbíráno téměř dvakrát více dotazníků, než kolik je prezentováno ve stěžejním výběrovém souboru mladých řidičů. Tato práce se zaměřuje pouze na tuto skupinu a data z prvních dvou dotazníků, dále prezentuje pouze některá z dat získaných v sekci Osobních údajů z důvodu velkého množství přesahů a interpretací daného vzorku i výzkumu.

Při anonymním sběru formou tužka papír nelze ošetřit vyplnění všech položek dotazníků, což ohrožuje jejich validitu a možnost zařazení do konečného vzorku respondentů. Tento jev se vyskytnul i v našem vzorku profesionálních řidičů, kde zhruba 1/3 dotazníků nebyla vyplněna kompletně. Jelikož byli profesionálové pouze kontrolní skupinou mladých řidičů pro srovnání riskantního chování a vnímání rizika, kritéria výběrového souboru byla založena na vyplnění replikovaných dotazníků s tolerancí 2 a 1 nevyplněné položky. Různý počet

profesionálních řidičů odpověděl na konkrétní otázky v poslední sekci osobních údajů. Vzorky profesionálů, ze kterých vycházely popisy osobních údajů, byly z těchto důvodů nestejně velké.

Vzorek mladých řidičů tvořilo 466 mužů a 179 žen. Statistiky Ministerstva dopravy ČR z roku 2006 uvádí celkem 6 643 183 držitelů řidičského oprávnění, z toho mužů 4 000 051 a 2 643 132 žen. Poměr zastoupení mužů a žen vlastních řidičský průkaz je cca 3 ku 2. Z toho vyplývá, že námi zkoumaný vzorek neodpovídal rozložení řidičů z hlediska pohlaví cílové populaci. Zastoupení mužů a žen v našem vzorku bylo v poměru 7 ku 3. Lze to přičíst tématu výzkumu v oblasti dopravy a motoristiky, která je obecně oblíbenější u mužů. Pro ženy tento výzkum pravděpodobně nebyl natolik atraktivní, aby se jej zúčastnily ve větším počtu.

Výsledky riskantního jednání a vnímání rizika žen kopírovaly výsledky mužské části a tím i výsledky celého souboru mladých řidičů. Hypotéza o větší rizikovosti mladých řidičů – mužů – tedy přijata nebyla. Tento výsledek mohl být zapříčiněn nízkou zastoupeností žen ve vzorku. Existuje zde tedy výzkumný prostor pro potvrzení či vyvrácení tohoto výsledku na základě posbírání dat od většího množství mladých řidiček a opětovném porovnání.

Dle výsledků výzkumu je nejčastějším rizikovým jednáním mladých řidičů překračování nejvyšší povolené rychlosti v oblasti s omezením do 50 km/hod, řízení za poslechu hlasité hudby, řízení s více než dvěma spolucestujícími a rychlá jízdy pro pocit vzrušení. V původním výzkumu DRIVE Study bylo nejčastější riskantní jednání naprosto totožné, i z hlediska pořadí (Ivers, 2006; 2009). Mladí řidiči zkoumaného vzorku považují z hlediska vnímání rizika za nejvíce nebezpečné řízení pod vlivem alkoholu, THC a projetí křižovatkou, na červenou. Výsledky jsou opět velmi podobné těm v replikované studii Ivers et al. (2006; 2009), dle které australští mladí řidiči za nejvíce nebezpečné považují také projetí křižovatky na červenou, druhé místo obsadilo řízení po užití marihuany, třetí psaní SMS za jízdy a čtvrté řízení pod vlivem alkoholu. Tyto téměř totožné výsledky potvrzují fenomén rizikovosti mladých řidičů obecně ve světě, podobnost jejich riskantního jednání a vnímání rizika bez ohledu na kulturu, stát či dokonce kontinent.

Také porovnání mladých řidičů s profesionály potvrdilo stejné nejčastější riskantní jednání obou skupin. Avšak mladí řidiči se dopouští riskantního jednání



za volantem častěji. Ovšem je třeba zdůraznit, že ani u jednoho typu rizikového jednání nepřesahuje Mean u obou srovnávaných skupin střední hodnoty, čili ani jednání označené za nejčastější se v řídičském chování dle těchto hodnot nevyskytuje pravidelně. Avšak v rámci porovnání se skupinou profesionálů existuje signifikantní rozdíl rizikivosti v neprospěch mladých řidičů.

I přes shodu mladých řidičů a profesionálů z hlediska vnímání nejvíce i nejméně nebezpečných situací vykazuje kontrolní skupina velmi signifikantní rozdíl ve vnímání všech rizikových situací oproti mladým řidičům. Tento rozdíl lze vysvětlit celkovým posunutím vnímání rizika profesionálů v celém dotazníku. Profesionální řidiči vnímají většinu situací popsanych v položkách méně nebezpečně než mladí řidiči - ani jednu ze situací nepovažují za „téměř nikdy bezpečnou“, na rozdíl od mladých řidičů, kteří takto vnímají 7 z 12 položek. Tento rozdíl zde lze vysvětlit celkovým posunutím vnímání rizika profesionálů v celém dotazníku - srovnáme-li hodnoty Mean u obou skupin, zjistíme, že profesionálové nehodnotí žádnou ze situací jako velmi nebezpečnou a jejich odpovědi se nepohybují na minimálních hodnotách, jako u mladých řidičů. Naopak jsou hodnoty v celém dotazníku posunuty cca o 1 stupeň nahoru. U profesionálů může být toto signifikantně mírnější vnímání rizika vysvětleno jejich většími zkušenostmi za volantem, sebedůvěrou, zautomatizováním mnoha činností spojených se řízením, ale také to může být znak potenciální laxnosti a stereotypního vnímání dopravních situací.

V současné době jsou v České republice mladí řidiči diskutovaným tématem na legislativní půdě, kde se projednává novelizace Zákona o silničním provozu 361/2000 Sb a Autoškolského zákona 347/2000 (v kontextu mladých řidičů např. řídičský průkaz na zkoušku). Z důvodu neprobádanosti problematiky mladých řidičů v ČR a vzrůstající potřeby relevantních informací byl zaměřen tento výzkum právě na skupinu mladých řidičů a jejich rizikovitost. O výsledky práce je již nyní zájem (např. od Dopravní policie ČR) a může být považována jako základní kámen pro budoucí výzkumy mladých řidičů v České republice.

## 14 Závěry

### **Nejčastějším rizikovým jednáním mladých řidičů je:**

- překračování nejvyšší povolené rychlosti v oblasti s omezením do 50 km/hod
- řízení za poslechu hlasité hudby
- řízení s více než dvěma spolucestujícími
- rychlá jízdy pro pocit vzrušení.

### **Nejméně často se mladí řidiči dopouštějí:**

- řízení se sluchátky na uších
- řízení bez použití bezpečnostního pásu
- smykování a pálení pneumatik pro pobavení
- zrychlování při snaze druhého vozidla o předjetí.

Hodnoty nejčastějších typů rizikového jednání se však pohybují lehce nad průměrem, toto chování se tedy u mladých řidičů nevyskytuje ve velké míře a vždy.

### **Riskantní jednání mladých řidičů ve srovnání s profesionály:**

- u mladých řidičů se vyskytuje nejvíce i nejméně často stejné riskantní jednání jako u profesionálů
- mladí řidiči jednají rizikově častěji než profesionálové
- existuje středně signifikantní rozdíl v celkovém výskytu rizikového chování mezi profesionálními a mladými řidiči
- ani u jednoho typu rizikového jednání nepřesahuje Mean u obou skupin střední hodnoty, čili ani jednání označené za nejčastější se v řídičském chování nevyskytuje pravidelně.

