# Opatření zaměřené na začínající řidiče

Publikováno: 7. 3. 2007

---

Zdroj: www.swov.nl

Neexistuje jednoduché řešení, které by mělo vliv na přetrvávající vysokou míru účasti na dopravních nehodách u mladých, začínajících řidičů. Je proto vhodné hledat kombinace nejrůznějších opatření.

**Dočasné řidičské průkazy**

Až do nedávné doby mohl řidič-začátečník po absolvování autoškoly řídit kdekoliv a kdykoliv chtěl, a to i přesto, že jeho provádění úkonů spojených s řízením nebylo ještě dostatečně zautomatizované a že neexistovala zpětná vazba, která by ho upozornila na chyby. Začínající řidiči navíc často přeceňují své schopnosti. Často se proto ocitají v dopravních situacích, které nedokáží zvládnout.

Od 30. března 2002 byl v Holandsku tento problém vyřešen zavedením dočasného řidičského průkazu. Díky němu jsou motoristé seznamovaní s dopravním provozem v jednotlivých krocích. Tento přístup spočívá v tom, že množství úkonů, které je začínající řidič nucen zvládat, je omezeno, a jeho schopnosti podléhají kontrole a jsou dále rozvíjeny.

Dále sem spadají mnohá opatření, jako je odstupňovaný řidičský průkaz, povolená hladina alkoholu 0 ‰, druhá zkouška a školení při přistižení při jízdě pod vlivem alkoholu (tzv. Educational Measure Alcohol).Součástí pravidel dočasného řidičského průkazu je to, že je řidiči průkaz odebrán, pokud se během pěti let od jeho obdržení dopustí tří vážných přestupků. Pokud dojde ke třem vážným přestupkům, je zahájeno vyšetřování a dojde k odebrání řidičského průkazu. Řidič musí poté absolvovat test řízení a složit teoretickou zkoušku. Pokud jedno nebo druhé nezvládne, jeho řidičský průkaz je prohlášen za neplatný a musí znovu absolvovat celou výuku řízení vozidla od začátku.

Mezi „vážné“ přestupky patří:

- ohrožování nebo omezování dopravy;
- způsobení smrtelné nehody nebo nehody s důsledkem vážného zranění;
- nedodržování dostatečného odstupu (tail-gating) při vysokých rychlostech;
- ostatní přestupky, které vedou k materiálním nebo tělesným škodám, tj. jízda na červenou a nedání přednosti v jízdě.

Pokud jsou řidiči-začátečníci přistiženi s hladinou alkoholu v krvi (BAC) 0,8 ‰, musejí absolvovat školení o vlivu alkoholu na řízení, tzv. Educational Measure Alcohol (EMA).

Pozitivní dopad odstupňovaného řidičského průkazu závisí na zvolených opatřeních a na vztahu mezi těmito opatřeními. Jak velký může být tento dopad, nelze nyní odhadnout.

Opatření se vztahuje na všechny začínající řidiče (osobních a nákladních vozidel, motocyklů), a tedy nejen na mladistvé. V případě „správného chování“ získají řidiči po pěti letech „klasický“ řidičský průkaz.

**Nižší povolená hladina alkoholu pro mladistvé**

Od začátku roku 2002 byla pro mladé/začínající řidiče stanovena povolená hladina alkoholu 0,2 ‰. To je zdůvodňováno následujícími argumenty:

- daná věková skupina vykazuje vysoké procento účasti na dopravních nehodách;
- daná věková skupina dosud nedisponuje vyšší schopností vstřebávání alkoholu (alcohol „resilience capacity“), což vede k tomu, že u mladých řidičů s hladinou alkoholu v krvi ve výši 0,5 ‰ je pravděpodobnost nehody šestkrát vyšší než v případě zkušenějších řidičů (Mathijssen,

1998).

Opatření má dobrý předpoklad úspěchu. Zaměřuje se na to, aby bylo přijato samotnými začínajícími řidiči (Goldenbeld, 1997): 60 % nizozemských řidičů ve věku 18-24 souhlasí se zavedením zákazu konzumace alkoholu pro začínající řidiče (opatření „nula ‰“).

Očekávaný roční účinek snížení povolené hladiny alkoholu v kombinaci se zvýšením pravděpodobnosti přistižení (Mathijssen, 1999).

| situace | počet nehod pod vlivem alkoholu | počet smrtelných nehod | počet zraněných | výše sociálních škod (milióny euro) |
|---|---|---|---|---|
| snížení povolené hladiny alkoholu pro začínající řidiče | -5% | -12 | -100 | -45 |
| snížení povolené hladiny alkoholu pro začínající řidiče +zdvojnásobení pravděpodobnosti přistižení | -30% | -70 | -600 | -270 |

Pravděpodobnost přistižení hraje též klíčovou roli.

