

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Pedagogická fakulta

Ústav pedagogiky a sociálních studií

JIŘINA POSPÍŠILOVÁ

III. ročník – kombinované studium

Obor: pedagogika – veřejná správa

**ŘÍZENÍ JAKO SOUČÁST
ŽIVOTNÍHO STYLU MLÁDEŽE**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Pavel Neumeister, Ph.D.

OLOMOUC 2010

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala
samostatně a použila jen uvedené prameny.

V Přerově dne 31. 3. 2010

.....

Děkuji Mgr. Pavlu Neumeistrovi, Ph.D. za jeho podněty a rady, čas a trpělivost, které mi jako vedoucí mé bakalářské práce poskytoval při jejím zpracování.

**Řídit, to znamená vidět, předvídat, umět si představit,
přemýšlet, rozhodovat se a včas jednat!**

JEAN-LOUIS FOURNIER

OBSAH

ÚVOD	7
Úvod do bakalářské práce	7
Cíle práce	9
Struktura práce	9
1. TEORETICKÁ ČÁST	11
1.1 Mládež	11
1.2 Kultura	13
1.2.1 Subkultura mládeže	13
2. ŽIVOTNÍ STYL	14
2.1 Životní styl mládeže	14
2.2 Volný čas mládeže	15
2.3 Vliv médií	17
2.3.1 Vliv médií na chování mladých řidičů	18
3. ZÁKLADNÍ TEORETICKÉ ASPEKTY PROBLEMATIKY	20
3.1 Otázka zralosti člověka z pohledu bezpečnosti silničního provozu	20
3.2 Mladí řidiči	21
3.3 Řidičský průkaz na zkoušku	22
3.4 Projekt „The Action“	23
4. PŘESTUPKOVÉ ŘÍZENÍ	25
4.1 Pojem a znaky přestupku	25
4.2 Věk a nepříčetnost	25
4.3 Sankce za přestupek	26
4.4. Ukládání sankcí	26
4.5 Zvláštní ustanovení o mladistvých	27
4.6 Ukládání sankcí mladistvým	27
5. KAZUISTICKÁ STUDIE	29
6. EMPIRICKÁ ČÁST	32
6.1 Cíle průzkumu	32
6.1.1 Použitá metoda	32
6.1.2 Průběh empirického šetření	33
6.2 Výsledky empirického šetření	34

6.2.1 Charakteristika vzorku respondentů	34
6.3 Vlastní rozbor položek dotazníku	35
6.4 Vyhodnocení empirického šetření	47
ZÁVĚR	49
Seznam použité literatury a pramenů	51
Seznam příloh	53
ANOTACE	

ÚVOD

Úvod do bakalářské práce

Slovo řízení má více významů. Z obecného hlediska bychom mohli k tomuto slovu přiřadit synonymum ovládání. V právní a administrativní praxi je za řízení možno považovat právní či obecně správní postup. V ekonomice a hospodářství mluvíme o řízení jako o metodě vedení organizace a v technice jako o ovládání technických systémů pomocí počítačů. V dopravě je slovo řízení považováno za ovládání nějakého dopravního prostředku. A právě řízení ve smyslu ovládání motorového vozidla je tématem mé bakalářské práce.

Doprava patří mezi nejrychleji se rozvíjející se sektory hospodářství. Podle typu dopravní cesty hovoříme o dopravě silniční, vodní, letecké, kolejové, kombinované. Nepochybně nejrozšířenějším druhem dopravy je silniční doprava. Je fenoménem, bez něhož si v dnešní době život a vývoj lidské společnosti jen těžko dovedeme představit. Má své speciální postavení v každodenním životě většiny z nás, neboť v silničním provozu se pohybujeme dennodenně téměř všichni. Rozrůstá se silniční síť, přibývají kilometry dálnic, motorová vozidla se neustále zdokonalují. Na rozdíl od ostatních druhů dopravy letecké, železniční či vodní patří silniční doprava mezi nejnebezpečnější dopravy vůbec. V dopravě letecké, železniční, vodní je řízení dopravního prostředku přenecháno specializovanému řádně vyškolenému pracovníkovi, který je vzhledem ke své profesi důkladně seznámen s příslušnými platnými právními předpisy pro daný druh dopravy a při jejichž porušení mu hrozí ztráta zaměstnání. Silniční dopravy se účastní i osoby, které požadované znalosti předpisů pro silniční provoz v mnoha případech nemají anebo předpisy úmyslně porušují. Je přirozené, že jedním z nejčastěji páchaných přestupků vůbec je právě přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Od roku 2005 pracuji na odboru dopravy, oddělení řidičských oprávnění a přestupků Magistrátu města Přerova. Hlavní náplní mé práce je zejména projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Při projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích se setkávám se všemi účastníky provozu na pozemních komunikacích. To znamená s chodci, cyklisty, spolujezdcy, řidiči nemotorových a motorových vozidel. Nejčastěji se však projednávají přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích řidičů motorových vozidel bez ohledu na jejich věk, zkušenost a praxi v dopravě. Není ani výjimkou projednávání dopravních přestupků řidičů, kteří nikdy nevlastnili řidičský průkaz, a přesto usednou do motorového vozidla za volant, ale také řidičů, kteří v době spáchání přestupku dosáhly 15 let a nepřekročily osmnáctý věk svého života.

Mladí řidiči vytvářejí uvnitř velké skupiny všech řidičů motorových vozidel specifickou skupinu. K charakteristikám mladých řidičů patří především chuť riskovat, jednat okamžitě, impulsivně, rychle. Mladí v tomto období hodně experimentují a při řízení vozidla nehledí na předpisy a pak se u nich projeví riskantní styl jízdy, nepřiměřená rychlost, nepoužívání bezpečnostních systémů, telefonování za jízdy apod. Nepředvídají případná rizika spojená s řízením motorových vozidel. V různých periodikách jsou nám pak ve statistických údajích předestřena základní fakta o dopravních nehodách, které zavinili právě mladí řidiči do 25 let. Statistiky a analýzy uvádějí počet dopravních nehod zaviněné řidiči do 25 let, jejich příčiny, způsob, ale také počty usmrcených a zraněných osob při dopravních nehodách.

Ve své bakalářské práci jsem se zaměřila na tuto specifickou skupinu mládeže, neboť i s nimi se setkávám při projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Proto i v úvodu své bakalářské práci

jsem citovala z knihy (jedná se o řidičský manuál nejen pro náctileté), ve které autor popisuje jiná pravidla provozu, než na jaká jsme zvyklí. Jde především o chování na silnici probrané odlehčeným tónem, kdy se autor zaměřil na to, co může účastníky provozu, a zvláště mladé, ohrozit.

Cíle práce

Cílem mé bakalářské práce bylo zjistit a získat poznatky nakolik je pro mladé lidi v současné době důležité vlastnit řidičský průkaz – zda se řízení motorového vozidla stává nezbytnou součástí jejich životního stylu či nikoliv. Proč mladí lidé vlastníci řidičský průkaz jej chtěli mít a ti, kteří ho ještě nemají, proč jej získat chtějí. Zda mají své vlastní motorové vozidlo či si jej od někoho půjčují (od koho), z jakého důvodu nejčastěji motorovým vozidlem jezdí a jak často. Zda řídili motorové vozidlo v době, kdy nebyli držiteli žádného řidičského oprávnění a jestli se jako řidiči dopustili dopravního přestupku. Také jsem chtěla získat informace o tom, zda je jim znám projekt The Action, který je určen pro mladé začínající a budoucí řidiče.

Struktura práce

Bakalářská práce je rozdělena na část teoretickou a empirickou. V teoretické části jsem se zabývala a stanovila základní pojmy – kdo je mládež, životní styl mládeže, její volný čas, vliv médií. Zabývala jsem se otázkou zralosti člověka z pohledu bezpečnosti silničního provozu a charakterizovala mladé řidiče za volantem. Dále jsem se zmínila i o projektu The Action, který je zaměřen na začínající mladé řidiče a stručně charakterizovala pojem a problematiku zavedení řidičského průkazu na zkoušku, byť tento institut v současné době není u nás zaveden. Blíže jsem pak popsala řízení přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, neboť jak jsem již v úvodu své práce uvedla, jedním z nejčastěji páchaných přestupků vůbec je právě přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

V empirické části jsem nejprve blíže popsala metodu, kterou jsem ke svému průzkumnému šetření k dané problematice použila, vylíčila průběh šetření a jeho výsledky. Stručně jsem charakterizovala skupinu respondentů, kteří mi byli nápomocni při vyplňování dotazníků. Z poskytnutých údajů uvedených v dotaznících, které byly významným přínosem pro mou práci, jsem následně při zpracování svého empirického šetření vycházela.

1. TEORETICKÁ ČÁST

1.1 Mládež

O mládeži existuje celá řada mýtů. Od dob Aristotela si každá starší generace stěžuje na chování mládeže a v porovnání se svým mládím vidí její zkaženost. Mládež zase vnímá starší generaci jako konzervativní skupinu, která nechápe ani mladé ani novou dobu¹.

Mládež bývá definována jako věková skupina, která je vymezena jakýmsi překlenovacím obdobím mezi dětstvím a dospělostí, v němž je završen fyzický, ale především psychosociální vývoj včetně profesní přípravy. Z literatury zabývající se vývojovou psychologií se dočítáme, že tato vývojová etapa je pro jedince náročná, neboť se zde ukončuje doba mezi dětstvím a dospělostí – hovoříme o období adolescence. U děvčat začíná kolem šestnáctého roku, u chlapců asi v sedmnácti letech. Horní věková hranice se nedá přesně stanovit, neboť dosažení dospělosti ovlivňuje celá řada skutečností. Jedním z nejpodstatnějších vlivů jsou společenské a kulturní zvyklosti. Hlavní vývojový úkol adolescenta je vytvořit si pocit vlastní identity, přijmout normy společnosti, vytvořit si vědomí vlastní hodnoty, přijmout za své morální principy dané společností, postupně se stát nezávislými na rodičovské autoritě². Americký psycholog Erik Erikson (1963) označuje identitu jako totožnost, jedinečnost nebo jako odlišující vlastnost osobnosti jedince. Celé období dospívání je vlastně střetem vnějších tlaků emancipovat se od rodiny a pokračující závislosti na rodičích.³ Jedinec zkouší být dospělým, má sílu a mnoho dovedností dospělých, ale k získání statutu dospělého si musí osvojit nezávislost, která je dána vlastním rozhodnutím. Jedinec je ještě typický svým radikalismem a nekompromisností,

¹ SAK,P., SAKOVÁ K., *Mládež na křižovatce*. Praha: Nakladatelství, 2004, str. 7

² ČÍŽKOVÁ- ŠIMÍČKOVÁ J. a kol, *Přehled vývojové psychologie*, Olomouc 2003, str.111

³ ČÍŽKOVÁ- ŠIMÍČKOVÁ J. a kol, *Přehled vývojové psychologie*, Olomouc 2003, str.113

projevuje jednostrannost v chápání skutečností, nepostihne všechny faktory, které danou situaci ovlivňují, a proto je u něho tendence ke zjednodušení a radikálnímu prosazování takto nabyté zkušenosti. Řešení situací mu bývá hned jasné, svůj názor vehementně prosazuje, zvláště ve střetu s dospělými. Nepředvídá zcela důsledky svého chování. Proto mladí lidé více riskují, mají méně zábran, a také mají méně zkušeností.⁴ Někdy projevují velkou sílu odvahy, vrhají se do situací, které jsou neznámé. Toto jejich riskantní chování je vyvoláno touhou po samostatnosti a nezávislosti. Jedinec má potřebu formulovat a vytvářet si vlastní názor, ke kterému došel sám vlastním prožitkem. Touží po individuální svobodě.