### **Z hlediska vnímání rizika mladí řidiči považují za nebezpečné:**

- řízení pod vlivem alkoholu
- řízení po užití THC
- projetí křižovatkou na červenou.

### **Z hlediska vnímání rizika mladí řidiči považují za málo nebezpečné:**

- řízení s více než dvěma spolupasažéry
- řízení v nočních a ranních hodinách
- překročení rychlosti ze 130 km/hod na 140 km/hod.

### **Vnímání rizika mladých řidičů ve srovnání s profesionály:**

- mladí řidiči i profesionálové považují za nejvíce i nejméně rizikové stejné riskantní situace
- profesionální řidiči vnímají většinu situací méně nebezpečně než mladí řidiči
- profesionálové nepovažují ani jednu ze situací za „téměř nikdy bezpečnou“
- mladí řidiči vnímají 7 z 12 dotazovaných položek jako velmi nebezpečné.

**Mladé řidičky z hlediska nejčastějšího i nejméně častého riskantního chování kopírují výsledky mladých mužů a tím i celé skupiny mladých řidičů.**

## 15 Souhrn

Tato diplomová práce spadá do oblasti dopravní psychologie, jejímž hlavním předmětem je lidský činitel v systému dopravy obecně. Tato práce pojednává o *mladých řidičích do věku 25 let*. Ti jsou dlouhodobě ve vyspělých státech světa nejrizikovější skupinou řidičů z hlediska nehodovosti a úmrtnosti následkem dopravní nehody. Dle statistik (OECD) Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj a Evropské konference ministrů dopravy sice tvoří řidiči mladší 25 let pouze 10 % řidičské populace 34 nejvyspělejších zemí světa, následky jejich dopravních nehod jsou však tragičtější než u ostatních řidičů. Jsou zodpovědní za více než čtvrtinu obětí zemřelých při dopravní nehodě či na její následky. Na jednoho mladého řidiče zesnulého při dopravní nehodě připadá zhruba 1,3 jiné oběti (Porter, 2011). V roce 2011 následkem dopravní nehody zemřelo asi 2 650 dospívajících ve věku 16 až 19 let, dalších téměř 292 000 skončilo kvůli zraněním z nehody v nemocnicích. Z těchto čísel vyplývá, že každý den zemřelo kvůli dopravní nehodě 7 mladistvých ve věku 16 až 19 let (Centres for Disease Control and Prevention, nedat.) Mladí řidiči v České republice z těchto světových statistik nevybočují. I u nás řidiči s praxí do 5 let (nemusí to být jenom mladí řidiči) zaviní 20 % všech dopravních nehod, a na těch nejtragičtějších následcích se podílí z 25 % (Lerch, 16. března 2015, ústní sdělení).

***Rizikovost skupiny mladých řidičů je komplexní povahy.*** Neurologické výzkumy dokazují, že lidský mozek se do 25 let stále vyvíjí a v tomto věku nemusí být plně vyzrálý. Jedná se především o oblast prefrontálního cortexu, jenž je sídlem pro tlumení impulzů, rozhodovací procesy či usuzování (Pauš, 2005). Dále hrají roli psychologické aspekty a vlastnosti každého jednotlivce. Typické jsou pro mladé řidiče nehody způsobené nepřiměřenou rychlostí, nedostatkem zkušeností, špatnou zručností a ztrátou kontroly nad vozidlem. Z psychologického hlediska mají mladí řidiči tendenci podceňovat případné riziko na cestách, přeceňují své schopnosti, nedodrží bezpečnou vzdálenost, nebezpečně zrychlují a přechází z jednoho jízdního pruhu do druhého, přičemž zastávají názor o vysoké kvalitě vlastních řidičských schopností (Ulleberg & Rundmo, 2002; 2003). Také hrají roli sociální vlivy, kdy se v období adolescence člověk snaží zapadnout mezi vrstevníky, často experimentuje, přichází poprvé do styku s návykovými látkami,

nočním životem apod., což jde často ruku v ruce s nebezpečnou jízdou a fatálními následky řidičského jednání. Existuje ovšem v rámci skupiny mladých řidičů rozdíl mezi muži a ženami. Dle Meadows & Stradling (2000) se ženám obecně lépe daří vyvarovat se riziku dopravní nehody z hlediska častosti a především závažnosti. Muži jsou obecně zručnější ale také nebezpečnější – jejich vnímání rizika je oproti ženám redukováno.

Tato studie si klade za cíl **podat deskriptivní výklad indikátorů riskantního jednání mladých řidičů a jejich vnímání rizika** a tyto výsledky dále porovnat jednak v rámci dané skupiny z hlediska pohlaví a také s kontrolní skupinou profesionálních zkušených řidičů. Výzkum prezentovaný v této práci je replikací části výzkumu DRIVE Study (Ivers et al., 2006; 2009), ze které byl přejet dotazník riskantního jednání při řízení (16 položek), dotazník vnímání rizika při řízení (12 položek) a dotazník mentálního zdraví (10 položek). Všechny tři dotazníky jsou založeny na principu sebeposouzení, jehož stupnici definuje Svoboda (1999, 299) jako: *„vymezené kontinuum nebo rozměr, na němž nebo kolem něhož se umísťují úsudky. Je to metoda sloužící k záznamu jednotlivých vlastností posuzované osoby ..., a to způsobem, který zajišťuje určitou objektivnost a dovoluje kvantitativní zachycení jevu.“*

V předkládaném výzkumu byl užit kvantitativní design a pro sběr dat zvoleny dva způsoby – „tužka papír“ a internetový sběr. **Internetová forma** dotazníku obsahovala celkem 38 položek v rámci replikovaných testů DRIVE Study a 35 položek v rámci zjišťování osobních údajů. První stranu webového dotazníku tvořila titulní strana, která obsahovala základní informace o výzkumu samotném, jeho anonymitě, instrukce pro vyplnění a kontaktní údaje na realizátory výzkumu. Po titulní straně následoval blok třech výše zmíněných dotazníků replikovaných z DRIVE study. V následující sekci Osobních údajů byly zjišťovány údaje socio-demografické, řidičské anamnézy, adiktologické anamnézy a názor respondentů na řidičský průkaz na zkoušku. Výzkum byl prezentován především na sociálních sítích a dalších webových stránkách s dopravní tematikou. Sběr dat probíhal metodou samosběru, příležitostného výběru a sněhové koule. Internetový sběr byl cílen především na cílovou skupinu mladých řidičů do 25 let – z celkového počtu 1133 zodpovězených dotazníků byl získán vytříděním na základě věku a odpovědí neodpovídajících realitě výběrový soubor tvořen 645 mladými řidiči.

Formou „**tužka papír**“ byla získávána data kontrolní skupiny profesionálních řidičů, které je jakožto celek obtížné definovat, jelikož ani v zákoně není tato problematika přesně vymezena. V získaném vzorku tvořili nadpoloviční většinu zaměstnanci Dopravního podniku města Prahy, dále řidiči autobusové přepravy FTL, a.s. v Prostějově, řidiči taxi služeb a jednotliví řidiči z povolání vlastníci profesní průkaz a zaměstnaní v různých dopravních společnostech. Metodou záměrného výběru přes instituce a sněhové koule bylo vysbíráno celkem 243 dotazníků profesionálních řidičů; do konečného vzorku kontrolní skupiny bylo po vytřídění zařazeno 223 z nich.