Od roku 1992 je v Rakousku zaveden limit 0,1 ‰ pro všechny řidiče, kteří obdrželi řidičský průkaz před méně než pěti lety; obecně platný limit v Rakousku je nyní 0,5 ‰. Povolený limit 0,1 ‰ prokázal pozitivní vliv na bezpečnost silničního provozu.

**Možná opatření: dopravní vzdělání pro věkovou skupinu 12-18 let**

Dopravní výchova v Holandsku nemá na vyšších stupních základních škol a na středních školách či učilištích (secondary education) pevnou strukturu. Proto v praxi vzniká propast mezi dopravním vzděláním poskytnutým na prvním stupni základních škol a vzděláním zprostředkovaným autoškolami.

V praxi to dopadá tak, že mladí cyklisté a řidiči mopedů či motocyklů se sami učí řídit v podmínkách silničního provozu. Proto se jim nedostává dostatečné zpětné vazby, která by poukazovala na nebezpečí silniční dopravy hrozící jak jim samým, tak ostatním účastníkům. Jejich schopnost řízení neodpovídá požadavkům bezpečného a odpovědného jednání v silničním provozu (Goldenbeld a Houwing, 2001; Goldenbeld, Houwing a de Craen, 2002).

Mladí účastnící silničního provozu by měli být během školní docházky poučeni o:

- nebezpečích spojených s účastí v silničním provozu;
- odpovědností spojenou s účastí v silničním provozu;
- míře omezení vlastních schopností.

Předpokladem zde je používání vhodných a zajímavých výukových metod, jako jsou skupinové debaty, hraní rolí a praktický trénink. Opatření, která se týkají pouze samotného řidičského průkazu, nejsou dostatečná pro snížení vysokého rizika, kterému jsou mladí účastníci silničního provozu vystaveni. Je nutné zvýšit pozornost věnovanou dopravní výchově na středních školách a učilištích, což je nezbytné pro pochopení a přijetí pozdějších opatření týkajících se řidičského průkazu a zkoušek, jako je například dočasný řidičský průkaz. Na středních školách a učilištích by se měla dopravní výchova zaměřovat na znalosti, vhled a postoje. Ingham a kol. (1994) vyvinuli instruktážní kurz speciálně navržený pro poslední stupně středních škol. Tento kurz je zaměřen na sociální normy bezpečného řízení. Ukazuje se, že má vliv především na studenty s negativním vztahem k požadavkům na bezpečnost, u nichž dochází k přeměně tohoto vztahu na pozitivní. Zaměřuje se na rozdíly v rámci skupiny mladých řidičů, o nichž jsme se zmiňovali dříve.

Ve snaze zajistit to, že v rámci vzdělání na vyšším stupni základních škol a na středních školách či učilištích budou žáci seznámeni s nejzákladnějšími tématy, je třeba, mezi jinými, ozřejmit politický/právní status dopravní výchovy. Klíčovým tématem je zde otázka, zda je za poskytování znalostí, vhledu a schopností spojených s účastí v dopravní provozu zodpovědná vláda.

**Možná opatření: obsah výuky autoškol a testů**

Kvůli svobodě vzdělávání, která je v Nizozemí zakotvená v ústavě, nemůže vláda ovlivnit průběh vzdělávání budoucích řidičů, ale pouze obsah závěrečných zkoušek. Dochází tak k tomu, že obsah řidičských zkoušek téměř kompletně určuje obsahy výuky v autoškolách. Často není během výuky řízení věnována žádná pozornost záležitostem, které nejsou předmětem zkoušky, jako je vědomí bezpečnosti a motivace.

**Zkoušky**

V nynější podobě patří řidičské zkoušky mezi nejobsáhlejší v Evropě. Jejich změna není v současnosti vhodná, neboť ani za stávajícího stavu neumožňuje výuka dostatečnou přípravu na zkoušky. To je zjevné z procentuálních údajů o absolvování zkoušek.

Následující opatření by měla přispět k lepšímu přizpůsobení výuky zkouškám:

- změna zákona z roku 1993 o výuce řidičů motorových vozidel, do nějž by byly začleněny doplňkové požadavky na instruktory (R-96-10), a
- zavedení předběžného testu (TTT; R-96-19), díky němuž by žák, instruktor a zkoušející získali lepší vhled do toho, jaké pokroky žák dělá během výuky.