K některým charakteristikám mládeže, které pro ni platí a odlišují ji od dospělé populace, bychom mohli uvést postupné osamostatňování, to znamená měnící se závislost na rodině, intenzivní příprava na profesi, dokončení volby povolání a stabilizace v něm, specifický způsob života, zdůrazňující aktivity ve skupinách vrstevníků, převaha zábavných činností a v neposlední řadě je nutno zmínit i zvláštní psychické rysy a radikalismus postojů, především zvýšená kritičnost a morální citlivost. Obraz mládeže často zkresluje výskyt nejrozličnějších protestních hnutí, usilujících o alternativní životní styl nebo o zdůrazněnou sebe prezentaci, někdy provázenou násilnými nebo xenofobními projevy. Odlišnost v jejich vzhledu ovšem leckdy může mást – jednoho dne se prostě převléknou, dají se ostříhat. Mládež má sklon k razantnějšímu a skeptičtějšímu hodnocení, k jisté netrpělivosti či bouřliváctví.

⁴ ČÍŽKOVÁ- ŠIMÍČKOVÁ J. a kol, *Přehled vývojové psychologie*, Olomouc 2003, str.114

1.2 Kultura

Pod pojmem kultura si můžeme představit komplexní celek zahrnující náboženské a etické hodnoty, právní předpisy, zvyky a obyčeje, umění a veškeré schopnosti, které jedinec má jakožto člen společnosti. Kultura není vrozená, zděděná ani instinktivní, ale osvojujeme si ji procesem učení, přičemž kulturní učení je specifické pouze pro člověka.

Kulturu můžeme rozlišit podle času (například středověk, novověk), prostoru (na evropskou, africkou a jiné) a podle funkce (poznávací, výchovnou...). V sociologii pak podle tohoto dělení hovoříme o mnohosti a rozmanitosti kultur v čase, prostoru, v rámci jednoho širšího společenského systému – subkultury punk, hippies, mládeže, seniorů a jiné.

1.2.1 Subkultura mládeže

Jedná se o menšinovou kulturu v rámci kultury většinové, charakterizovanou určitými společnými znaky. Vymezuje se vůči dominantní kultuře skrz odlišení od většinových myšlenkových, kulturních či politických proudů, ale i vnějškově prostřednictvím životního stylu a specifického odívání. Životní styl odpovídá vlastním subkulturním hodnotám, které samotná mládež považuje za správné. Nicméně tomu tak ve skutečnosti nemusí (vzhledem k hodnotám většinové kultury) vždy být a mladí lidé se mohou dostat do mnoha problémů. Mohou sklouznout k deviantnímu chování, násilí, kriminalitě, alkoholismu či drogové závislosti. Na druhou stranu ne všechny jejich hodnoty, které uznávají, musí být nutně negativní. Mladí lidé mohou vytvářet party věnující se sportu či umění (např. hraní v kapele, amatérské divadlo...). Je tedy zřejmé, že období dospívání je charakteristické vznikem vrstevnických skupin, které uspokojují potřeby mladistvých.

Podle T. Parsonse *„je funkcí subkultury mládeže usnadnit přechod z dětství do plné dospělosti.“*

2. ŽIVOTNÍ STYL

Všechno to, co si člověk z kultury osvojí a prakticky v životě uplatní, formuje jeho životní styl. Každý jedinec má svůj specifický způsob života, ale obecně představuje naplňování života společnosti. Tento životní styl souvisí s hodnotami a ideály, které by člověk rád v životě uskutečňoval. Jedinec si dále vytyčuje tzv. životní plány, což je soubor cílů, kterých se člověk svou činností snaží dosáhnout. Je bezpochyby, že hodnocení každého jedince je ovlivněno zvyklostmi, mravy, dané společností a subkultury, v níž žije.

2.1 Životní styl mládeže

Životní styl mládeže je velmi specifický, zdůrazňuje aktivity ve skupinách vrstevníků nikoliv rodičů. Kamarádi se mezi sebou navzájem velmi ovlivňují. Začínají se utvářet party, jež se vyznačují nejen podobnými názory a zájmy, ale mnohdy i podobným stylem oblékání. Zvyšuje se snaha osamostatnit se spojená často se sklony předvádět se a vysloužit si uznání party. Mladí lidé upřednostňují zábavné činnosti (např. diskotéky, sport) před povinnostmi. Životní styl odpovídá vlastním subkulturním hodnotám. Jedinec je tak ovlivněn řadou faktorů. Jeho začleňování do společnosti výrazně ovlivňuje nejprve rodinné prostředí, později škola. Dalším faktorem, který ovlivňuje postoj mladých lidí, jsou vzory ve společnosti. Nejčastěji mladí kopírují chování svých rodičů, ale i jiné lidé ve společnosti mohou mladé ovlivnit, ať už se jedná o osoby známé široké veřejnosti či nikoliv. Nicméně zvláště v tomto období jsou výrazně ovlivňováni svými vrstevníky. Dospívající jedinec tak poznává, že je rozdíl mezi hodnotami dospělými a standardy jeho skupiny. Obvykle přijímá hodnoty skupiny, jejímž je členem, neboť členové každé skupiny si vytvářejí určitá pravidla, normy chování. Jedinec je velmi závislý na skupinách a snaží se, aby jeho hodnotový systém byl konzistentní navzájem i s hodnotami

ostatních členů skupiny. Přizpůsobují se těmto hodnotám, učí se rozlišovat mezi dobrým a špatným. Mezi mladými lidmi většinou panuje zásada „nelišit se od ostatních“. Velmi často tak z jejich úst slýcháme větu ve stylu „všichni to dělají..., všichni to můžou...“, kterou argumentují prakticky na cokoliv (od učení až po zábavu). Nikdo nechce být jiný než ostatní a pokud ano může se stát vzorem nebo naopak tzv. černou ovčí. Vlivy skupiny však nelze chápat jen jednostranně, neboť na chování jedince ve skupinách mají vliv i individuální osobnosti vlastnosti členů. Pokud jedinec přijme názor skupiny, je tento na prvním místě a jejich chování se pak stává zásadní normou.

Mladí také často experimentují. Přitahuje je zejména to, co je pro ně zakázané. Chtějí znát své hranice, mantinely, ve kterých se mohou pohybovat. Mají tak první zkušenosti s užíváním alkoholu, drog, omamných látek a u některých jedinců není žádnou bariérou, že by po požití alkoholu a jiných drog, neusedli za volant.

2.2 Volný čas mládeže

Významný zdroj individualizace životního stylu představuje oblast volného času.⁵ Za volný čas je podle sociologických kritérií považován čas, v němž jedinec svobodně na základě svých zájmů, nálad a pocitů volí svou činnost. Volný čas a volnočasové aktivity dětí a mládeže mají svá specifika.

V dětství a v mládí se utváří hodnotový systém jedince a hledají se cesty jeho uplatňování a objektivizace reálným chováním. Ve vztahu k jedinci má volný čas především funkci relaxační, rekreační a rozvojovou. Jedná se o tu část mimoškolního či mimopracovního času, která zbude po zabezpečení veškerých individuálních, existenčních a biologických potřeb. O jeho využití a náplni rozhodne svobodně sám jedinec. To však neznamená, že ho bude také sám

⁵ BURIÁNEK J., *Sociologie*, Praha 203, Nakladatelství Fortuna, str.97

trávit. Jde o to, jak tento čas rozdělí mezi pasivní odpočinek jako třeba i „nicnedělání“, zábavu, sledování televize či zda se bude jednat o dobu strávenou před počítačem nebo zda se bude jednat o sportovní aktivity, cestování, pěstování koníčků a zálib.

Ve svém volném čase chce být jedinec sám sebou, seberealizovat se, naplno užívat svého života, naplno realizovat své zájmy. Chce být nezávislý, být pánem svého času. Jedinec touží být členem různých skupin, pohybovat se co nejčastěji ve společenských situacích. Dnešní doba této subkultury nabízí široké spektrum možností jak realizovat své aktivity. Sociální pozice mládeže, pro kterou je charakteristická nízká zakotvenost systémem sociálních rolí, umožňuje mládeži oproti dospělým větší sociální flexibilitu a dynamiku. V žádném dalším životním období není jedinec schopen zajímat se o tak široké spektrum aktivit jako v dětství a mládí. Ve srovnání s dospělostí se mládí vyznačuje větší zájmovou pluralitou⁶. Mladí se tak chtějí volně pohybovat a za svými aktivitami sportem, zábavou, ale i dalším vzděláváním či kulturou se dopravit bez problémů, snadno a rychle. K přepravě z místa na místo chtějí využít motorového vozidla a proto tak mladí lidé vyžadují získat řidičský průkaz co nejdříve. Obzvláště v prvopočátku jsou pro mladé řidiče oblíbená dvoumotorová vozidla, neboť mládež oceňuje tato vozidla, protože jsou levnější než automobil a pro delší vzdálenost jsou zase vhodnější než jízdní kola a také pro to, že řidičské oprávnění na tento typ motorových vozidel lze získat již v 16 letech. V pozdější době pak dávají přednost automobilu, kdy na tento typ motorového vozidla lze získat řidičská oprávnění skupiny B v 18 letech. Užívání osobního automobilu ponechává na řidiči stanovení doby odjezdu, zvolení trasy, spolujezdců, stylu jízdy i dalších podmínek jako je hudba, kouření, teplota ve vozidle apod. a pokud se řidič nachází ve

⁶ SAK P., SAKOVÁ K., *Mládež na křižovatce*. Praha: Nakladatelství, 2004, s. 59

svém vozidle, může si jej vybavit podle svých představ, osobními věcmi. Řízení motorového vozidla se tak stává součástí životního stylu mládeže. Je nutné však zmínit a uvést i skutečnost, že mnozí mladí zkouší řídit motorové vozidlo dokonce i v době kdy ještě nevlastní řidičský průkaz, nejsou držiteli řidičského oprávnění a neuvědomují si přitom možné tragické, negativní následky svého jednání. „Řidič, který nemá řidičské oprávnění, se cítí oprávněn k čemukoli“⁷.

Charakteristické pro trávení volného času mládeže je tedy značná pestrost aktivit a jejich koncentrace mimo domov. Mladí se tak nacházejí za volantem nejen v denní době, ale i ve večerních a nočních hodinách.

2.3 Vliv médií

Neoddělitelnou součástí života každého člověka při práci i ve volném čase je využívání médií. Hromadné sdělovací prostředky - masmédia můžeme dělit podle řady kritérií. Mluví se o elektronických médiích (televizi a rozhlas), o tištěných médiích (novinách a časopisech). V posledních letech pak přibyla těmto médiím konkurence v podobě počítače, internetu a multimédií. Hlavní funkce masmédií bývají chápány v kladném i záporném smyslu. Obecně lze uvést, že jsou zdrojem nesčetných užitečných informací, ale i dezinformací, formují veřejné mínění, předávají informace dalším kulturám a pokolením, nabízejí člověku také oddech a zábavu.

Masmédia tedy slouží k předávání informací velkým skupinám lidí. Informace, které předávají, působí nárazově nebo mohou být dlouhodobého charakteru. To znamená, že o jejich vlivu na socializaci dnešní mládeže tedy nemůže být pochyb. Mladá generace je ovlivňována nejen tradičními médii, ale převážně novými technologiemi a to počítačem, internetem,

⁷ JEAN-LOUIS FOURNIER, „*Mysli! Přece si o ně neumažeš kola!*“, str. 105.

mobilním telefonem propojováním médií do multimediální podoby. V důsledku neustálého technického pokroku totiž mohou v současné době sledovat libovolný program vysílaný kdekoliv na světě. Nejen čas, který věnují sledování televize a doba strávená u internetu, je tedy v průměru delší než všechny jiné mimoškolní, respektive mimopracovní činnosti, jimž se dospívající věnují.