**Diskuse** pojednává o hlavních limitech výzkumu – o výhodách a nevýhodách obou zvolených forem sběru dat, metodách výběru vzorku, výsledcích výzkumu a jejich srovnání s výsledky původní DRIVE Study. Také vyzdvihuje přínos této zatím jediné práce svého druhu jako základního kamene pro další výzkumy týkající se problematiky mladých řidičů v České republice. V rámci tohoto výzkumu bylo získáno mnoho dat, které zde však nebyly prezentovány z důvodu přesahu diplomové práce.

**Výsledky práce** potvrdily častější výskyt rizikového jednání u mladých řidičů než u profesionálů. U obou skupin bylo za nejčastější rizikové jednání označeno překračování nejvyšší povolené rychlosti v oblasti s omezením do 50 km/hod, řízení za poslechu hlasité hudby, řízení s více než dvěma spolucestujícími. Nejméně často se dopouštějí řízení se sluchátky na uších, řízení bez použití bezpečnostního pásu, smykování a pálení pneumatik pro pobavení a zrychlování při snaze druhého vozidla o předjetí. Z hlediska vnímání rizika kontrolní skupina profesionálů označila stejné nejvíce i nejméně rizikové položky, jako mladí řidiči. Nejrizikovější je dle obou skupin řízení pod vlivem alkoholu, THC a projetí křižovatkou na červenou. Nejméně nebezpečná je podle obou skupin jízda s více než dvěma spolupasažéry a řízení v nočních a ranních hodinách. Profesionální řidiči vnímají většinu situací popsanych v položkách méně nebezpečně než mladí řidiči - ani jednu ze situací nepovažují za „téměř nikdy bezpečnou“, na rozdíl od mladých řidičů, kteří takto vnímají 7 z 12 položek. Mladé řidičky kopírují výsledky mladých řidičů, a tím i skupiny mladých řidičů jako celku, jak z hlediska riskantního chování, tak vnímání rizika.

## Seznam

- Arnett, J. J. (2002). Developmental sources of crash risk in young drivers. *Injury Prevention*, 8(2), 17-23.
- BAKALÁŘ, E. (1992). *Metodika 9202: Metodika k vyšetřování a posuzování řidičů motorových vozidel dopravními psychology*. Praha: Ústav silniční a městské dopravy
- Barrett, L., Dunbar, R. I. M., & Lycett, J. (2007). *Evoluční psychologie člověka*. Praha: Portál.
- Begg, D., Brookland, R., Hope, J., Langley, J., & Broughton, J. (2003). New Zealand drivers study: developing a methodology for conducting a follow-up study of newly licensed drivers. *Journal of safety research*, 34(3), 329-336.
- BESIP (13. února 2014). *Mladí řidiči a řidiči s krátkou praxí zavíní nejvíce nehod*. Získáno dne 8. března 2015 z odkazu: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/aktuality/133-mladi-ridici-a-ridici-s-kratkou-praxi-zavini-nejvice-nehod>
- BESIP (9. února 2014). *Věk a praxe v řízení*. Získáno dne 18. března 2015 z odkazu <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridicke-praxe.pdf>
- BESIP (nedat). *Povolání profesionálního řidiče*. Získáno dne 12.3. 2015 z odkazu <http://www.ibesip.cz/cz/profesionalni-ridic/bezpecne-rizeni-vozidla/povolani-profesionalniho-ridice>
- Centres for Disease Control and Prevention (nedat). *Teen Drivers: Get the Facts*. Získáno dne 8. března 2015 z odkazu: [http://www.cdc.gov/MotorVehicleSafety/Teen\\_Drivers/teendrivers\\_factsheet.html](http://www.cdc.gov/MotorVehicleSafety/Teen_Drivers/teendrivers_factsheet.html)
- Cohn, L. D., Macfarlane, S., Yanez, C., & Imai, W. K. (1995). Risk-perception: differences between adolescents and adults. *Health Psychology*, 14(3), 217.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1323-1331.
- Dee, T. S., Grabowski, D. C., & Morrissey, M. A. (2005). Graduated driver licensing and teen traffic fatalities. *Journal of Health Economics*, 24(3), 571-589.
- Deery, H. A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, 30(4), 225-236.
- Foss, R. D. (2007). Improving graduated driver licensing systems: A conceptual approach and its implications. *Journal of Safety Research*, 38(2), 185-192.
- Ginsburg, K. R., Winston, F. K., Senserrick, T. M., García-España, F., Kinsman, S., Quistberg, D. A., ... & Elliott, M. R. (2008). National young-driver survey: teen perspective and experience with factors that affect driving safety. *Pediatrics*, 121(5), e1391-e1403.

- Glendon, A. I. (2011). Neuroscience and Young Drivers. In B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (109-125). Norfolk: Academic Press.
- GOV.UK . (9. března 2015). *Apply for your first provisional driving licence*. Získáno dne 22. března 2015 z odkazu: <https://www.gov.uk/apply-first-provisional-driving-licence>
- GOV.UK . (9. března 2015). *Driving before you've got your full licence*. Získáno dne 22. března 2015 z odkazu: <https://www.gov.uk/driving-before-you-have-full-licence>
- Governors Highway Safety Association (duben, 2015). *Graduated Driver Licensing (GDL) Laws*. Získáno dne 24. března 2015 z odkazu: [http://www.ghsa.org/html/stateinfo/laws/license\\_laws.html](http://www.ghsa.org/html/stateinfo/laws/license_laws.html)
- Gregersen, N. P., & Berg, H. Y. (1994). Lifestyle and accidents among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 26(3), 297-303.
- Harré, N. (2000). Risk evaluation, driving, and adolescents: a typology. *Developmental Review*, 20(2), 206-226.
- Havlík, K. (2013). *Kompendium praktické a dopravní psychologie a psychodiagnostiky*. Klatovy: Vogel Medien International
- Houwing, S., & Twisk, D. (2015). Nothing good ever happens after midnight: Observed exposure and alcohol use during weekend nights among young male drivers carrying passengers in a late licensing country. *Accident Analysis & Prevention*, 75, 61-68.
- Huang, P., & Winston, F. K. (2011). Young Drivers. In B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (315-338). Norfolk: Academic Press.
- Chaloupka-Risser, C., Risser, R., & Zuzan, W.-D. (2011). *Verkehrspsychologie. Grundlagen und Anwendungen*. Wien: Facultas.
- Chliaoutakis, J. E., Darviri, C., & Demakakos, P. T. (1999). The impact of young drivers' lifestyle on their road traffic accident risk in greater Athens area. *Accident Analysis & Prevention*, 31(6), 771-780.
- IIHS (nedat). Teenagers. Získáno dne 8. března 2015 z odkazu: <http://www.iihs.org/iihs/topics/t/teenagers/fatalityfacts/teenagers>
- Ivers, R. Q., Blows, S. J., Stevenson, M. R., Norton, R. N., Williamson, A., Eisenbruch, M., ... & Wang, J. (2006). A cohort study of 20 822 young drivers: the DRIVE study methods and population. *Injury Prevention*, 12(6), 385-389.
- Ivers, R., Senserrick, T., Boufous, S., Stevenson, M., Chen, H. Y., Woodward, M., & Norton, R. (2009). Novice drivers' risky driving behavior, risk perception, and crash risk: findings from the DRIVE study. *American journal of public health*, 99(9), 1638 -1644.
- Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(3), 135-150.



- Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident Analysis & Prevention*, 29(5), 651-665.
- Keskinen, E., & Hernetkoski, K. (2011). Driver Education and Training. In B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (403-422). Norfolk: Academic Press.
- Kořán, M. (2009). Dopravní psychologie. In Baštecká, B. (Ed.), *Psychologická encyklopedie – Aplikovaná psychologie* (68-72). Praha: Portál.
- Kořán, M., & Rehnová, V. (2013). Vyběr řidičů a posuzování psychické způsobilosti k řízení. In Šucha, M. *Dopravní psychologie pro praxi* (20-43). Praha: Grada.
- Laapotti, S., & Keskinen, E. (2004). Has the difference in accident patterns between male and female drivers changed between 1984 and 2000?. *Accident Analysis & Prevention*, 36(4), 577-584.
- Lajunen, T., & Özkan, T. (2011). Self-Report Instruments and Methods. In B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (43-60). Norfolk: Academic Press.
- Lambert-Bélanger, A., Dubois, S., Weaver, B., Mullen, N., & Bedard, M. (2012). Aggressive driving behaviour in young drivers (aged 16 through 25) involved in fatal crashes. *Journal of safety research*, 43(5), 333-338.
- Langmeier, J., & Krejčířová, D. (2006). *Vývojová psychologie*. Praha: Grada Publishing a.s.
- Lisá, Z. (2010). *Agresivita na silnicích aneb Proč se za volantem chováme jinak?* Praha: Wolters Kluwer.
- Lund, I. O., & Rundmo, T. (2009). Cross-cultural comparisons of traffic safety, risk perception, attitudes and behaviour. *Safety Science*, 47(4), 547-553.
- MacDonald, W. (1994). *Young driver research program: A review of information on young driver crashes*. Report CR 128. Canberra, Australia: Federal Office of Road Safety.
- MAFRA, a.s. (9. února 2015). *Pojišťovny: nejhorší řidič je mladý muž*. Získáno dne 11. března 2015 z odkazu [http://auto.idnes.cz/statistika-pojistovna-nehody-dkl/-auto\\_ojetiny.aspx?c=A150209\\_100313\\_auto\\_ojetiny\\_fdv](http://auto.idnes.cz/statistika-pojistovna-nehody-dkl/-auto_ojetiny.aspx?c=A150209_100313_auto_ojetiny_fdv)
- Machin, M. A., & Sankey, K. S. (2008). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. *Accident analysis & prevention*, 40(2), 541-547.
- Mayhew, D. R., & Simpson, H. M. (2002). The safety value of driver education and training. *Injury prevention*, 8 (2), ii3-ii8.
- Meadows, M. L., Stradling, S. G. (2000). Are Women Better Drivers than Men? In J. Hartley & A. Branthwaite (Eds.), *The Applied Psychologist* (2<sup>nd</sup> edition). Buckingham: Open University Press.

Ministerstvo dopravy ČR (3. listopadu 2009). *ANALÝZA DVANÁCTIBODOVÝCH ŘIDIČŮ*. Získáno dne 21. března 2015 z odkazu <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/24E2A4A3-920B-4676-9B85-EA38528FBA2A/0/...>

Ministerstvo dopravy ČR (prosinec, 2006). *Počet registrovaných řidičů v České republice*. Získáno dne 21. března 2015 z odkazu <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/1D82D853-42F0-4580-9898-496E448E444C/0/KPocetregistrovanychridicu20061212.pdf>

MIOVSKÝ, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada.

Møller, M. (2004). An explorative study of the relationship between lifestyle and driving behaviour among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 36(6), 1081-1088.

Møller, M., & Hausteijn, S. (2014). Peer influence on speeding behaviour among male drivers aged 18 and 28. *Accident Analysis & Prevention*, 64, 92-99.

NHTSA (2006). *Traffic Safety Facts 2006*. Získáno dne 18. března 2015 z odkazu: Získáno dne 8. března 2015

Oltedal, S., & Rundmo, T. (2006). The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. *Safety Science*, 44(7), 621-628.

Pecák, R. (18. dubna 2014). Řidičák na zkoušku a nový test. Jak se změní autoškoly. *Economia*. Získáno dne 10. března 2015 z odkazu <http://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/ridicky-prukaz-na-zkousku-zmena-autoskoly/r-f02016f0c14b11e38cb6002590604f2e/>

Mička, J. (23. března 2014). Řidičáky na zkoušku: Novelu zákona má ministr na stole. Získáno dne 3. března 2015 z odkazu : <http://www.auto.cz/ridicaky-zkousku-novelu-zakona-ma-ministr-stole-80284>

Policie ČR. (nedat.). *Dopravní nehodovost v roce 2014*. Získáno dne 11. března 2015 z odkazu <http://www.policie.cz/clanek/dopravni-nehodovost-v-roce-2014.aspx>

Porter, B. E. (Ed.). (2011). *Handbook of Traffic Psychology*. Norfolk: Academic Press.

Pund, B., Duntsch, K., Otte, D. (2014) Evaluating the causes of traffic accidents due to human factors with ACAS (Accident Causation Analysis System). In R. Risser (Ed.). *Fit to Drive - 8th International Traffic Expert Congress in Warsaw – Proceedings* (43-48). Bonn: Kirschbaum Verlag Bonn.

Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction?. *Ergonomics*, 33(10-11), 1315-1332.

Redshaw, S. (2012). *In the company of cars: Driving as a social and cultural practice*. Hampshire: Ashgate Publishing, Ltd.

Rehnová, V. (20. června 2007). *Mladí řidiči a dopravní nehodovost*. Získáno dne 7. března 2015 z odkazu <http://www.czrso.cz/clanky/mladi-ridici-a-dopravni-nehodovost/>

Rosenbloom, T., Shahar, A., Elharar, A., & Danino, O. (2008). Risk perception of driving as a function of advanced training aimed at recognizing and handling risks in demanding driving situations. *Accident Analysis & Prevention*, 40(2), 697-703.

Rošková, E. (2013). *Rizikové správanie vodičov v cestnej doprave*. Bratislava: Univerzita Komenského v Bratislave.

Rundmo, T., & Iversen, H. (2004). Risk perception and driving behaviour among adolescents in two Norwegian counties before and after a traffic safety campaign. *Safety Science*, 42(1), 1-21.

Scott-Parker, B., Hyde, M. K., Watson, B., & King, M. J. (2012). Speeding by young novice drivers: What can personal characteristics and psychosocial theory add to our understanding?. *Accident Analysis & Prevention*, 50, 242-250.

Scott-Parker, B., Watson, B., King, M. J., & Hyde, M. K. (2014). "I drove after drinking alcohol" and other risky driving behaviours reported by young novice drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 70, 65-73.

Shope, J. T., & Bingham, C. R. (2008). Teen driving: motor-vehicle crashes and factors that contribute. *American Journal of Preventive Medicine*, 35(3), 261-271.

Siegrist, M., Keller, C., & Kiers, H. A. (2005). A new look at the psychometric paradigm of perception of hazards. *Risk Analysis*, 25(1), 211-222.

Skopal, O. (2012). *Vztah osobnostních charakteristik adolescentů s různými formami rizikového chování*. (Nepublikovaná diplomová práce). Univerzita Palackého v Olomouci.

SVOBODA, M. (1999). *Psychologická diagnostika dospělých*. Praha: Portál

Šejdová, Z. & Šrámková, L. (2014). Riskantní jednání mladých řidičů – pilotní studie. In Maierová, E., Procházka, R., Dolejš, M., & Skopal, O. (2014). *PHD EXISTENCE 2014: Česko-slovenská psychologická konference (nejen) pro doktorandy a o doktorandech – Sborník odborných příspěvků (182-190)*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

Štikar, J., Hoskovec, J., & Štikarová, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum.

