# Mladí řidiči a dopravní nehodovost

Publikováno: 20. 6. 2007

Mladí jednají silněji než dospělí ve vztahu k momentálnímu okamžiku. Vyzkoušení si hranic vlastních nebo vozidla a dosažení určitého sociálního statutu stojí v popředí jejich zájmu. V dopravním provozu jim pak chybí vědomí zodpovědnosti a předvídání možných následků jednání. Nebezpečí rizika zvyšují snahy o imponování a vzbuzování respektu (předvádění se) a chybějící vnímání nebezpečnosti jednání a situací. Mladí lidé často podceňují význam pocitu bezpečnosti nebo tento ani nevnímají. K tomu přistupuje nedostatečná praxe v řízení vozidla.

**Psychologická charakteristika mládí ve vztahu k řízení motorových vozidel:**

- 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)
- hledání svého místa ve společnosti, soutěživost, předvádění se, kompenzace neúspěchu jinou aktivitou, vliv party, obava z neúspěchu, posměchu, vyloučení
- nekritičnost k míře vlastních schopností, předčasná sebedůvěra, zbytečné sebepodceňování
- 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.)

**Motivace k řízení motorového vozidla:**

- řidičské oprávnění jako průkaz dospělosti
- řízení motorového vozidla jako druh zábavy
- získání pozice mezi vrstevníky

**Příčiny dopravních nehod mladých řidičů a řidiček:**

- rychlost jízdy, často až absurdně za hranicí nejen dovolené, přiměřené, ale i v rozporu s fyzikálními zákony, opojení z rychlé jízdy bez ohledu na následky
- podcenění nebo nepřiznání oslabené tělesné a duševní kondice (odolnost vůči únavě, řízení vozidla po fyzickém vyčerpání např. sportem, po nevyspání, nedodržení zásad mentální hygieny)
- problém alkoholu, drog
- malá řidičská, ale i životní zkušenost v předvídání a toleranci chování ostatních účastníků provozu

Mladé řidičky bývají osobnostně i sociálně vyspělejší, zviditelňují se jinak – vzhledem, oblečením, zajímavými aktivitami, méně riskují a ochotnější přijímají omezení plynoucí z pravidel provozu na pozemních komunikacích.

**Prevence v rodině:**

- zaměření na kvalitní vyžití a záliby od dětství
- výchova k reálnému společenskému životu
- výběr kvalitní autoškoly, zájem o průběh výcviku, diskuse nad chybami apod.

- zájem o průběh začátku řidičské praxe, rozebírat kritické situace
- vlastní příklad rodičů, starších sourozenců, přátel
- nezpochybňovat oprávněnost sankce za přestupek, neomlouvat chybné dopravní chování, nelitovat za pokutu a hlavně neřešit za potomka – řidiče jeho postih, způsobenou škodu apod.
- neřešit životní problémy potomka zakoupením vozidla a nátlakem na získání řidičského oprávnění (léčba závislosti na psychotropní látce, alkoholu, neúspěchy ve škole) – postup musí být obrácený

---

**Přílohy**

## Rozdíly v tom jak rychle jezdí mladší a starší řidiči

Po prvních letech řidičské praxe se dostavuje zřetelné snížení zájmu o mezní zkušenosti a zážitky a vyhledávání napětí při řízení.

Mezní zkušenosti a hledání napětí jako motivy pro rychlou jízdu, které jsou specifické pro mladé řidiče

- V jedné studii Švýcarského poradenského střediska pro prevenci nehod byla dotazována skupina 20-24 letých řidičů automobilů a stejným způsobem byla dotazována jiná skupina 30-34 letých řidičů.
- Na základě rozboru výpovědí byly získány následující výsledky:
- 25% 20-24 letých se příležitostně odreagovávalo při jízdě automobilem, zatímco u 30-34 letých to byla pouze 4%.
- Pro 16% 20-24 letých bylo důležité ověření si vlastních hranic řidičského umění i vozidla, zatímco totéž přání bylo důležité jen 2% 30-34 letých.
- Vyhraněný pocit mladší skupiny, že řízení je vzrušující událost, je vykládán jako okouzlení, fascinace z nového.
- 40% z mladší skupiny souhlasilo s výpovědí: „Jízda vyšší rychlostí ve mně vyvolává příjemně šimravý pocit“. Ze starší skupiny s touto výpovědí mohlo souhlasit jen 22%.
- Dvakrát tolik mladších řidičů (30% k 16%) souhlasí s výpovědí: „Sedět po náročném a namáhavém rozhovoru či jednání v automobilu a jet odtud mi dává pocit osvobození a zbavení se starostí, povinností a strachu.

*Zdroj: S použitím zahraničních pramenů Centrum dopravního výzkumu (CDV, v.v.i.), autor PhDr. Jan Weinberger*

## Rozdíly v rychlostních stylech jízdy specifikované podle pohlaví

- V prvním roce je podíl mladých řidičů začátečníků, kteří na dálnicích překračují rychlost 160 km/h 34%, ve třetím roce jejich řidičské praxe je to již více než polovina (56%), kteří jezdí rychleji než 160 km/h a překračují tak nejvyšší povolenou rychlost o více než 30 km/h.
- Tendence k rychlé jízdě, která je typická pro muže, je zřejmá i na silnicích 1. a 2. třídy:
    - Ačkoliv je nejvyšší povolená rychlost na těchto silnicích 90 km/h, jezdí zde v průměru 72% mužů a 13% žen rychleji než 100 km/h již v prvních třech letech své řidičské praxe.
    - Ve třetím roce jelo dokonce 42% mužských nováčků v dopravě na silnici 1. nebo 2. třídy nejméně jednou rychlostí vyšší než 120 km/h.
- Mladé ženy dosahují v průměru o 15-20 km/h nižší nejvyšší rychlosti než jejich mužští vrstevníci stejného věku.

- Celkově řidičky-začátečnice dodržují více omezení rychlosti než řidiči-začátečníci mužského pohlaví.

*Zdroj: S použitím zahraničních pramenů Centrum dopravního výzkumu (CDV, v.v.i.), autor PhDr. Jan Weinberger*