Co se týká internetu tento lze nazvat fenoménem dnešní doby, neboť ho denně využívá stále více lidí (ať už mladých či starších). Internet disponuje gigantickým množstvím informací. Sdělení na internetu není závislé na čase a může být kýmkoli v libovolný čas vyvoláno. I v případě mimořádných událostí jsou tyto ihned aktuálně na internetu zveřejněny. Na internetu se objevuje celá řada speciálně zaměřených serverů, diskusí, chatů atd. Někteří uživatelé zde hledají informace potřebné ke své práci či studiu, jiní zde hrají online hry nebo si povídají s přáteli, s nimiž se nemohou setkat osobně, někteří přes internet nakupují či prodávají. Na internetu lze zkrátka nalézt cokoli, a proto si bez něj mnoho (zejména mladých lidí) neumí svůj současný život představit. Vždyť tak zvaným „*surfováním*“ na internetu stráví mladí mnoho ze svého volného času. Není tedy divu, že ve srovnání s předchozími generacemi se život současné mládeže značně proměnil. Mládež bývá označována jako generace on-line. Nutno však také zmínit, že tento proces elektronizace zasáhl oblast vzdělávání a mladí lidé jej přijali.

2.3.1 Vliv médií na chování mladých řidičů

Masmédia mají v naší současné společnosti významný podíl na přenosu informací týkajících se dopravní výchovy, motorismu jako takového nebo např. aktuální dopravní situace přímo na silnicích. V televizním zpravodajství jsme všichni velmi často informováni o vážných dopravních nehodách, o jejich příčinách a také následcích. Krátké dopravní zprávy nás informují o aktuální dopravní situaci přímo na silnicích. Můžeme také

shlédnout stručné televizní šoty BESIP⁸, které jsou zaměřeny především na určitý dopravní problém o kterém nás informují anebo informační kampaně jako např. „Nemyslíš, zaplatíš“.

Rychlé a aktuální dopravní informace odvysílané například v ranním vysílání různých rozhlasových a televizních stanic nám poskytují informace o situaci na našich silnicích a dálnicích včetně stupně hustoty provozu a sjízdnosti jednotlivých sledovaných úseků. Tyto informace mají obecný informační charakter a svým způsobem přispívají k bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Je však nutné uvést i skutečnost, že řízení motorového vozidla je prezentováno ať už v některých filmech anebo v počítačových on-line hrách jako zábava, řidič zažívá neuvěřitelné situace, které v reálném životě nemůže zvládnout tak, jak je v nich prezentováno. Chování mladých řidičů pak může být tímto jevem ovlivněno a mladí řidiči mohou chtít v reálném životě vyzkoušet a ověřit si hranice jednání.

Důležitější roli médií je nutno spatřovat v jejich osvětovém a preventivním působení nejen na obecně celou populaci, ale především na účastníky provozu na pozemních komunikacích a zejména pak na řidiče motorových vozidel. Prostřednictvím masmédií jsme informováni nejen o dopravních situacích, nýbrž jsou nám také oznámeny výše a druh sankcí za protiprávní jednání. Veškeré informace by měly mít preventivní vliv na řidiče, zejména pak na mladé začínající řidiče, kteří jsou dle statistik častými viníky nehod s vážnými následky. Cílem jejich působení by mělo být zejména snížení počtu dopravních nehod a zlepšení poměrně nedostatečného právního vědomí řidičů, především pak řidičů mladých, začínajících.

⁸ Oddělení BESIP je integrální součástí Ministerstva dopravy, odboru komunikace s veřejností. Provádí preventivní činnost v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích v souladu se zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

3. ZÁKLADNÍ TEORETICKÉ ASPEKTY PROBLEMATIKY

3.1 Otázka zralosti člověka z pohledu bezpečnosti silničního provozu

Klíčovým elementem v dopravě je člověk. Vždy je to on, který nese odpovědnost za sebe, za jízdu i za ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Bezpečné ovládní vozidla, neustále se zvyšující nároky na řidiče, zvýšená hustota provozu to jsou příklady faktorů, které mohou ovlivnit řidičovo chování. S ohledem na náročnost řízení především pak motorového vozidla jsou od řidiče vyžadovány zvláštní tělesné a duševní schopnosti a odborná způsobilost, které spočívají nejen ve schopnosti ovládat vozidlo, ve znalosti pravidel o provozu na pozemních komunikacích, ale i dalších předpisů, které s provozem na pozemních komunikacích souvisejí.

Dle § 3 odst. 3. písm. a) zákona o silničním provozu řídit motorové vozidlo může pouze osoba, která je držitelem příslušného řidičského oprávnění⁹ podle § 81 tohoto zákona. K podmínkám udělení a držení řidičského oprávnění patří mimo jiné nejen, že je osoba zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel, ale také že je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel a že dosáhla určitého věku stanovaného zákonem o silničním provozu. Zdravotní způsobilostí se rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel, kterou hodnotí posuzující lékař. K odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla je třeba, aby se osoba podrobila předepsané výuce a výcviku v autoškole a následně úspěšně složila zkoušku z odborné způsobilosti podle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

⁹ ŘO-řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.

K řízení motorového vozidla opravňuje řidičské oprávnění. Jedním z předpokladů pro jeho získání je dosažení určitého věku.

15 let – pro získání ŘO skupiny AM

16 let – pro získání ŘO skupiny A1

17 let – pro získání ŘO skupiny T opravňující k řízení
traktorů a pracovních strojů samojízdných

18 let – pro získání ŘO pro automobil skupiny B

3.2 Mladí řidiči

Mladí řidiči tvoří specifickou skupinu. Oproti starším řidičům, kteří jsou obezřetnější, ukázněnější a méně riskují, je dále kromě věku rozděluje především nedostatečná praxe v řízení motorového vozidla, nezkušenost a nezralost. I když k přirozeným přednostem mládí patří dobré smyslové funkce, tělesná zdatnost a nejinak je tomu i u novopečených řidičů, schopnosti jako je soustředěnost, paměť, pohotovost, vnímání, hbité reagování, rozhodnost však nemusí znamenat, že jsou úspěšnými řidiči motorových vozidel. Dopravní charakter vyzrává u většiny mladých řidičů až během prvních pěti šesti let nebo po najetí určitého počtu kilometrů. Mladí řidiči jednají silněji k okamžité situaci, ve které se nacházejí, chtějí riskovat, soutěžit mezi sebou a při řízení motorového vozidla se mnohdy chtějí i „ukázat“ před svými vrstevníky. Mladistvý řidič může použít motorového vozidla, aby se odreagoval, uvolnil. Řízení motorového vozidla tak umožňuje mladým řidičům projevit se v plné míře bez většího strachu z důsledků. Někdy si ani neuvědomují možnosti a meze svých schopností, dovedností, znalostí a zkušeností. Zapomínají, že řízení motorového vozidla má svá striktně daná zákonitá pravidla a nerespektováním těchto zákonitých pravidel, jejich nedodržováním ať už vědomím či nedbalostním se mohou dostat do nelehké životní situací.

Porušení dopravních pravidel pak vyžaduje řešení v podobě negativních sankcí. Ty by měly být adekvátní ve vztahu ke spáchanému protiprávnímu jednání a měli by mít rovněž dopad

na mladé řidiče v tom smyslu, aby se mladí lidé protiprávního jednání napříště vyvarovali a vzali si z něj ponaučení a uvědomili si riskantnost svého jednání. Mnohdy riskantní neuvážené a nebezpečné protiprávní jednání zpočátku vypadající nevinné končí tragicky.

3.3 Řidičský průkaz na zkoušku

Statistiky uvádějí, že nejen nehodovost, ale i vyšší počet přestupků řidičů začátečníků je vyšší než u řidičů s delší praxí. Mezi rizika řidiče začátečníka, která jsou uváděná, patří krátkodobá praxe řízení, nedostatek zkušeností, ale také zvýšené riskování, podceňování nebezpečnosti příliš rychlé jízdy.

Právě na základě vysoké nehodovosti mladých řidičů začátečníků byl v některých zemích zaveden tzv. dvoustupňový model přípravy řidičů. Zavedením tohoto modelu došlo ke snížení počtu dopravních nehod. K zemím, které tento model přijali, patří například Estonsko, Finsko, Francie, Lucembursko, NSR, Norsko, Rakousko, Švédsko, ale také Slovensko. V Německu byl řidičský průkaz na zkoušku zaveden po několika letech ověřování. V současné době je zkušební doba 2 roky. Po zvláště závažné chybě např. při jízdě na červenou se musí řidič, který vlastní řidičský průkaz na zkoušku, zúčastnit doškolovacího kurzu. V Rakousku byl zaveden řidičský průkaz na zkoušku 1. 1. 1992. Po uplynutí pěti let byla provedena analýza výsledků s tím, že došlo ke snížení počtu nehod u řidičů ve zkušební době o 32, 5%. Nicméně bylo nutné také zohlednit tu skutečnost, že při zavedení řidičského průkazu došlo k poklesu uchazečů o skupinu B o 19,2 %. I tak se po analýze jeví snížení počtu nehod o 18,7 %.¹⁰

V naší republice není tento institut řidičského průkazu na zkoušku zaveden. Nicméně stojí za zmínku uvést, že již původní návrh bodového systému z roku 1999 obsahoval řadu specifik.

¹⁰ Štika J., Voskovec J., Štikarová J., *Psychologie v dopravě*, Nakladatelství Karolinum, 2003, str. 180

Dělil např. řidiče do tří skupin a to na řidiče profesionály, na řidiče pokročilé s řidičskou praxí a na řidiče začátečníky. Na řidiče začátečníky se měl vztahovat přísnější dohled, od čehož si tvůrci zákona slibovali zajištění většího počtu zodpovědnosti nováčků za jejich chování na silnicích za volantem¹¹. Zavedení řidičského průkazu na zkoušku bylo častým námětem diskusí, návrhů a důvodových zpráv, nicméně rozsáhlou právní úpravou účinnou od 1. července 2006, jak již bylo uvedeno, nebyl tento institut u nás zaveden. Novela se především výrazně dotkla přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Cílem je zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení počtu usmrcených osob. Předmětná právní úprava obsahuje více propracované skutkové podstaty přestupků, což umožňuje podrobnější úpravu a odstupňování sankcí podle závažnosti přestupku. Nové pojetí právní úpravy se dotklo všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, především pak řidičů nemotorových a motorových vozidel.

3.4 Projekt The Action

Tento specifický emotivní projekt je zaměřen na mladé začínající a budoucí řidiče. Cílem projektu je prevence užívání alkoholu a jiných omamných látek před řízením motorových vozidel a během něj, zejména ve vazbě na předchozí návštěvu diskoték a nočních klubů. Dalšími sděleními působící na tuto cílovou skupinu je boj proti rychlé jízdě, důraz na používání bezpečnostních pásů. Jde o první preventivní projekt v České republice, který pracuje s přesně danou cílovou skupinou a používá při tom moderní komunikační prostředky srozumitelné teenagerům a mladým lidem. Uskutečňuje se v prostorách, které pojmu větší skupinu diváků např. v divadelních sálech, ve sportovních halách. Představení jsou určena pro studenty středních škol a žáky 9. tříd základních škol.