Štikar, J., Hoskovec, J., & Šmolíková, J. (2006). *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum.

Šucha, M., Rehnerová, V., Kořán, M., & Černochová, D. (2013). *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Grada.

Šucha, M., Šrámková, L. (2014). *Manuál pro provádění dopravněpsychologického vyšetření v laboratoři Katedry psychologie FF UP v Olomouci*. Olomouc: Katedra psychologie.

- Twisk, D. A., & Stacey, C. (2007). Trends in young driver risk and countermeasures in European countries. *Journal of safety research*, 38(2), 245-257.
- Ulleberg, P. (2001). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4(4), 279-297.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2002). Risk-taking attitudes among young drivers: The psychometric qualities and dimensionality of an instrument to measure young drivers' risk-taking attitudes. *Scandinavian Journal of Psychology*, 43(3), 227-237.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety science*, 41(5), 427-443.
- Vidotto, G., Bastianelli, A., Spoto, A., & Sergeys, F. (2011). Hazard perception in teenagers: an effectiveness study of a virtual riding trainer. *Advances in transportation studies*, 25(A), 39-48.
- Wang, Y. B., Zhang, W., & Salvendy, G. (2010). A comparative study of two hazard handling training methods for novice drivers. *Traffic injury prevention*, 11(5), 483-491.
- Warr, David. "WWPA: Factor Analysis of Young Driver Perceptions, Behaviours and Driving Experience. WWPB: Predictors of Time to First Crash for Young Drivers: Survival Analysis." (2009).
- Williams, A. F., & Ferguson, S. A. (2004). Driver education renaissance? *Injury prevention*, 10(1), 4-7.
- Williams, A.F. (October,1993). *Society Confronts the Young Driver Problem*. International Seminar on Safety of Young Drivers, Israel. Získáno dne 19.3. 2015 z odkazu <http://www.iihs.org/frontend/iihs/documents/masterfiledocs.ashx?id=959>
- Wundersitz, L. N. (2008). Can personality characteristics predict the crash involvement of young drivers? In *AUSTRALASIAN ROAD SAFETY RESEARCH POLICING EDUCATION CONFERENCE*. Získáno dne 13.2.2015 z odkazu <http://acrs.org.au/files/arsrpe/RS080133.pdf>
- Yagil, D. (1998). Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1(2), 123-135.
- Zákon o silničním provozu 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (133/2011 Sb.).
- Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel 247/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

## SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Obrázek č. 1	Titulní strana internetového dotazníku	str. 39
Obrázek č. 2	Dotazník riskantního jednání	str. 40
Obrázek č. 3	Dotazník vnímání rizika	str. 41
Obrázek č. 4	Dotazník mentálního zdraví	str. 42
Tabulka č. 1	Porovnání vnímání rizika a experta	str. 24
Tabulka č. 2	Cronbach Alfa skóry reliability	str. 38
Tabulka č. 3	Skupiny profesionálních řidičů	str. 55
Tabulka č. 4	Odřízené km – první 3 roky	str. 57
Tabulka č. 5	Riskantní jednání mladých řidičů – výsledky	str. 60
Tabulka č. 6	Riskantní jednání profesionálů – výsledky	str. 61
Tabulka č. 7	Srovnání jednotlivých položek dotazníku rizikového jednání mladých řidičů a profesionálů	str. 62
Tabulka č. 8	Srovnání mladých řidičů a profesionálů na škále dotazníku rizikového chování	str. 63
Tabulka č. 9	Vnímání rizika mladých řidičů – výsledky	str. 64
Tabulka č. 10	Vnímání rizika profesionálů – výsledky	str. 65
Tabulka č. 11	Srovnání jednotlivých položek dotazníku vnímání rizika mladých řidičů a profesionálů	str. 66
Tabulka č. 12	Srovnání mladých řidičů a profesionálů na škále dotazníku vnímání rizika	str. 67
Tabulka č. 13	Riskantní jednání rizika mladých řidičů – výsledky	str. 68
Tabulka č. 14	Riskantní jednání rizika mladých řidiček – výsledky	str. 69
Tabulka č. 15	Srovnání mladých řidičů a profesionálů na škálách	str. 70

dotazníku rizikového chování

Tabulka č. 16	Vnímání rizika mladých řidičů – výsledky	str. 70
Tabulka č. 17	Vnímání rizika mladých řidiček – výsledky	str. 71
Graf č. 1	Mortalita v EU na cestách od roku 2001	str. 11
Graf č. 2	Četnost a závažnost dopravních nehod dle věku v roce 2013	str. 16
Graf č. 3	Počet dopravních nehod v roce dle délky řidičské praxe 2013	str. 17
Graf č. 4	Typologie řidičů dle rozložení vlastností	str. 27
Graf č. 5	Rizikové psychologické stavy mladých řidičů	str. 28
Graf č. 6	Pohlaví	str. 48
Graf č. 7	Věk	str. 48
Graf č.8	Vzdělání	str. 49
Graf č. 9	Kraje	str. 49
Graf č. 10	Velikost bydliště	str. 50
Graf č. 11	Věk získání ŘP	str. 50
Graf č. 12	Odřízené km - první 3 roky	str. 51
<b>Graf č. 13</b>	<b>Odřízené km – ročně</b>	<b>str. 52</b>
<b>Graf č. 14</b>	<b>Odřízené km – celkem</b>	<b>str. 52</b>
<b>Graf č. 15</b>	<b>Pohlaví</b>	<b>str. 55</b>
<b>Graf č. 16</b>	<b>Věk</b>	<b>str. 56</b>
<b>Graf č. 17</b>	<b>Odřízené km – ročně</b>	<b>str. 57</b>
<b>Graf č. 18</b>	<b>Odřízené km – celkem</b>	<b>str. 58</b>

## **Seznam příloh**

**Příloha č. 1: Formulář zadání diplomové práce**

**Příloha č. 2: Český abstrakt diplomové práce**

**Příloha č. 3: Cizojazyčný abstrakt diplomové práce**

**Příloha č. 4: Dotazník osobních údajů**

**Příloha č. 5: Dotazník – verze „tužka papír“**

**Příloha č. 6: Žádost o účast na výzkumu**

# Příloha č. 1: Formulář zadání diplomové práce

Univerzita Palackého v Olomouci  
Filozofická fakulta  
Akademický rok: 2013/2014

Studijní program: Psychologie  
Forma: Prezenční  
Obor/komb.: Psychologie (PS)

## Podklad pro zadání DIPLOMOVÉ práce studenta

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
Bc. ŠEJDOVÁ Zuzana	Všechovice 157, Všechovice	F111200

### TÉMA ČESKY:

Rizikantní jednání mladých řidičů v České republice

### NÁZEV ANGLICKY:

Risky Behaviour of Young Drivers in the Czech Republic

### VEDOUcí PRÁCE:

PhDr. Lenka Šrámková - PCH

### ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

1. Rešerše literatury a souhrn aktuálních výzkumných závěrů týkajících se rizikovitosti mladých řidičů
2. Problematika sebeposuzování v dopravní psychologii
3. Představení The DRIVE Study
4. Příklad a převod dotazníků
5. Realizace kvantitativní výzkumné studie ? internetové šetření
6. Zpracování dat (statistická analýza)
7. Diskuze a shrnutí získaných údajů, přínosy práce

### SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

- Ivers, R. Q., Blows, S. J., Stevenson, M. R., Norton, R. N., Williamson, A., Eisenbruch, M., ... & Wang, J. (2006). A cohort study of 20 822 young drivers: the DRIVE study methods and population. *Injury Prevention*, 12(6), 385-389.
- Ivers, R., Martiniuk, A. L., Clapham, K., Boufous, S., Senserrick, T., Stevenson, M., & Norton, R. (2009). Indigenous status and risk of motor vehicle crash: the DRIVE study. In *Australasian Road Safety Research Policing Education Conference, 2009*, Sydney, New South Wales, Australia.
- Ivers, R., Senserrick, T., Boufous, S., Stevenson, M., Chen, H. Y., Woodward, M., & Norton, R. (2009). Novice drivers' risky driving behavior, risk perception, and crash risk: findings from the DRIVE study. *American journal of public health*, 99(9), 1638-1644.
- Jessor, R., Turbin, M. S., & Costa, F. M. (1997). Predicting developmental change in risky driving: The transition to young adulthood. *Applied Developmental Science*, 1(1), 4-16.
- Machin, M. A., & Sankey, K. S. (2008). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. *Accident analysis & prevention*, 40(2), 541-547.