**Výuka v autoškole**

Autoškoly mohou svobodně určovat obsahy výuky a způsob, jakým je prováděna. Úroveň výuky není v současnosti dostatečná v množství oblastí:

- dostatečné vštípení vhledu do problematiky dopravy;
- přizpůsobení kurzu žákovi a jeho stylu řízení – kdy instruktor vyučuje jednoho žáka; mnohem užitečnější by navíc bylo přizpůsobení kurzu jedinci přímo „na míru“;
- spis stanovující cíle výuky (learning goal document)
- protože zlepšení kvality výuky v autoškole nelze vynutit právně, je třeba hledat opatření, která by ho podnítila; příkladem takového opatření je tzv. „spis stanovující cíle výuky“ (learning goal document) pro jízdu automobilem, v němž je zaznamenáno následující:
    - schopnosti, které musí žák prokázat na konci výuky;
    - kroky, pomocí nichž mohou být tyto schopnosti vyučovány;
    - to, která posloupnost uvedených kroků je nejefektivnější;
    - které didaktické metody může instruktor použít;
    - jak mohou být praktikované na různé typy žáků;
    - jak lze rozeznat tyto různé typy žáků.

Vláda by mohla ve spolupráci s organizacemi a experty v oboru výuky řízení a didaktiky vyvinout takovýto spis stanovující cíle výuky. Tento dokument by posléze mohl obdržet formální status.

**Výuky řízení po krocích**

Vedle toho probíhá v Gelderlandu experiment s modulární instruktáží řízení vozidla: tzv. „autoškola po krocích“ (Driving Course in Steps, DCIS). Jeho program se skládá ze čtyř modulů:

1. Kontrola a ovládání vozidla.
2. Zvládání jednoduchých úkonů spojených s obsluhou vozidla a jeho řízením.
3. Pokročilá znalost vozidla a zvládání složitých úkonů a úkolů.
4. Bezpečná a zodpovědná účast v silničním provozu.

„Autoškola po krocích“ (DCIS) zahrnuje celkem 39 operačních schémat pro rutinní úkony spojené s řízením. Během výuky je začínající řidič s těmito schématy seznamován krok za krokem. Začátečník může postoupit k dalšímu schématu neboli do dalšího modulu pouze tehdy, pokud dobře zvládá předchozí modul.

Během výuky systémem DCIS končí každý modul testem. První test provádí instruktor, druhý a třetí zkoušející z Centrálního úřadu udělování řidičských průkazů (Central Bureau of Driving Licences). Třetí test je vlastně dobře známá průběžná zkouška. Poslední modul končí oficiální řidičskou zkouškou.

První ohlasy na nový kurz jsou pozitivní (Vissers & Bos, 1999; ROVG, 2001). Instruktoři i žáci jsou spokojeni s fungováním nového kurzu, procento úspěšného ukončení je vyšší a nový kurz nevyžaduje žádné peníze navíc. Další výzkum týkající se tohoto výukového programu proběhne v roce 2002.

**Možná budoucí opatření: řízení pod dohledem**

Výuka řízení je příliš omezená (příliš málo lekcí a situací) na to, aby zaručila získání dostatečných zkušeností s řízením. V Nizozemí je tak jedinou možností, jak se naučit řídit, metoda pokus-omyl, aplikovaná poté, co obdržíte řidičský průkaz. To by mohlo být zčásti kompenzováno tím, že by bylo začínajícím řidičům umožněno procvičit se pod dohledem zkušeného řidiče. Můžete tak získat potřebnou zkušenost, zatímco dohlížející dbá na bezpečnost a omezení a zasáhne v případě potřeby. Tento systém existuje v Belgii, Anglii, Norsku a Švédsku.

Aby bylo řízení pod dohledem atraktivnější, je možné snížit věk zahájení autoškoly. Věk povoleného samostatného řízení by zůstal stejný, 18 let.

Ve Švédsku došlo po prodloužení období dohledu z půl roku na dva roky ke snížení počtu nehod o 30 %.

Hlavní otázky týkající se zavedení řízení pod dohledem v Nizozemí jsou:

- je v Nizozemí dostatečné materiální a prostorové zázemí pro to, aby mladí řidiči jezdili pod dohledem?
- mohou rodiče dohlížet na své děti?
- chtějí mladí Holanďané a jejich rodiče tento systém?