¹¹ KUČEROVÁ H., *Dopravní přestupky v praxi*, Linde Praha, a.s. 2006, str. 115

Bezstarostný svět, který mladí lidé znají z reklam, filmů a počítačových her, je konfrontován s realitou opravdového života zasaženého dopravní nehodou. Pomocí moderních uměleckých prostředků a dějových zvrátů je divák vtažen do příběhu a emocí, které se odehrávají nejen v průběhu dopravní nehody, ale i po ní. Divák je seznámen s možnými dopady v podobě trvalého zdravotního postižení, které mohou provázet účastníky dopravní nehody po zbytek jejich života. Při realizaci tohoto projektu se také poprvé setkávají zástupci tří hlavních složek Integrovaného záchranného systému, které se podílejí na likvidaci následků dopravních nehod (policisté, hasiči a zdravotní záchranáři). Průběh multimediální show nabízí silný emotivní prožitek a seznamuje diváky s reálnými dopady dopravní nehody na oběť, ale také na další osoby v jejím okolí. Forma preventivního působení, kterou používá projekt The Action je velmi specifická. Nesnaží se poučovat o tom, jak se má účastník silničního provozu chovat. Účinkující neurčují divákům pravidla chování. Cílem není šokovat, ale mluvit srozumitelně k mladým lidem.

Z informací BESIP¹² z průzkumu agentury STEM provedeného v roce 2008 bylo zjištěno, že studenti, kteří tento projekt shlédli, jej přijali velmi pozitivně. Oslovení studenti si díky tomuto projektu uvědomují nebezpečí dopravních nehod, kdy 3 ze 4 dotázaných se domnívá, že projekt bude mít trvalý vliv na jejich chování v silničním provozu.

¹² Komplexní informace o aktivitách oddělení BESIP za rok 2009

4. PŘESTUPKOVÉ ŘÍZENÍ

4.1 Pojem a znaky přestupku

Určité jednání konkrétní osoby je přestupkem, jen pokud naplňuje všechny znaky, které stanoví zákon. Zákon o přestupcích¹³ definuje přestupek takto: přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin. K obecným znakům přestupku pak můžeme zahrnout, že je jím jednání, zaviněné, porušující nebo ohrožující zájem společnosti, za přestupek výslovně označené zákonem, odpovědné osoby, trestné, které není jiným správním deliktem nebo trestným činem.

Jak je rovněž v zákoně o přestupcích uvedené, přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací

- a) přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem nebo
- b) nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak.

4.2 Věk a nepříčetnost

Za přestupek není odpovědný, kdo v době jeho spáchání nedovrší patnáctý rok svého věku. Za přestupek není odpovědný, kdo pro duševní poruchu v době jeho spáchání nemohl rozpoznat, že jde o porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem, nebo nemohl ovládat své jednání.

¹³ Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

4.3 Sankce za přestupek

Právním následkem přestupku je sankce. Pokud je sankce uložena, vzniká pachateli přestupku nová právní povinnost, která pro něho znamená určitou újmu. Tato újma je buď majetková a to v případě uložení sankce pokuty a propadnutí věci, nebo újma morální v případě uložení napomenutí anebo újma spočívající v omezení práva a to v případě uložení sankce zákazu činnosti. Základním účelem sankce je ochrana společnosti před přestupky a jejich pachateli. Smysl ukládání sankce je v tom, aby nebyly přestupky páčány. Podle zákona o přestupcích lze za přestupek uložit tyto sankce:

- napomenutí
- pokutu
- zákaz činnosti
- propadnutí věci

Napomenutí je prostředkem výchovného a morálního působení na pachatele. Je určena k postihu méně závažných přestupků.

Pokuta je typickou sankcí za přestupek a v praxi je nejčastěji používána.

Zákaz činnosti lze uložit jen na dobu stanovenou v zákoně, nejdéle na dva roky, a jde-li o činnost, kterou pachatel vykonává v pracovním nebo jiném obdobném poměru, nebo k níž je třeba povolení nebo souhlasu státního orgánu, a spáchal-li pachatel přestupek touto činností nebo v souvislosti s ní.

Propadnutí věci lze uložit, jestliže věc náleží pachateli a věc byla ke spáchání přestupku užita nebo určena anebo byla přestupkem získána nebo byla nabyta za věc přestupkem získanou.

4.4 Ukládání sankcí

Základním hlediskem při určení sankce a její výměry, přičemž sankcí se rozumí pokuta a výměrou se rozumí určení

doby trvání sankce zákazu činnosti, je především závažnost přestupku. Závažnost přestupku se posuzuje dále s přihlédnutím ke způsobu spáchání přestupku, následkům přestupku, okolnostem, za kterých byl přestupek spáchán, míře zavinění, pohnutce, který pachatele vedl ke spáchání přestupku, ale také i samotná osoba pachatele.

4.5 Zvláštní ustanovení o mladistvých

S vymezením minimálního věku pro odpovědnost za přestupek je spojena otázka zvláštních pravidel pro odpovědnost osob, které tento věk sice překročily, nedosáhly však ještě plné rozpoznávací a ovládací schopnosti. Tyto osoby zákon o přestupcích označuje jaké mladistvé a považuje za něj osoby, které v době spáchání přestupku dovršily patnáctý rok a nepřekročily osmnáctý rok svého věku.

Mladistvým zákon rozumí osobu, která v době spáchání přestupku dosáhla 15 let a nepřekročila osmnáctý rok svého věku. Je jím i osoba, která se stala zletilou před dovršením 18 let uzavřením manželství. O přestupku koná správní orgán v prvním stupni ústní jednání. Je-li obviněným z přestupku mladistvý, vyrozumí o nařízeném ústním jednání zákonného zástupce mladistvého a orgán vykonávající sociálně-právní ochranu dětí. Vyrozumíváním zákonného zástupce mladistvého a orgánu vykonávajícího sociálně-právní ochranu dětí se sleduje zájem důsledné právní ochrany mladistvých. Za tímto účelem se jim také rozhodnutí o přestupku oznamuje, kdy proti rozhodnutí o přestupku se může odvolat v plném rozsahu nejen obviněný z přestupku, ale i zákonný zástupce a orgán vykonávající sociálně-právní ochranu dětí.

4.6 Ukládání sankcí mladistvým

Při posuzování přestupků mladistvých se přihlíží ke zvláštní péči, kterou společnost věnuje mládeži a ta se promítá také do ukládání sankcí, které nejsou tak přísné

a sledují spíše možnost nápravy a výchovy pachatele přestupku. Pro určení trestu platí, že horní hranice pokuty se u mladistvých snižuje na polovinu, přičemž však nesmí být vyšší než 2.000,- Kč. V blokovém řízení nelze uložit mladistvému pokutu vyšší než 500,-Kč, pokutu až do výše 1.000,-Kč lze uložit mladistvému, pokud tento nebo zvláštní zákon připouští v blokovém řízení uložit pokutu vyšší než 1.000,-Kč. Zákaz činnosti však lze mladistvému uložit nejdéle na dobu jednoho roku, nebránil-li by výkon této sankce jeho přípravě na povolání.

5. KAZUISTICKÁ STUDIE

Dne 25. 4. 2009 v době kolem 00.50 hod. bylo v Přerově na ul. Komenského stavěno a kontrolováno hlídkou Policie ČR obvodní oddělení I Přerov osobní motorové vozidlo tovární značky Škoda Favorit. Při prováděné silniční kontrole, kdy již vzhledem k věku bylo patrné, že řidič motorového vozidla nemůže být držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel, tedy skupinu B, bylo zjištěno a potvrzeno, že se jedná o mladíka ve věku 15 let, který není držitelem žádného řidičského oprávnění. Tento mladý řidič byl dále hlídkou Policie obvodní oddělení I Přerov vyzván k provedení dechové zkoušky na alkohol, kdy tato zkouška byla pozitivní, neboť detekční přístroj Dräger naměřil hodnotu 0,32 promile, opakovanou zkouškou pak bylo naměřeno 0,23 promile. Ve vozidle Škoda Favorit, které řídil, s ním byly další čtyři osoby. Tyto osoby byly ve věku od 15 do 19 let. Jednalo se o dva mladíky a dvě dívky. Z této skupinky spolujezdců byla pouze jedna dospělá osoba a to dívka ve věku 19 let. Po zjištění těchto skutečností mladík následoval hlídku Policie ČR Přerov na obvodní oddělení na služebnu k provedení potřebných úkonů. Mladík uvedl, že se byl společně se svými kamarády bavit na diskotéce v zábavním klubu s názvem Tančírna. Do Přerova je z místa jejich trvalého bydliště, což je obec nedaleko Přerova, všechny odvezla osobním motorovým vozidlem tovární značky Škoda Favorit kamarádka, která vlastní řidičský průkaz. Na diskotéce kolem 00.15 hodin vypil mladík jedno pivo. Pak se rozhodl, že kamarády, se kterými do Přerova přijel, odveze domů sám, protože kamarádka, která je přivezla, vypila větší množství alkoholu a on se obával, aby je v pořádku odvezla nazpět. Kamarádka souhlasila a on si tedy vzal klíče od vozidla. Rozhodl se, že bude řídit, aniž by byl řidičem, vlastnil řidičské oprávnění. On, jeho kamarádka a další tři nasedli do vozidla. Vyjel s vozidlem z parkoviště na hlavní pozemní komunikaci a jel ulicemi Přerova směrem do obce svého

trvalého pobytu. Ještě ve městě Přerově byl stavěn a kontrolován hlídkou Policie ČR DI Přerov. Tento mladík, aniž by si zřejmě uvědomil následky svého jednání, se dopustil závažného protiprávního jednání. Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění bylo do 31. 12. 2009 současně i trestným činem. Tento trestný čin byl nejčastěji projednávaným trestným činem před českými soudy. K spáchání trestného činu bude v první řadě vždy nezbytné naplnit materiální stránku trestného činu spočívajícího ve společenské nebezpečnosti, která bude muset být vyšší než nepatrná. V opačném případě půjde o přestupek. Posouzení této stránky však je nezbytné ponechat na orgánech činných v trestním řízení. Příklad byl orgány policie prošetřen, zda osoba v našem případě mladík ve věku 15 let, nemohl naplnit skutkovou podstatu trestného činu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle trestního zákona. Jelikož v jednání mladíka nelze spatřovat trestný čin, byla věc předána správnímu orgánu tedy odboru dopravy oddělení řidičských oprávnění a přestupků Magistrátu města Přerova k dalšímu opatření. S mladíkem pak bylo ve věci oznámeného přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích zahájeno správní řízení, kdy bylo nařízeno ústní jednání. O ústním jednání byl vyrozuměn nejen zákonný zástupce mladistvého, ale rovněž i orgán vykonávající sociálně právní ochranu dětí. Ústní jednání stanovené na den 15. 6. 2009 řádně proběhlo za účasti obviněného mladistvého, přítomna byla také matka obviněného jakožto zákonný zástupce a rovněž i pracovnice orgánu vykonávající sociálně právní ochranu dětí. V průběhu ústního jednání byl sepsán protokol o ústním jednání s obviněným, do kterého uvedl své vyjádření. Z obsahu jeho vyjádření vyplynulo, že i když si byl vědom, že nemá příslušné řidičské oprávnění, které by jej opravňovalo k řízení osobního motorového vozidla, usedl přesto za volant, neboť kamarádka, která je všechny na diskotéku přivezla, vypila větší množství alkoholu a on se obával, aby je v takovém stavu odvezla

bezpečně domů. Po bližším objasnění, že i řízení bez řidičského oprávnění je závažným protiprávním jednáním, svého jednání velice litoval. Chlapec si osudnou noc vůbec neuvědomoval možné následky svého jednání, chybělo mu vědomí zodpovědnosti. Ze strany orgánu vykonávajícího sociálně právní ochrany bylo k osobě mladistvého obviněného uvedeno, že nebyl doposud projednáván za žádné protiprávní jednání, nebylo zjištěno žádných negativních poznatků. Mladík byl uznán vinným v plném rozsahu a byla mu uložena sankce a to pokuta a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

6. EMPIRICKÁ ČÁST

6. 1 Cíle průzkumu

Smyslem a cílem dotazníkového šetření bylo zjistit, zda je pro mladé lidi důležité v dnešní době vlastnit řidičský průkaz. Proč mladí, kteří již řidičský průkaz vlastní, jej chtěli mít a ti, kteří ho ještě nemají, proč o něj usilují. Mým záměrem bylo také zjistit, jak často mladí lidé jezdí a jaký je nejčastější důvod řízení motorového vozidla. V případě, že motorové vozidlo nevlastní od koho si motorové vozidlo půjčují. Dále také, zda se jakožto oprávnění řidiči již dopustili dopravního přestupku.