Podpis studenta:



Datum:

28.11.2013

Podpis vedoucího práce:



Datum:

28.11.2013



## **Příloha č. 2: Český abstrakt diplomové práce**

### **Abstrakt**

**Název práce:** Riskantní jednání mladých řidičů v České republice

**Autor práce:** Bc. Zuzana Šejdová

**Vedoucí práce:** PhDr. Lenka Šrámková

**Počet stran a znaků:** 88 stran, 136 005 znaků

**Počet příloh:** 6

**Počet titulů použité literatury:** 85

**Abstrakt:** Tato práce z oblasti dopravní psychologie si klade za cíl zmapovat problematiku riskantního jednání a vnímání rizika v dopravní situaci u mladých řidičů v České republice, výsledky porovnat s kontrolní skupinou řidičů profesionálů a zjistit, zda existují ve zkoumané oblasti rozdíly mezi muži a ženami do 25 let. Základem testové baterie zde prezentovaného výzkumu jsou replikované dotazníky z australského výzkumu DRIVE Study (Ivers et al., 2006; 2009) – dotazník riskantního jednání, vnímání rizika za volantem. Cílový soubor mladých řidičů (n=645) byl získán prostřednictvím internetového výzkumu. Kontrolní vzorek profesionálních řidičů (n=223) byl získán ze sběru dat „tužka papír“. Z výsledků výzkumu vyplývá, že se u mladých řidičů vyskytuje nejvíce i nejméně často stejné riskantní jednání jako u profesionálů a celkově jednají mladí řidiči v dopravních situacích více rizikově. Z hlediska vnímání rizika na cestách mladí řidiči i profesionálové považují za nejvíce i nejméně rizikové stejné riskantní situace. Profesionální řidiči vnímají rizikové situace méně nebezpečně než mladí řidiči. Mladí řidiči a mladé řidičky se z hlediska nejčastějšího i nejméně častého riskantního chování ani vnímání rizika neliší.

**Klíčová slova:** mladí řidiči, riskantní jednání, vnímání rizika, dopravní psychologie, profesionální řidiči, DRIVE Study

## **Příloha č. 3: Cizojazyčný abstrakt diplomové práce**

### **Abstract**

**Topic:** Risky Behaviour of Young Drivers in the Czech Republic

**Author:** Bc. Zuzana Šejdová

**Supervisor:** PhDr. Lenka Šrámková

**Number of pages and signs:** 88 pg, 136 005 signs

**Number of appendices:** 6

**Number of references:** 85

**Abstract:** This study from the field of traffic psychology is aimed to map out the problematics of young Czech drivers' risk taking behaviour and risk perception in traffic situations. Results shall be compared with data from a control group of professional drivers and also within the young drivers' group on the basis of gender differences. Presented test battery is based on partly replicated questionnaires from Australian DRIVE Study (Ivers et al., 2006; 2009) – risk taking questionnaire, risk perception questionnaire. The target sample of young drivers not older than 25 years (n=645) was obtained from Internet research. The control group of professional drivers (n=223) filled printed questionnaires. Research results show that young drivers and professionals have in common the most frequent and also the least frequent types of risking behaviour. Young drivers behave significantly more often risky in traffic situations than professionals. Young drivers and professional drivers consider the same situations the most dangerous and the least dangerous as well. Professional drivers perceive risky situations less dangerous than young drivers. From gender point of view, young female drivers do not differ from young male drivers neither in the frequency of risky driving behaviour, nor in risk perception.

**Key Words:** young drivers, risk taking behaviour, risk perception, traffic psychology, professional drivers, DRIVE Study

## Příloha č. 4: Dotazník osobních údajů

### Dotazník – osobní údaje
















1.	Pohlaví	<input type="radio"/> Muž <input checked="" type="radio"/> Žena
2.	Věk	<input type="text"/> let
3.	Národnost	<input checked="" type="radio"/> česká <input type="radio"/> slovenská <input type="radio"/> jiná, vyplňte <input type="text"/>

### Dotazník – osobní údaje

4.	Kolik Vám bylo let, když jste získal ŘP skupiny B?	<input type="text"/> let
5.	Kolik km jste najeli během prvních 3 let od nabytí řidičského průkazu? (pokud vlastníte ŘP méně než 3 roky, vyplňte údaj za dobu, po kterou ŘP vlastníte)	<input type="text"/> km
6.	Jak silné auto nejčastěji řídíte?	<input type="radio"/> slabé (< 50 kW) <input type="radio"/> střední (50 – 130 kW) <input type="radio"/> silné (> 130 kW)
7.	Kolik km průměrně ročně odřídíte? (stačí hrubý odhad)	<input type="text"/> km
8.	Najezdíte za měsíc autem pro pracovní účely více než 800 km?	<input type="radio"/> Ano <input type="radio"/> Ne
9.	Kolik km jste asi najezdili/a za celou dobu, co řídíte? (stačí hrubý odhad)	<input type="text"/> km
10.	K jakému účelu nejčastěji používáte auto?	<input type="radio"/> Práce, škola <input type="radio"/> Doprava rodiny <input type="radio"/> Krátké cesty (obchod, přátelé, sport aj.) <input type="radio"/> Dovolená, výlety <input type="radio"/> Vše výše zmíněné <input type="radio"/> Jiné, vyplňte <input type="text"/>
11.	Přepravujete autem děti (do 18 let)?	<input type="radio"/> Ano <input type="radio"/> Ne
12.	Jak byste ohodnotil/a své řidičské schopnosti? (ř kolní známkování 1 – 5)	<input type="radio"/> 1 výborný <input type="radio"/> 2 chvalitebný <input type="radio"/> 3 dobrý <input type="radio"/> 4 dostatečný <input type="radio"/> 5 nedostatečný

13. Máte za poslední rok záznam v bodovém systému?  Ano  Ne

14. Pro jaké skupiny motorových vozidel máte platný řidičský průkaz a ve kterém roce jste jej získal/a? (Podívejte se, prosím, do svého platného řidičského průkazu a uveďte jen rok.)

Sk.	Obr.	Datum (Rok)
A1		<input type="text"/>
A		<input type="text"/>
B1		<input type="text"/>
B		<input type="text"/>
C1		<input type="text"/>
C		<input type="text"/>
D1		<input type="text"/>
D		<input type="text"/>
BE		<input type="text"/>
C1E		<input type="text"/>
CE		<input type="text"/>
D1E		<input type="text"/>
DE		<input type="text"/>
AM		<input type="text"/>
T		<input type="text"/>

## Dotazník – osobní údaje

15. Zavinil/a jste někdy dopravní nehodu?  Ano  Ne

16. Měl/a jste někdy účast na nezaviněné dopravní nehodě?  Ano  Ne

Jestliže ano.