**Zahraniční opatření**

Nejdůležitější zahraniční opatření se týkají problematiky rozpoznání nebezpečí a odstupňovaného řidičského oprávnění. Odstupňovaným řidičským oprávněním je míněn odstupňovaný proces začínající od základů řízení (často v podobě praxe) vedoucí ke zcela nezávislému a bezpečnému řízení.

Regulace odstupňovaného řidičského oprávnění může zahrnovat různá opatření, jako jsou například:

- omezení týkající se jízdy za nebezpečných podmínek (tj. v noci),
- jízda pod dohledem,
- zlepšení se v jízdě a získání zkušeností před obdržením řidičského průkazu.

**Omezení pro mladé řidiče**

Ve Spojených státech zaznamenalo udělování odstupňovaného oprávnění obrovský úspěch.Další státy toto opatření zavádějí (Baughan a Simpson, 2002). Začínající řidiči mohou řídit pouze za „jednoduchých podmínek"; poté, co získají více zkušeností, mohou řídit také v komplexnějších situacích.

Restriktivní opatření jsou: zákaz řízení v nočních hodinách, zákaz konzumace alkoholu, zákaz jízdy se spolujezdci apod. V závislosti na různém uspořádání těchto opatření vede jejich zavedení ke snížení nehodovosti o 10-16 %.

(Viz internetové stránky Blueprint for Graduated Licensing: www.highwaysafety.org)

Rodiče v ostatních zemích se častěji zajímají o bezpečnost začínajících řidičů. V Anglii, Spojených státech a Austrálii jsou rodiče informovaní o bezpečnostních aspektech týkajících se začínajících řidičů.

**Jízda pod dohledem: evropská zkušenost**

Švédsko zavedlo jízdu pod dohledem v roce 1993. Jakmile je začátečníkovi 16 let, může řídit pod dohledem dospělé osoby. Dohlížející osoba musí být ve věku 24 či více let a musí být vlastníkem řidičského průkazu nejméně pět let. Vyhodnocení tohoto opatření bylo pozitivní (Gregersen, 1999): kolem 45-50 % mladých Švédů si zvolilo jízdu pod dohledem od 16ti let. Absolvovali v průměru 118 hodin tréninku a praxe před tím, než se zúčastnili řidičské zkoušky. To je více než dvakrát více, než jak tomu bylo dříve (47 hodin). Často se přihlásili do autoškoly na konci období jízdy pod dohledem. Celkový účinek nového opatření je odhadován na 15% snížení míry účasti na dopravních nehodách na kilometr jízdy. I v nejbezpečnější evropské zemi může být díky vhodným opatřením dosaženo mnohem větší bezpečnosti silničního provozu.

V Norsku platila stará regulace, podle které bylo povolené řízení pod dohledem od 17 let. V letech 1994-95 byla snížena věková hranice na 16 let. Věk povolení skládání zkoušek zůstal 18 let. Cílem bylo umožnit žákům získat více zkušeností před tím, než podstoupí praktickou část zkoušky.

Přesto však k výraznějšímu snížení rizika nehody u mladých řidičů motorových vozidel nedošlo (Baughan a Simpson, 2002). Možná vysvětlení tohoto neuspokojivého výsledku jsou (především v porovnání se Švédskem):

- Ve Švédsku došlo ke čtyřnásobnému prodloužení doby mezi minimálním věkem pro řízení pod dohledem a minimálním věkem získání řidičského oprávnění (ze 6 na 24 měsíců), v Norsku došlo pouze ke zdvojnásobení (ze 12 na 24 měsíců).
- V Norsku mělo snížení věkového limitu za následek to, že byl zrušen požadavek formálního doporučení autoškoly, a tak se snížila povinná část výcviku.
- Možná v důsledku toho získali norští žáci a dohlížející osoby pocit, že nemusejí brát celou věc tak vážně.
- Ve Švédsku možná mladí žáci častěji pocházejí se socio-ekonomických skupin, v nichž je pro jejich rodiče snazší zařídit jízdu pod dohledem.

Francie snížila věk absolvování autoškoly z 18 na 16 let v roce 1989. Věk získání řidičského průkazu zůstal 18 let. Tato regulace je známá jako „l'Apprentissage Anticipé de la Conduite“ (ACC). Žáci, kteří chtějí začít autoškolu ve věku 16 let, podepíší smlouvu s autoškolou a dohlížejícím řidičem. V období mezi 16 a 18 lety musí absolvovat 20 hodin výuky řízení a podstoupit teoretickou zkoušku. Navíc musí daná osoba ujet nejméně 3000 kilometrů. Žák a dohlížející osoba musí absolvovat dvě lekce pořádané autoškolou. Žák řídí ve vozidle se znakem „AAC“ na zadní části; vztahují se na něj též speciální rychlostní omezení. Dosud neexistují jasné závěry vyhodnocující toto opatření. Dřívější studie prokázaly zlepšení bezpečnosti provozu pro mladé řidiče, avšak tento účinek už nebyl prokázán v pozdějších studiích (Baughan a Simpson, 2002). Během prvních let tohoto opatření ho využilo pouze 5-10 % mladistvých. Tato vybraná skupina žáků byla pravděpodobně více motivována. Je téměř možné přepokládat, že osoby v této skupině by řídily bezpečněji i bez tohoto opatření.