Pro zkoumání byla použita forma kvantitativního průzkumu. Jde o empirické šetření, které bylo provedeno v cílové skupině mladých lidí a to od 16 let do 18 a více, studujících na středních školách v Přerově.

6. 1. 1 Použitá metoda

Veškeré potřebné údaje, informace o daných skutečnostech a názorech na problematiku řízení motorového vozidla jako součásti životního stylu mládeže, jsem získala pomocí dotazníků. Jelikož je dotazník nejfrekventovanější metodou zjišťování údajů a je určen především pro hromadné získávání údajů, proto i já jsem zvolila tento způsob, neboť bylo poměrně rychle možné získat data od většího počtu respondentů. Empirické šetření bylo zcela anonymní.

V dotazníku, který obsahoval 15 položek, jsem zvolila pro způsob odpovědí otázky uzavřené. Na otázky v dotazníku odpovídali všichni respondenti, tedy i ti, kteří řidičský průkaz nemají a nejsou držiteli žádného řidičského oprávnění. Jak jsem při následném zpracování dotazníků zjistila, někteří respondenti odpověděli pouze na určité otázky, na některé z nezištných důvodů neodpověděli vůbec.

Uzavřené položky

Uzavřená otázka je taková, která nabízí určitý počet předem připravených odpovědí. Úlohou respondenta je tak podtrhnout, označit křížkem nebo zakroužkovat vhodnou odpověď. Vzhledem ke skupině, která byla mým dotazníkem oslovena, jsem zvolila tento způsob záměrně, neboť jsem se obávala, že vyplňování dotazníků v případě, že by nebyl nabídnut výběr z několika možností, by mohl být ovlivněn postoj respondentů k vyplňování dotazníku hned na začátku, který by byl tak negativní a nebyli by ochotni odpovídat.

Úprava dotazníku

Hned v úvodu dotazníku jsem vysvětlila proč a z jakého důvodu se na respondenty obracím, včetně osvětlení, že dotazník je zcela anonymní a poskytované údaje nebudou využity pro žádný jiný účel než pro mou bakalářskou práci. Způsob, jakým je nutno dotazník vyplnit, byl uveden hned v úvodu.

Otázky v dotazníku jsem se snažila strukturovat tak, aby na sebe logicky navazovaly. Vyhýbala jsem se dlouhým a složitým otázkám a snažila se tvořit otázky jednoduché, jasné a stručné.

6. 1. 2 Průběh empirického šetření

Vytvořený dotazník, který měl původně 20 otázek, jsem předložila menšímu vzorku respondentů a to 5 mladým lidem ve věku 17 a 18 let. Mým cílem bylo zjistit, zda rozumí každé otázce, zda není dotazník příliš dlouhý a další možné problematické skutečnosti, které by se při vyplňování dotazníku mohly vyskytnout. Na jeho základě jsem zjistila, že dotazník se tomuto malému vzorku respondentů zdál příliš dlouhý a dvěma otázkám nerozumí. Proto jsem přistoupila k úpravě dotazníku i k předmětným otázkám. Po úpravě jsem dotazník předložila opět stejnému vzorku respondentů, a protože již proběhlo vše bez připomínek, mé empirické šetření se tak mohlo uskutečnit.

Empirické šetření probíhalo na začátku měsíce března tohoto roku.

Cílovou skupinou, pro kterou byl dotazník vytvořen, byli studenti středních škol v Přerově. Z celkového počtu 80 dotazníků se mi vrátilo 69 vyplněných dotazníků a mohu uvést, že procento návratnosti dotazníků 86% je možné považovat za uspokojující.

6. 2 Výsledky empirického šetření

Podle jednotlivých položek dotazníku jsem uspořádala získané údaje. Údaje získané průzkumem jsem uspořádala podle jednotlivých položek dotazníku.

Vysvětlivky k tabulkám:

n_i absolutní četnost

f_i v % relativní četnost

6.2.1 Charakteristika vzorku respondentů

Otázka č. 1- zjišťovala jsem pohlaví respondentů

Tabulka č. 1 Složení vzorku podle pohlaví

	n_i	f_i v %
Muži	59	86
Ženy	10	14
celkem	69	100

Otázkou č. 1 jsem zjistila složení vzorku respondentů podle pohlaví. Jak je z tabulky č. 1 patrné, 86 % respondentů bylo mužského pohlaví a jen 14 % ženského. Vyšší počet chlapců je způsoben tím, že dotazníkové šetření probíhalo na středních školách s technickým zaměřením, které navštěvuje větší počet chlapců než dívek.

Tabulka č. 2 Složení vzorku podle věku

věk	n_i	f_i v %
16	5	7
17	23	33
18 a více	41	60
celkem	69	100

Otázkou č. 2 jsem zjistila jaké je věkové složení vorku, který se zúčastnil průzkumného šetření. Jednalo se o mladé ve věku od 15 do 18 a více let. Tuto skutečnost dokazuje procentuální složení vzorku, což je viditelné z tabulky č. 2. Kategorie 18 a více je nejvíce zastoupena 60 %, kategorie 17 let 33 % a věk 16 pouhých 7 %.

6.3 Vlastní rozbor položek dotazníku

Otázka č. 3: Myslíte si, že je v dnešní době nutné vlastnit řidičský průkaz?

Tabulka č. 3

	n_i	f_i v %	n_i	f_i v %	n_i	f_i v %	n_i	f_i v %
věk	ano		Ne		nevím		celkem	
16	2	40	1	20	2	40	5	100
17	20	87	3	13	0	0	23	100
18 a více	37	90	4	10	0	0	41	100
celkem	59	86	8	11	2	3	69	100

Komentář k tabulce č. 3

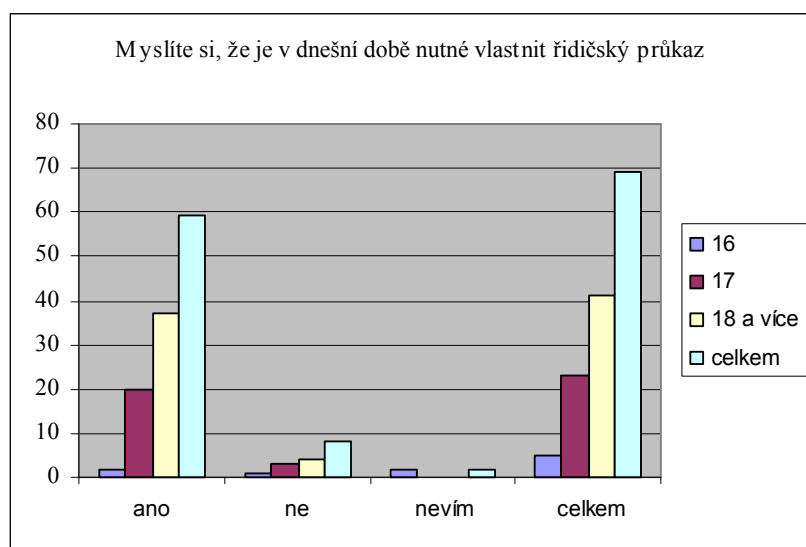
Předpokládala jsem, že se vzrůstajícím věkem bude mladý člověk v dnešní době považovat za nutné a důležité vlastnit řidičský průkaz.

Jak je z tabulky č. 3 viditelné, tento můj předpoklad se zcela potvrdil. O této skutečnosti svědčí i procentuální rozložení vzorku, kdy ve věkové kategorii 16tiletých považovalo 40 % za důležité vlastnit řidičský průkaz, ve věku 17 let považovalo za

důležité vlastnit řidičský průkaz 87 % a ve věkové kategorii 18 a více to bylo již 90 % z celkového počtu těchto oslovených.

Z daných zjištění je patrné, že s vyšším věkem si mladý člověk uvědomuje nutnosti v dnešní době vlastnit řidičský průkaz.

Z celkového počtu všech respondentů (69) tedy bez ohledu na věk 86 % uvádí, že je nutnost mít v dnešní době řidičský průkaz.



Graf č. 3

Otázka č. 4: Jsem držitelem řidičského oprávnění skupiny

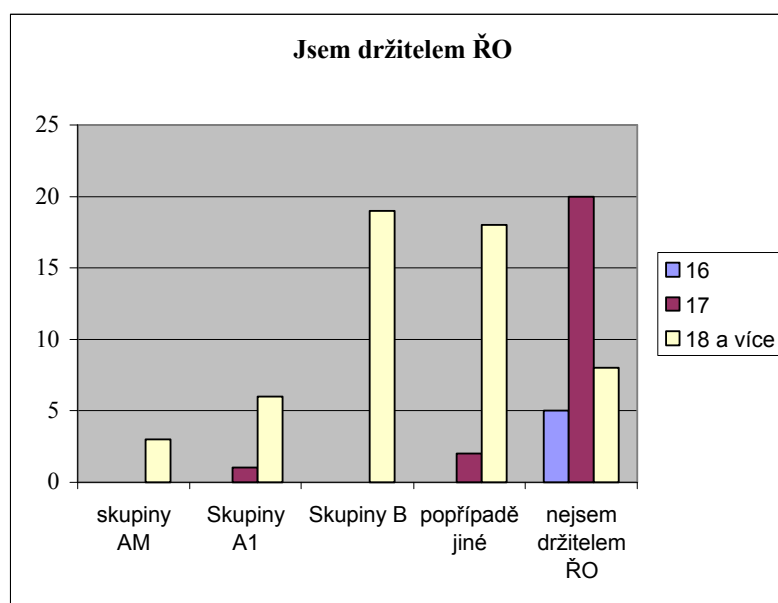
Tabulka č. 4

věk	skupiny AM	Skupiny A1	Skupiny B	popřípadě jiné	nejsem držitelem ŘO	celkem
16	0	0	0	0	5	5
17	0	1	0	2	20	23
18 a více	3	6	19	18	8	54
celkem	3	7	19	20	33	82

Komentář k tabulce č. 4

Vyhodnocením této otázky bylo zjištěno, kolik respondentů je držitelem jakého řidičského oprávnění. Jak je z tabulky č. 4

viditelné ve věkové skupině 16letých nebyli držitelé žádné skupiny řidičského oprávnění, ve věku 17letých byly zaznamenány tři skupiny řidičského oprávnění a ve věku 18 a více již byli držitelé všech řidičských skupin, které byly v dotazníku uvedeny. Samozřejmě převládalo řidičské oprávnění skupiny B, tedy na osobní automobil. Z daných zjištění vyplývá, že ve skupině 18 a více, kteří mohou vlastnit řidičské oprávnění skupiny B, je nejvíce zastoupena právě tato skupina, která opravňuje držitele k řízení motorových vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg. Mohu tedy konstatovat, že největší zájem o řidičské oprávnění je pro skupinu B. Z grafu č. 4 však současně vyplývá další zjištění, a to že respondenti kategorie 18 a více let jsou současně i držitelé jiné skupiny.