Specifikujte závažnost:  ▼

a příčinu/y:

V případě více nehod, můžete přidat další kliknutím [zde](#).

17. Měl/a jste nějaké dopravní přestupky?  Ano  Ne

Jestliže ano, o jaký přestupek se jednalo:

V případě více přestupků, můžete přidat další kliknutím [zde](#).

18. Byl vám již odebrán řidičský průkaz?  Ano  Ne

Jestliže ano.

Uveďte důvod:

## Dotazník – osobní údaje

19.	Jak často pijete alkoholický nápoj?	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="radio"/> Nikdy</li> <li><input type="radio"/> Jednou za měsíc nebo méně</li> <li><input type="radio"/> 2 – 4× za měsíc</li> <li><input type="radio"/> 2 – 3× za týden</li> <li><input type="radio"/> 4× za týden nebo více</li> </ul>	
20.	Kolik většinou vypijete alkoholu, když pijete? <small>(sklenička = jedno velké pivo, 2 dcl vína nebo jeden panák)</small>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="radio"/> 1 – 2 skleničky</li> <li><input type="radio"/> 3 – 5 skleniček</li> <li><input type="radio"/> 6 – 8 skleniček</li> <li><input type="radio"/> 9 a více skleniček</li> </ul>	
21.	Kolikrát (pokud vůbec) za posledních 12 měsíců jste byl/a opilý/á tak, že jste měl/a problémy s chůzí, s mluvením, zvracel/a jsi nebo sis nepamatoval/a, co se stalo?	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="radio"/> nikdy</li> <li><input type="radio"/> 1 – 5 krát</li> <li><input type="radio"/> 6 – 15 krát</li> <li><input type="radio"/> 16 – více krát</li> </ul>	
22.	Kolikrát (pokud vůbec) za posledních 30 dní jste byl/a opilý/á tak, že jste měl/a problémy s chůzí, s mluvením, zvracel/a jsi nebo sis nepamatoval/a, co se stalo?	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="radio"/> nikdy</li> <li><input type="radio"/> 1 – 5 krát</li> <li><input type="radio"/> 6 – 15 krát</li> <li><input type="radio"/> 16 – více krát</li> </ul>	
23.	Už jste někdy po požití alkoholu řídil/a auto?	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="radio"/> Ne</li> <li><input type="radio"/> Ano 1×</li> <li><input type="radio"/> Ano 2 – 5×</li> <li><input type="radio"/> Ano 6 – 15×</li> <li><input type="radio"/> Ano 16 a více krát</li> </ul>	
24.	Kolikrát za posledních 12 měsíců jste kouřil/a nebo jinak užil/a marihuanu („trávu“) nebo hašiš?	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="radio"/> nikdy</li> <li><input type="radio"/> 1 – 5 krát</li> <li><input type="radio"/> 6 – 15 krát</li> <li><input type="radio"/> 16 – více krát</li> </ul>	
25.	Kolikrát za posledních 30 dní jste kouřil/a nebo jinak užil/a marihuanu („trávu“) nebo hašiš?	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="radio"/> nikdy</li> <li><input type="radio"/> 1 – 5 krát</li> <li><input type="radio"/> 6 – 15 krát</li> <li><input type="radio"/> 16 – více krát</li> </ul>	
26.	Užil/a jste někdy za svůj život některou z následujících drog? <small>(zaškrtněte jednu od povleď v každém řádku)</small>		Ne    Ano
	Léky na uklidnění, sedativa (bez doporučení lékaře)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Pervitin (nebo jiné amfetaminy)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	LSD nebo jiný halucinogen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Krak	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Kokain	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Netalin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Heroin (nebo jiné opiáty, např. kodein, braun, Subutex)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Halucinogenní houby (lysohlávky)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	GHB	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Anabolické steroidy nebo prostředky dopingu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Drogy užité injekčně (heroin, pervitin aj.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Alkohol spolu s léky	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Čichal/a toluen nebo jiná rozpouštědla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
27.	Už jste někdy po požití marihuany nebo hašiše řídil auto?	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="radio"/> Ne</li> <li><input type="radio"/> Ano 1×</li> <li><input type="radio"/> Ano 2 – 5×</li> <li><input type="radio"/> Ano 6 – 15×</li> <li><input type="radio"/> Ano 16 a více krát</li> </ul>	

## Dotazník – osobní údaje

28. Rodinný stav	<input type="text" value="... vyberte ..."/>
29. Počet dětí:	<input type="text"/>
30. Nejvyšší dosažené vzdělání	<input type="text" value="... vyberte ..."/>
31. Sociální zařazení (v případě více možností, vyberte, co převažuje)	<input type="text" value="... vyberte ..."/>
32. Kraj – trvalé bydliště	<input type="text" value="... vyberte ..."/>
33. Velikost bydliště	<input type="text" value="... vyberte ..."/>

## Dotazník – osobní údaje

34. Jste pro zavedení řidičského průkazu na zkoušku? (tj. nabytí plnohodnotného řidičského oprávnění až po určité době zvýšeného sledování začínajícího řidiče)  Ano  Ne

35. Jaký máte na „ŘP na zkoušku“ názor? (Nepovinná)

Dotazník je realizován na Katedře psychologie Univerzity Palackého v Olomouci.  
Chcete-li něco dodat nebo upřesnit, vyjádřete se zde nebo nás kontaktujte na emailch: [jenka.sramkova@upol.cz](mailto:jenka.sramkova@upol.cz) nebo [zuzana.sejdova01@upol.cz](mailto:zuzana.sejdova01@upol.cz).

V případě zájmu o výsledky této studie napište, prosím, svou e-mailovou adresu:

Vše e-mailová adresa bude použita pouze pro zaslání výsledků studie a nebude párována s údaji, které jste zadala v dotazníku.

## Příloha č. 5: Dotazník – verze „tužka papír“



KATEDRA  
PSYCHOLOGIE

FILOZOFICKÁ FAKULTA  
UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Korespondenční adresa: Křížkovského 10, 771 80 Olomouc  
Sídlo: Vodární 6, 779 00 Olomouc  
Tel.: +420 585 633 501 | Fax: +420 585 633 700  
Email: [psychologie@upol.cz](mailto:psychologie@upol.cz) | [www.psych.upol.cz](http://www.psych.upol.cz)

### **Riskujete za volantem? Myslíte si, že dokážete odhadnout míru rizika? Řídíte vždy bezpečně podle svého nejlepšího vědomí a svědomí?**

Dobrý den,

Rádi bychom Vás požádali o vyplnění následujících **tří krátkých dotazníků** (celkem 38 položek), které se právě riskování za volantem týkají.

Základem dotazníku je vaše vnímání dané situace. Je samozřejmě nemožné odpovídat zcela přesně, takže nemusíte uvažovat nad každou položkou moc dlouho, prostě udělejte co nejpřesnější a nejrychlejší odhad a označte odpověď.

Dotazníky jsou samozřejmě **anonymní**. Po jeho skončení vyplníte jen pár údajů, jako věk, počet najetých km nebo doba, po jakou vlastníte řidičský průkaz, a to proto, aby bylo možno výzkum vyhodnotit.

Pokud si svou odpověď rozmyslíte, jednoznačně vyznačte odpověď novou.

Dotazník není časově omezen. Jeho vyplnění Vám ale zabere jen **5 – 10 minut**.