**Rozpoznání ohrožení**

Schopnost rozpoznat ohrožení je schopnost rychle odhadnout, kdy si dopravní situace vyžaduje reakci řidiče, jako je snížení rychlosti či změnu směru. Schopnost rozpoznat ohrožení je považována za klíčovou podmínku bezpečného dopravního chování (McKenna a Crick, 1997; Sexton, 2000). Schopnost rozpoznat ohrožení se rozvíjí díky zkušenostem. Začínající řidiči potřebují o 1 až 2 sekundy delší dobu k rozeznání ohrožení než zkušení řidiči. Mnozí uchazeči připravení na praktické zkoušky nejsou příliš zběhlí v posouzení okolností a v předvídání situace.

V australských státech Viktorii, Západní Austrálii a Novém Jižním Walesu je test schopnosti rozpoznat ohrožení jedním z testů závěrečných řidičských zkoušek (Baughan a Simpson, 2002).

Anglie je první evropskou zemí, která plánuje zavedení testu schopnosti rozeznání ohrožení jako povinné součásti teoretické části zkoušky v roce 2002. Test má trvat zhruba 15 minut a bude využívat videoklipy dopravních situací promítané na monitor počítače. Každý test schopnosti rozeznat ohrožení

zahrne různé situace ohrožení.

## Podpora opatření

V roce 1995 byli mladí řidiči dotazováni na jejich zkušenosti a na opatření, která považují za přijatelná (Vissers, 1995). Zdá se, že mladí lidé vědí, že jako skupina jsou vystaveni mnohem vyššímu riziku nehody. Avšak vnímají to jako nutné zlo, které je třeba jako takové přijmout:

„Mladí lidé se nevyjadřují příznivě o dodatečném výcviku nebo kurzech řízení... Jsou podle nich (už) zbytečné... Navíc, mnozí mladí lidé považují za nefér, že by měl být tento typ doplňkových kurzů vyhrazen pouze pro mladé řidiče."

Mladí lidé nesouhlasí s konkrétními opatřeními, jako je zákaz jízdy o víkendu v nočních hodinách, nižší povolená hladina alkoholu a dočasný řidičský průkaz.

Jejich argumenty jsou:

- Mladí lidé by tak byli dopředu označeni za řidiče, kteří jezdí nebezpečně (ačkoli starší osoby se podle nich také nechovají zcela bezpečně).
- Důsledky budou muset nést nevinní (mezi něž obvykle počítají sami sebe).

Mladí lidé jsou ochotni se vzdát svých výsad pouze tehdy, pokud se zdá, že určitá opatření jsou velmi efektivní; a pouze tehdy, pokud si to lidé, kterých se dané opatření dotkne, „zaslouží" nebo to „potřebují".

V roce 1999 bylo toto téma opět předmětem výzkumu, opět s víceméně stejnými závěry (Heidstra, 1999). Mladí lidé nesouhlasí s opatřeními pokud:

- se jimi cítí diskriminováni; například: bylo by správné, pokud by byl zaveden zákaz konzumace alkoholu pro řidiče (0 ‰), avšak je diskriminující, pokud se zákaz vztahuje jen na skupinu mladistvých řidičů;
- mají pocit, že opatření jsou vedena snahou trestat a nedokáží vidět jejich preventivní charakter;
- nejsou přesvědčeni o jejich efektivitě aneb „kolik životů to asi tak zachrání?".

Jak mladí lidé, tak jejich rodiče věří, že začínající řidič může řídit „dobře" po složení řidičských zkoušek. Rodiče se cítí podvedeni, když slyší o vysokém riziku nehodovosti mladistvých. Mladí lidé se cítí být pod dohledem restriktivních opatření. Pro ně je kritériem výsledek řidičských zkoušek. Současný systém výcviku a zkoušek tak vede, jak mezi rodiči, tak mezi mladistvými, k přecenění pocitu bezpečnosti (Heidstra, 1999).