Graf č. 4

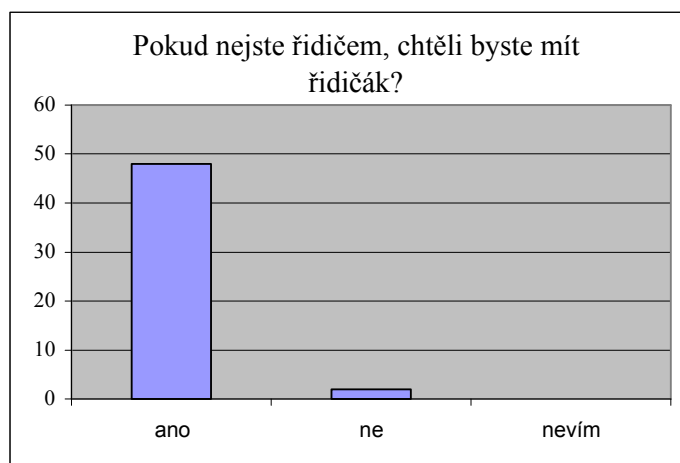
Otázka č. 5: Pokud nejste řidičem, chtěl byste mít řidičák?

Tabulka č. 5

	n_i	f_i v %
ano	48	96
ne	2	4
nevím	0	0
celkem	50	100

Komentář k tabulce č. 5

Jelikož dotazník vyplňovali i ti, kteří řidičský průkaz nemají a nejsou tak řidičem žádného řidičského oprávnění, byly v dotazníku i otázky směřující k této skupině respondentů. Mým záměrem bylo zjistit, zdali v případě, že nejsou řidičem, by chtěli řidičský průkaz mít. Zde se můj předpoklad naprosto potvrdil, neboť jsem předpokládala, že ti co řidičský průkaz nemají, jej budou chtít. Procentuální vyjádření 96 % je výmluvné. Pouze 4 % z dotázaných by řidičský průkaz nechtěli. Rovněž z grafu č. 5 je dané zjištění nepochybně viditelné.



Graf č. 5

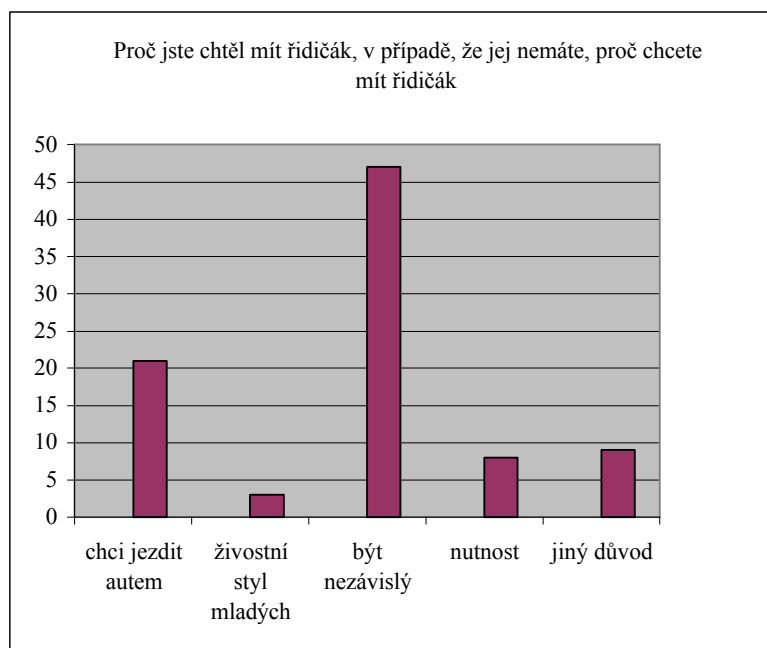
Otázka č. 6: Proč jste chtěl mít řidičák, v případě, že jej nemáte, proč chcete mít řidičák?

Tabulka č. 6

	n_i	f_i v %
chci jezdit autem	21	24
životní styl mladých	3	3
být nezávislý	47	53
nutnost	8	9
jiný důvod	9	10
celkem	88	100

Komentář k tabulce č. 6

Na otázku č. 6 dotazovaní nejčastěji uváděli, že důvodem proč mají řidičák či proč jej chtějí mít, je být nezávislý 53 %. Druhým nejčastěji uvedeným důvodem, bylo, že chtějí jezdit autem. Celkem 10 % dotázaných uvedlo jiný důvod, 9 % vidí ve vlastnictví řidičského průkazu nutnost a zbylá 3 % uvedla, že je to životní styl mladých.



Graf č. 6

Otázka č. 7: Vlastníte motorové vozidlo, pokud ano jaké?

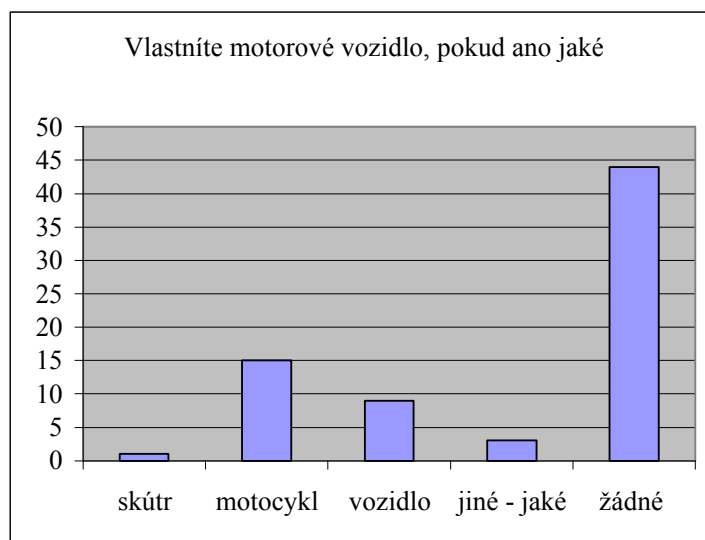
Tabulka č. 7

	n_i	f_i v %
skútr	1	1
motocykl	15	21
vozidlo	9	13
jiné - jaké	3	4
žádné	44	61
celkem	72	100

Komentář k tabulce č. 7

Z odpovědí vztahujících se k otázce č. 7 jsem zjistila, že 44 respondentů nevlastní žádné motorové vozidlo, což je více

než polovina – celých 61 %. 21% mladých lidí vlastní motocykl, 4 % procenta respondentů uvedla, že vlastní jiné vozidlo (např. babetu...), 1 mladík odpověděl, že vlastní skútr. Zbylých 13 % dotázaných pak vlastní motorové vozidlo. Jak je také z tabulky patrné, celkem 3 respondenti vlastní více než jeden typ vozidla.



Graf č.7

Otázka 7a: Pokud ano, od koho si vozidlo půjčíte?

Tabulka č. 7a

	n_i	f_i v %
rodiče	46	60
prarodiče	6	8
známý	5	7
kamarád	10	13
jiná osoba	9	12
celkem	76	100

Komentář k tabulce č. 7a

Podle odpovědí u otázky 7a je zřetelně vidět, že v případě, že mladí žádné motorové vozidlo nevlastní, půjčují si jej od svých rodičů. Tato odpověď byla nejčastěji volena z nabízených variant, zvolilo ji celkem 60 % respondentů. Na druhém místě

byla volena varianta od kamarádů 13 %, od jiných osob 12 % a pak následuje možnost od prarodičů 8 % a nakonec od známých 7 %.



Graf č. 7a

Otázka č. 8: Jak často jezdíte?

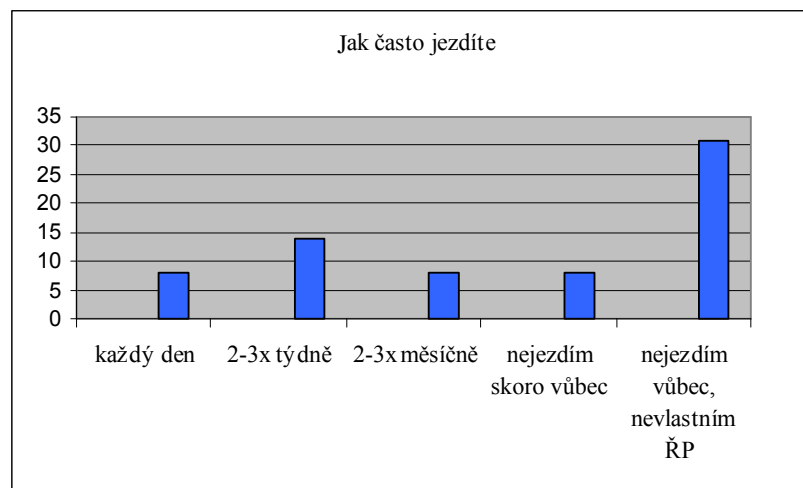
Tabulka č. 8

	n_i	f_i v %
každý den	8	12
2-3x týdně	14	21
2-3x měsíčně	8	12
nejezdím skoro vůbec	8	12
nejezdím vůbec, nevlastním ŘP	31	45
Celkem	69	100

Komentář k tabulce č. 8

Mým záměrem bylo zjistit, jak často mladí lidé vozidlem jezdí. Předpokládala jsem, že ti co vlastní řidičský průkaz, budou nejčastěji uvádět nabízenou variantu „každý den“. Jelikož dotazník vyplňovali i ti, kteří řidičský průkaz nevlastní, nabídla jsem jim v této otázce variantu „nejezdím vůbec – nevlastním ŘP“. Z nabízených variant respondenti uváděli nejčastěji variantu 2-3x týdně – 21 %. Další uváděné možnosti

byly na stejné procentuální úrovni a to 12 %. Myslím si, že je možné vzít za příčinu takového zjištění tu skutečnost, že převážná část mladých lidí nevlastní žádné motorové vozidlo a v případě nutnosti řídit motorové vozidlo si ho vypůjčí, což je ostatně patrné z předchozího grafu č. 7a.



Graf č. 8

Otázka č. 9: Z jakého důvodu nejčastěji jezdíte?

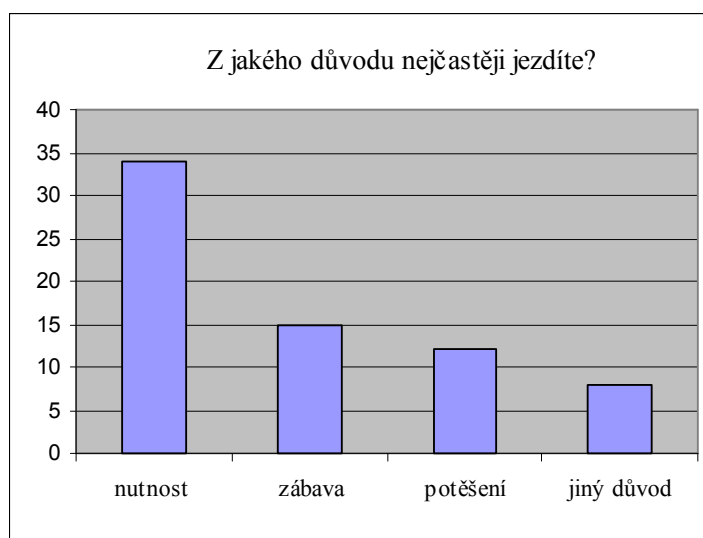
Tabulka č. 9

	n_i	f_i v %
nutnost	34	50
zábava	15	22
potěšení	12	17
jiný důvod	8	11
celkem	69	100

Komentář k tabulce č. 9

Z nabízených variant v této otázce, jejímž cílem bylo zjistit, z jakého důvodu mladí lidé nejčastěji jezdí motorovým vozidlem, respondenti nejvíce uváděli nutnost 50 %. Z dalších nabízených variant 22 % zábava, 17 % potěšení a 11 % respondentů uvedlo jiný důvod. Mezi nejčastěji uváděné jiné

důvody respondenti zmínili hned více důvodů najednou a to jízda za sportem, za přáteli či večerní akce. Je možné však konstatovat, že jelikož nebylo přesně určené co pod pojem nutnost zahrnout, je možné eventuelně připustit, že někteří respondenti, kteří zahrnuli variantu nutnost, si pod tímto pojmem představili i právě ty důvody jako jízda za sportem, za přáteli, večerní akce.