Děkujeme za Váš čas!

Dotazník je realizován na Katedře psychologie Univerzity Palackého v Olomouci. Pokud máte nějaké dotazy, vepište je do textového pole na konci dotazníku, anebo nás nám napište – e-mailový kontakt na autorky: [lenka.sramkova@upol.cz](mailto:lenka.sramkova@upol.cz) nebo [zuzana.sejdova01@upol.cz](mailto:zuzana.sejdova01@upol.cz).

I. Označte, **jak často děláte** při řízení následující věci.

(Otázky se týkají všech motorových vozidel, tedy automobilů, nákladních automobilů, motocyklů aj.)

č.	Položka	Téměř pořád	Často	Občas	Zřídka	Nikdy
1.	Jedete rychle jen pro pocit vzrušení a radosti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2.	Riskujete při řízení, protože to dělá jízdu zábavnější	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3.	Jedete rychlostí okolo 60 km/hod v oblasti s maximální povolenou rychlostí 50 km/hod	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4.	Jen pro zábavu smykujete nebo pálíte pneumatiky	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.	Zrychlujete, když se vás někdo snaží předjet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6.	Nedodržujete bezpečnou vzdálenost za pomalu jedoucími řidiči	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7.	Děláte vulgární gesta na řidiče, kteří nejedou podle Vašich představ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8.	Troubíte nebo blikáte ze vzteku na ostatní řidiče	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9.	Závodíte mezi sebou s ostatními řidiči na běžných silnicích jen pro zábavu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10.	Řídíte bez zapnutého bezpečnostního pásu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11.	Telefonujete při řízení	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12.	Řídíte za poslechu hlasité hudby	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
13.	Řídíte auto s více než dvěma spolucestujícími	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
14.	Píšete za jízdy SMSky	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
15.	Řídíte se sluchátky na uších	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
16.	Při řízení jíte nebo pijete	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



II. Označte, **jak bezpečné jsou** podle Vás během řízení následující věci.

č.	Položka	Vždy bezpečné	Většinou bezpečné	Někdy bezpečné	Téměř nikdy bezpečné
1.	Jet rychlostí okolo 60 km/hod v oblasti s maximální povolenou rychlostí 50 km/hod	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2.	Jet rychlostí 140 km/hod v oblasti s maximální povolenou rychlostí 130 km/hod	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3.	Řídit s vyšší hladinou alkoholu v krvi, než je povolený limit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4.	Řídit po užití marihuany nebo hašiše	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.	Řídit technicky nepříliš udržované auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6.	Projet křižovatkou, když na semaforu svítí delší dobu červená	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7.	Telefonovat při řízení	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8.	Řídit s více než dvěma spolucestujícími	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9.	Řídit mezi půlnocí a šestou hodinou ranní	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10.	Psát za jízdy SMSky	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11.	Řídit se sluchátky na uších	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12.	Při řízení jíst nebo pít	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

III. Tyto otázky se vztahují k pocitům. Označte, jak často jste se za posledních 30 dní cítil/a:

č.	Položka	Stále	Téměř stále	Občas	Zřídka	Vůbec
1.	Unaveně bez zjevného důvodu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2.	Nervózně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3.	Tak nervózně, že Vás nic nedokázalo uklidnit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4.	Beznadějně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.	Neklidně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6.	Tak neklidně, že jste nedokázal/a posedět	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7.	V depresi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8.	Tak, že se do každé činnosti musíte nutit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9.	Tak smutně, že Vás nic nedokázalo rozveselit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10.	Neschopně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

IV. Nyní, prosím, odpovězte na následující otázky:

č.	Položka	Odpověď				
		1.	Pohlaví	muž	žena	
2.	Věk					
3.	Rodinný stav					
4.	Počet dětí					
5.	Vzdělání					
6.	Kolik vám bylo let, když jste získal ŘP skupiny B?					
7.	Kolik km jste najel/a během prvních 3 let od nabytí ŘP?					
8.	Kolik km průměrně ročně odřídíte? (stačí hrubý odhad)					
10.	Kolik km jste asi najezdil/a za celou dobu, co řídíte? (stačí hrubý odhad)					
9.	Pro jaké skupiny motorových vozidel máte platný ŘP?					
11.	Jak byste ohodnotil/a své řídičské schopnosti? (známka 1 – 5 jako ve škole)	1	2	3	4	5
12.	Počet zaviněných nehod					
13.	Počet nezaviněných nehod					
14.	Počet registrovaných přestupků					
15.	Byl Vám někdy odebrán ŘP?	ano		ne		
16.	Máte za poslední rok záznam v bodovém systému?	ano		ne		
17.	Už jste někdy po požití alkoholu řídil/a auto? *	a	b	c	d	e
18.	Už jste někdy po požití marihuany nebo hašiše řídil auto? *	a	b	c	d	e
* a) ne    b) ano, 1×    c) ano, 2-5×    d) ano, 6-15×    e) ano, 16× a více						
19.	Co si myslíte o ŘP na zkoušku?					
20.	Máte nějaké připomínky k dotazníku?					

## Příloha č. 6: Žádost o účast na výzkumu



Korespondenční adresa: Křížkovského 10, 771 80 Olomouc  
Sídlo: Vodární 6, 779 00 Olomouc  
Tel.: +420 585 633 501 | Fax: +420 585 633 700  
Email: [psychologie@upol.cz](mailto:psychologie@upol.cz) | [www.psych.upol.cz](http://www.psych.upol.cz)

Dobrý den,

ráda bych Vás touto cestou požádala o účast na výzkumu, realizovaného na Katedře psychologie Univerzity Palackého v Olomouci, který se týká riskantního chování a vnímání rizika za volantem. Výzkum jako takový se soustředí na mladé nezkušené řidiče, které je potřeba porovnat s **profesionálními řidiči** se zkušenostmi. Z tohoto důvodu se obracím právě na Vaši instituci, jejímiž zaměstnanci jsou z velké části právě profesionální řidiči, jejichž spolupráce je pro výzkum velmi cenná. Jedná se o vyplnění testové baterie, která je složena ze **třech krátkých dotazníků** (celkem 38 položek) týkajících se právě riskování za volantem.

Dotazník se zabývá vnímáním konkrétních situací, které mohou na vozovkách nastat. Nejedná se o nic složitého, jde čistě o **subjektivní posouzení každého řidiče**. Je samozřejmě nemožné odpovídat zcela přesně, takže respondent nemusí uvažovat nad každou položkou moc dlouho, jednoduše udělá co nejpřesnější a nejrychlejší odhad a označí odpověď.

Dotazníky jsou **anonymní**. Po jejich vyplnění respondenti uvedou pár údajů (věk, počet najetých km nebo doba, po jakou vlastní řidičský průkaz apod.), a to proto, aby bylo možno výzkum vyhodnotit. Ani dle těchto údajů, ani podle místa sběru nebudou dohledatelná data konkrétních participantů, jelikož jsou pro výzkum klíčové celkové výsledky souboru, nikoliv jednotlivců.

Dotazník není časově omezen. Jeho vyplnění zabere asi **10 min.**

Dotazníky k vyplnění donesu osobně a ráda zodpovím případné dotazy.

Děkuji za přečtení a zvážení účasti na výzkumu. Těším se na případnou spolupráci a děkuji za zaslání rozhodnutí, nejlépe do 27. ledna 2015.

S pozdravem,

Bc. Zuzana Šejdová  
(pod vedením PhDr. Lenky Šrámkové)

Katedra psychologie  
Filozofická fakulta  
Univerzita Palackého v Olomouci