Graf č. 9

Otázka č. 10: Řídil jste v době, kdy jste nebyl držitelem ŘO?

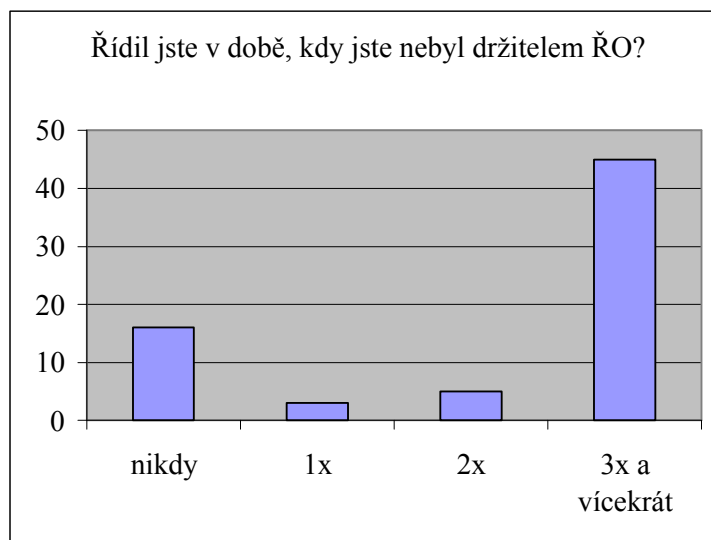
Tabulka č. 10

	n_i	f_i v %
nikdy	16	23
1x	3	5
2x	5	7
3x a vícekrát	45	65
celkem	69	100

Komentář k tabulce č. 10

Velkým překvapením pro mne bylo zjištění, že z celkového počtu respondentů a to 65 % řídilo motorové vozidlo v době, kdy nebyli držiteli žádného řidičského oprávnění. To znamená, že

příslušní jedinci, aniž by absolvovali zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, která se skládá z předpisů o provozu na pozemních komunikacích, ze znalosti ovládání a údržby vozidla, z praktické jízdy s výcvikovým vozidlem a ze znalostí zdravotnické přípravy, přesto usedli za volant. 23 % respondentů uvedlo, že neřídili nikdy.



Graf č. 10

Otázka č. 11: Dopustil jste se jako řidič dopravního přestupku?

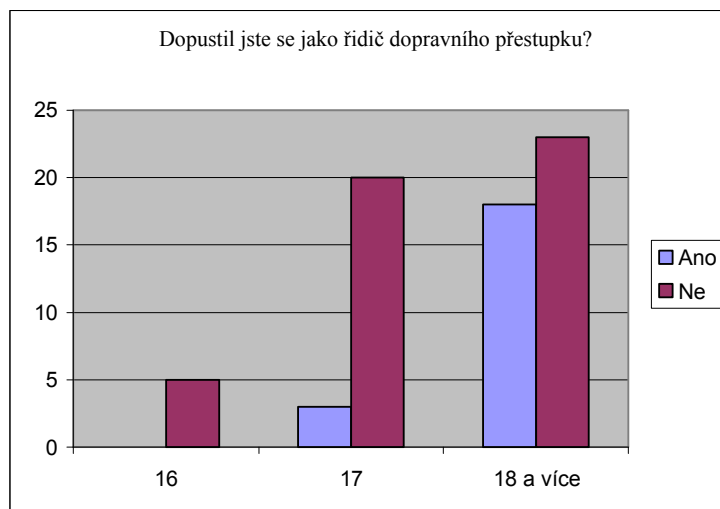
Tabulka č. 11

	n_i	f_i v %		f_i v %
věk	Ano		Ne	
16	0	0	5	10
17	3	14	20	42
18 a více	18	86	23	41
celkem	21	100	48	100

Komentář k tabulce č. 11

Jakožto řidič motorového vozidla se z celkového počtu 69 dotazovaných 21 mladých lidí dopustilo dopravního přestupku. Je alarmující zjištění, že ve věkové kategorii 18+ se z celkového

počtu 41 již 18 z nich (tedy skoro polovina!) dopravního přestupku dopustilo.



Graf č. 11

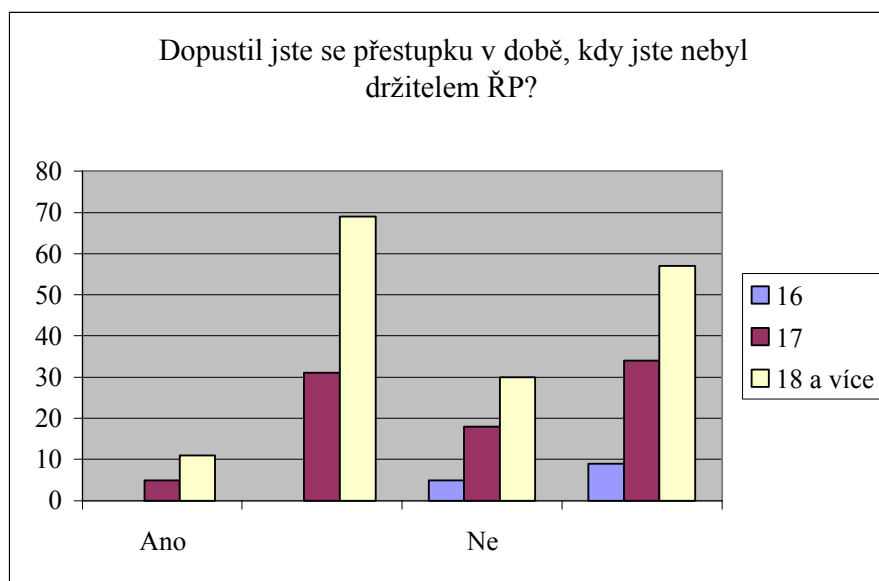
Otázka č. 12: Dopustil jste se přestupku, v době kdy jste nebyl držitelem ŘP?

Tabulka č. 12

	n_i	f_i v %	n_i	f_i v %
	Ano		Ne	
16	0	0	5	9
17	5	31	18	34
18 a více	11	69	30	57
celkem	16	100	53	100

Komentář k tabulce č. 12

Z těchto odpovědí vyplynulo, že celkem 16 respondentů se dopustilo přestupku v době, kdy nebyly držiteli ŘP. Z toho 69 % ve věkové kategorii 18 a více. Zbylých 31 % bylo sedmnáctiletých. Přestupku se nedopustil ani jeden mladiství ve věku 16 let, 18 sedmnáctiletých a 30 mladých lidí ve věku 18+.



Graf č. 12

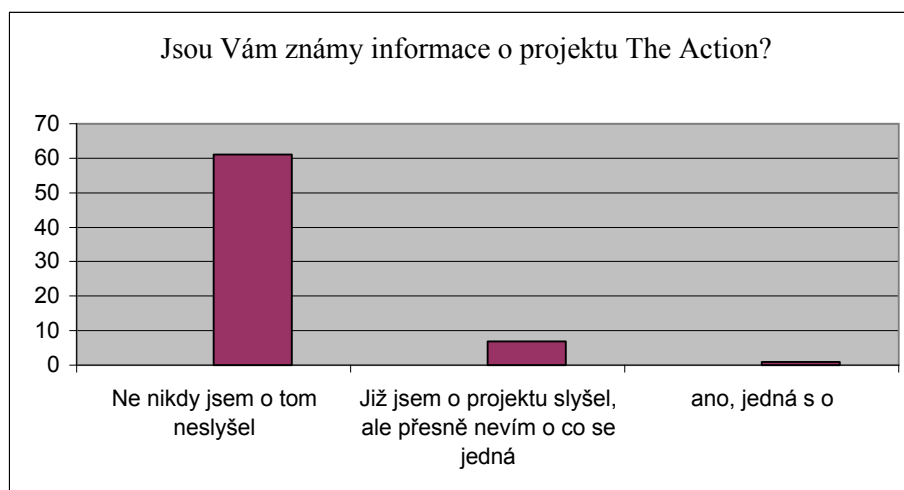
Otázka č. 14: Jsou Vám známy informace o projektu The Action

Tabulka č. 14

	n_i	f_i v %
Ne nikdy jsem o tom neslyšel	61	89
Již jsem o projektu slyšel, ale přesně nevím o co se jedná	7	10
ano, jedná se o ...	1	1
celkem	69	100

Komentář k tabulce č. 14

V dotazníku jsem položila i otázku, zda je mladým lidem znám projekt The Action, který je pro tuto cílovou skupinu určen. Jeho cílem je ukázat, jak vážné dopravní nehody změnily život všem účastníkům. Předpokládala jsem, že tento projekt je aspoň polovině respondentů znám. Byla jsem velmi překvapena, že v dnešní době po nástupu komunikačních technologií, kdy se zvýšila rychlost přístupu k novým informacím je tento projekt znám pouze 10 % respondentům. Graf č. 14, který ukazuje výsledek daného šetření, je myslím si, zcela srozumitelný a zřetelný.



Graf č. 14

Otázka č. 15: Původ Vašich znalostí o tomto projektu

Tímto dotazem jsem navázala na otázku č. 14 a chtěla zjistit, odkud mladí lidé získali informace o tomto projektu. Většina dotazovaných o tomto projektu nikdy neslyšela – blíže jsem popsala v komentáři k tabulce č. 14. Ti, kteří uvedli, že je jim tento projekt znám, většinou odpověděli, že původ jejich znalostí je z médií. Dva respondenti získali informace v rodině.

6.4 Vyhodnocení empirického šetření

Z výsledků vlastního průzkumného šetření, které jsem prováděla, mohu uvést, že mladí lidé považují za důležité a nutné v dnešní době vlastnit řidičský průkaz. I když byla část respondentů, kteří nebyli řidiči vůbec, nevlastnili žádné řidičské oprávnění, chtěli vlastnit řidičský průkaz a být řidiči motorových vozidel. U skupiny respondentů, která byla mnou oslovena, převažoval největší zájem o řidičské oprávnění skupiny B, které opravňuje k řízení motorových vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500Kg. Nejčastějším důvodem proč mladí lidé chtěli řidičský průkaz

vlastnit nebo v případě, že jej neměli, proč jej chtěli mít, byl být nezávislý. Většina oslovených respondentů nevlastnila žádné motorové vozidlo, ale přesto je z průzkumného šetření zřejmé, že nejen v případě nutnosti, ale i za účelem zábavy, potěšení či jiného důvodu, si motorové vozidlo zapůjčují, a to zejména od svých rodičů. V menší míře pak již od kamarádů a svých známých či od jiných osob. Je tedy zřejmé, že pro tuto cílovou skupinu, která byla mnou oslovena, nepředstavuje skutečnost, že nevlastní motorové vozidlo, žádnou překážku v situaci, kdy chtějí, resp. se rozhodnou využít „služeb“, které jim užití motorového vozidla nabízí.

Z výsledků mého šetření také vyplynulo, že skoro polovina respondentů věkové kategorie 18 a více přiznala, že se jakožto řidič motorového vozidla dopravního přestupku již dopustila. Je možné tak přijmout skutečnost vyplývající z různých statistik zabývajících se počtem nehodovostí a dopravních přestupků, že mladí řidiči patří k těm, kteří způsobují tyto častěji než ostatní řidiči. Z průzkumného šetření vyplynul i jeden zásadní negativní prvek, a to ten, že většina oslovených přiznala, že řídila opakovaně motorové vozidlo v době, kdy ještě nebyli držiteli řidičského průkazu. Jedná se o alarmující poznatek, který spolu s výsledky výše uvedeného šetření, svědčí o nízkém právním vědomí mladých lidí, týkajících se dané problematiky, kdy v tomto je nutno spatřovat oblast, která si žádá ze strany kompetentních orgánů a institucí včetně rodiny a škol většího zájmu a pozornosti.

Závěr

Cílem mé bakalářské práce bylo získat co nejvíce informací o tom, zda se řízení motorového vozidla stává součástí životního stylu mládeže. Po shrnutí všech zjištěných poznatků k tomuto tématu a vyhodnocení veškerých dat, z kterých jsem při zpracování své bakalářské práce vycházela, mohu uvést, že řízení motorového vozidla se stává součástí životního stylu mládeže. Myslím si, že větší zájem mladých lidí je získat řidičské oprávnění typu B, opravňující k řízení osobního automobilu. Touha vlastnit řidičské oprávnění této skupiny je u mladých značně velká. Atraktivita mopedů a motocyklů již není tak aktuální. Mladí lidé v pozici řidičů motorových vozidel chtějí prostřednictvím řízení dosáhnout cíle své cesty, minimalizovat zdržení a dobu jízdy. Na druhou stranu chtějí také mít potěšení z jízdy, jen jezdit. Chtějí být nezávislí. V současné době, kdy se automobilová doprava neustále rozvíjí a je důležitým prvkem i na trhu práce, si všichni mladí lidé uvědomují důležitost vlastnit řidičský průkaz - být řidičem.

Řízení vozidla je komplexní a vyžaduje zvláštní schopnosti vnímání, zpracování informací, rozhodování. Člověk ve věku 18-24 let se nachází na vrcholu svých tělesných i duševních sil. Na druhou stranu je nutno připomenout, že v tomto věku chybí řidičská praxe, schopnost komplexně a rychle pracovat s informacemi, posoudit rychlost a vzdálenosti ostatních vozidel, ale někdy také porozumění dopravního značení. Cílem a celospolečenským zájmem by tedy mělo být zvýšení bezpečnosti silničního provozu, v jehož rámci dochází k nenapravitelným škodám na lidských životech, zdraví a v neposlední řadě též na majetku. Myslím si, že v souvislosti s touto rizikovostí řízení motorových vozidel mladistvými, je na místě navrhnout změnu legislativy. I když právní úprava účinná od 1. července 2006 zvýšila sazby pokut za přestupky proti

bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, a součástí je i bodový systém, žádné speciální opatření na řidiče začátečníky se nevztahuje. Platný bodový systém v současné době nečiní rozdíly mezi jednotlivými skupinami řidičů. To znamená, že stejný počet bodů za stejné protiprávní jednání bude zaznamenáno řidiči začátečníku i profesionálu. Systém rovněž nerozlišuje, jaký druh motorového vozidla řídí osoba, která spáchala přestupek bodově ohodnocený. Zda řídila nemotorové vozidlo, motocykl, osobní automobil nebo třeba nákladní vozidlo. Dle mého názoru by bylo vhodné zavést řidičský průkaz na zkoušku do praxe a to z toho důvodu, že zavedení tohoto institutu by byl přínosem a účinným opatřením nejen pokles dopravních nehod zaviněnými mladými řidiči, ale taktéž by došlo ke snížení páchaných přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Studia a průzkumy provedené v zemích, kde je tento institut zaveden, onu skutečnost potvrzují.

Dopravní nehodovost mladých řidičů bývá poznamenávána tragédiemi, především ztrátou mladých lidských životů. Nešlo a nejde však pouze o řidičskou nezkušenost, ale působí zde i přeceňování vlastních schopností stejně jako neodolatelná touha po hrdinství, opojení z rychlosti, soutěživost a bohužel, také časté projevy agrese.

Řízení motorových vozidel je dnes zcela běžným projevem životního stylu mladých, který však v sobě nenese pouze pozitivní prvky.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

BURIÁNEK Jiří, *Sociologie*, 2001, Nakladatelství Fortuna, 1996, 2001 ISBN 80-7168-254-5

ČERVENÝ Zdeněk, *Přestupkové právo*, Institut pro místní správu Praha, 2003

ČERVENÝ Zdeněk, *Přestupkové právo*, Linde Praha, a.s., 2007, ISBN 978-80-7201-651-8

ČÍŽKOVÁ ŠIMÍČKOVÁ Jitka a kol, *Přehled vývojové psychologie*, Olomouc 2003, ISBN 80-244-0629-2

FOURNIER Jean –Louis, 2000, *Mysli! Přece si o ně neumažeš kola!* ISBN 80-240-1767-9

GAVORA Peter, 200, Úvod do pedagogického výzkumu, ISBN 80-85931-79-6

HAVLÍK Karel, 2005, Portál, s.r.o., Praha 2005 *Psychologie řidiče*, ISBN 80-7178-542-3

KUČEROVÁ Helena, 2006, Dopravní přestupky v praxi, Linde Praha, a.s. ISBN 80-7201-613-X

MATOUŠEK Oldřich, Kroftová Andrea, *Mládež a delikvence*, ISBN 80-7178-771-X

SAK Petr, SAKOVÁ Karolína, *Mládež na křižovatce*, Nakladatelství Svoboda servis, 2004, ISBN 80-86320-33-2

ŠTIKA Jiří, VOSKOVEC Jiří, SMOLOVÁ Jana, 2006, *Psychologická prevence nehod*, Nakladatelství Karolinum, ISBN 80-246-1096-5

ŠTIKA Jiří, VOSKOVEC Jiří, ŠTIKAROVÁ Jana, 2003, *Psychologie v dopravě*, Nakladatelství Karolinum, 2003, ISBN 80-246-0606-2

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

internetové stránky

<http://www.czrso.cz/index.php?id=292>

<http://www.czrso.cz/index.php?id=354>
<http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Mladez>
<http://www.ibesip.cz/Mladi-ridici>
<http://www.theaction.cz/default.aspx?ido=3&sh=67579>
http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/2-2009/Ridicky_prukaz_na_zkousku.htm

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 – Dotazník /4 strany/

DOTAZNÍK

Dotazník, který se chystáte vyplnit je podkladem pro závěrečnou bakalářskou práci na Pedagogické fakultě Palackého univerzity v Olomouci. Téma bakalářské práce zní ŘÍZENÍ JAKO SOUČÁST ŽIVOTNÍHO STYLU MLÁDEŽE. Dotazník je anonymní. Vámi poskytované údaje budou přínosem pouze pro mou práci a nebudou využity pro žádný jiný účel.

Jiřina Pospíšilová

Odpovědi respondentů

Odpovědi na jednotlivé otázky označte prosím křížkem Vámi zvolené varianty.

1. Pohlaví:

- ☐ žena ☐ muž

2. Váš věk:

- ☐ 15 let ☐ 16 let ☐ 17 let ☐ 18 a více

3. Myslíte si, že je v dnešní době nutné vlastnit řidičský průkaz (řidičák) ?

- ☐ Ano ☐ Ne ☐ Nevím

4. Jsem držitelem (-kou) řidičského oprávnění:

- ☐ skupiny AM ☐ skupiny A1 ☐ skupiny B
- ☐ popřípadě jiné, uveďte jaké
- ☐ nejsem držitelem žádného řidičského oprávnění

5. Pokud nejste řidičem, chtěl (-a) byste mít řidičák?

- ☐ Ano ☐ Ne ☐ Nevím

6. Proč jste chtěl (-a) mít řidičák, v případě, že jej nemáte proč chcete mít řidičák?

- ☐ chci jezdit autem ☐ životní styl mladých, být in
- ☐ být nezávislý - dopravit se kam chci a kdy chci
- ☐ nutnost – abych se dopravoval (-a) do školy (z důvodu minimálních spojů veřejné přepravy z místa bydliště)
- ☐ jiný důvod (uved'te).....

6.a Pokud nechcete mít řidičák – proč?

- ☐ nepovažuji to za nutné ☐ momentálně z finančních důvodů
- ☐ nemám vztah k řízení ☐ jiný důvod (uved'te).....

7. Vlastníte motorové vozidlo, pokud ano jaké?

- ☐ skútr ☐ motocykl ☐ vozidlo ☐ jiné - uveďte jaké
- ☐ žádné

7.a Pokud ne, od koho si vozidlo půjčíte?

- ☐ rodiče ☐ prarodiče ☐ známý ☐ kamarád ☐ jiná osoba

8. Jak často jezdíte ?

- ☐ každý den ☐ 2-3x týdně ☐ 2-3x měsíčně ☐ nejedím skoro vůbec
- ☐ nejedím vůbec, protože nevlastním řidičský průkaz

9. Z jakého důvodu nejčastěji jezdíte motorovým vozidlem?

- ☐ Nutnost (např. přeprava ze školy do školy, na tréninky)
- ☐ Zábava
- ☐ Potěšení
- ☐ Nejezdím, protože nevlastním řidičský průkaz
- ☐ jiný důvod, uveďte jaký

10. Řídil(-a) jste motorové vozidlo v době, kdy jste nebyl(-a) držitelem (-kou) řidičského oprávnění:

- ☐ nikdy
- ☐ 1x
- ☐ 2x
- ☐ 3x a vícekrát

11. Dopustil (-a) jste se jako řidič (držitel ŘP – řidičského průkazu) dopravního přestupku?

- ☐ Ano
- ☐ Ne

12. Dopustil (-a) jste se dopravního přestupku v době, kdy jste nebyl držitelem ŘP

- ☐ Ano
- ☐ Ne

13. Jste studentem

- ☐ Gymnázia
- ☐ Střední odborné školy
- ☐ Středního odborného učiliště

14. Jsou Vám známy informace o projektu The Action?

- ☐ ne nikdy jsem o tomto projektu neslyšel
- ☐ již jsem o projektu slyšel, ale přesně nevím o co se jedná
- ☐ ano, jedná se o

15. Původ Vašich znalostí o tomto projektu

- ☐ škola
- ☐ přátele
- ☐ rodina
- ☐ samostudium
- ☐ média
- ☐ žádné

Děkuji Vám za Vaši pomoc a trpělivost při vyplňování tohoto dotazníku!

Anotace

Jméno a příjmení:	Jiřina Pospíšilová
Katedra:	Ústav pedagogiky a sociálních studií
Vedoucí práce:	Mgr. Pavel Neumeister, Ph.D.
Rok obhajoby:	2010

Název práce:	Řízení jako součást životního stylu mládeže
Název v angličtině:	Car driving as a type of lifestyle of teenagers
Anotace práce:	Bakalářská práce se zaměřuje na aktuální problematiku řízení auta jako součást životního stylu mládeže. Je charakterizována subkultura mládeže, její životní styl a volný čas, vliv médií. Popsány základní teoretické aspekty dané problematiky jako otázka zralosti člověka z pohledu silničního provozu, mladí řidiči, přestupkové řízení. Teoretická část věnovaná dané problematice je tvořena výsledky průzkumného šetření.
Klíčová slova:	Mládež, životní styl, mladí řidiči, přestupkové řízení
Anotace v angličtině:	This thesis focuses on current issues driving the car as part of the lifestyle of teenagers. It is characterized by a subculture of teenagers, the lifestyle and leisure time, influence of the media. Describes the basic theoretical aspects of the issue as a question of maturity of man from the perspective of road users, young drivers, an infringement procedure. The theoretical part dedicated to this issue is made up of the results of the research work.
Klíčová slova v angličtině:	Teenagers, lifestyle, young drivers, offence proceedings
Přílohy vázané v práci:	Dotazník
Rozsah práce:	53 stran + 4 strany příloh + anotace