**Současní mladí řidiči více riskují a prospěl by jim dodatečný výcvik**

Evropští instruktoři autoškol se domnívají, že dnešní mladí řidiči riskují více než předcházející generace. Podle nové studie jsou pro zajištění připravenosti mladých řidičů potřeba nové přístupy k jejich vzdělávání.

Podle průzkumu provedeného v roce 2013 výrobcem pneumatik Goodyear EMEA a Evropskou asociací autoškol (EFA) mezi 2 334 instruktory autoškol pocházejících z 12 evropských zemí více než polovina z nich (51 %) věří, že dnešní mladí řidiči (do 25 let) potřebují více výcviku než předcházející generace.

Začínající řidiči si přitom nejsou nevědomi svých sklonů k riskování při řízení. V roce 2012 Goodyear provedl výzkum mezi začínajícími řidiči a odhalil, že dvě třetiny porušují rychlostní limity a téměř dvě pětiny (39 %) porušují dopravní značení nebo signalizaci.

**Postoje k bezpečnosti na silnicích a výcviku řidičů**

Hlavními příčinami nebezpečného řízení mladých Evropanů je podle 65 % instruktorů autoškol nedostatek povědomí o možných následcích nehod. Dvě třetiny (65 %) instruktorů se domnívají, že dnešní mladí řidiči (ve věku 17-25 let) potřebují více výcviku zaměřeného na bezpečné řízení, protože existuje více podnětů, které odvádějí pozornost jak ve vozidle, tak na silnici než kdykoli předtím. Podobný počet instruktorů (63 %) říká, že současná generace začínajících řidičů vyrostla v hektické, netrpělivé společnosti, což způsobilo, že řídí nebezpečněji než předcházející generace.

Je znepokojivé, že 29 % evropských instruktorů autoškol věří, že ve srovnání s předchozími generacemi budou dnešní začínající řidiči méně pravděpodobně respektovat rady, jež obdrželi během výcviku. Ve skutečnosti si 29 % instruktorů myslí, že mladí řidiči nevidí v lekcích autoškoly vůbec žádný význam.

John Lepine, současný prezident Evropské asociace autoškol, okomentoval výsledky průzkumu následovně*: „Tato studie odhaluje, jak důležité je pro instruktory vyučovat více než jen jízdní dovednosti. Vynikající instruktor se vyznačuje neustálým zájmem o rozvíjení bezpečného chování za volantem u začínajících řidičů. Tím jim napomůže jednak vypořádat se s rušivými podněty, jednak brát bezpečnost silničního provozu vážně.”*

**Hlavní příčiny nebezpečného řízení**

Dle instruktorů autoškol jsou hlavními příčinami nebezpečného řízení mezi mladými Evropany:

* nedostatek povědomí nováčků o možných následcích nehod (65 %)
* nedostatek zkušeností (62 %)
* odvádění pozornosti mobilními telefony (50 %)
* užívání drog a alkoholu (49 %)
* klam nesmrtelnosti (51 %)
* vliv vrstevníků (51 %)
* rozptylování hlasitou hudbou (21 %)
* zlozvyky přebírané od rodičů (37 %)
* popkulturní glorifikace nebezpečné jízdy (33 %)

Převaha jednotlivých faktorů odvádějících pozornost u mladých řidičů se v různých evropských zemích liší: francouzští instruktoři uvádějí, že nejvíce přispívá k neopatrné jízdě nováčků užívání drog a alkoholu (85 %), zatímco v Polsku instruktoři tvrdí, že tlak vrstevníků je největší příčinou nebezpečné jízdy mezi mladými lidmi (73 %). **Za nejčastější důvody nezodpovědného chování při řízení u mladých Čechů považují instruktoři nedostatečné zkušenosti (48 %) a pocit nezranitelnosti či dokonce nesmrtelnosti za volantem (54 %).** Naopak mobilní telefon jako důvod odvádění pozornosti od řízení uvádí pouze 22 % dotazovaných českých instruktorů, což je nejméně z celé Evropské unie (50 %)

Názory instruktorů autoškol na to, co má největší vliv na nezodpovědné řízení u mladých řidičů:

**Evropští instruktoři autoškol tvrdí, že za špatné bezpečnostní návyky mladých řidičů mohou jejich rodiče**

Ze šetření mezi instruktory autoškol, které proběhlo napříč celou Evropou, vyplývá, že mladí lidé získávají od svých rodičů špatné návyky a díky tomu pak jezdí nezodpovědně.

Podle výzkumu provedeného výrobcem pneumatik společností Goodyear EMEA (oblast Evropa, Střední východ a Afrika) a Evropskou asociací autoškol předávají špatné návyky svým dětem nejčastěji rodiče v Itálii, Francii, Rakousku a Španělsku. Nejmenší problémy v tomto ohledu mají v Polsku, Švýcarsku a České republice.

64 % instruktorů z celé Evropy si myslí, že mladí řidiči si osvojují špatné návyky tím, jak dlouhá léta sledují své rodiče při řízení, v České republice zastává tento názor pouze 55 % instruktorů. Dalším důvodem, proč se mladí lidé chovají za volantem nezodpovědně, je podle instruktorů tlak ze strany vrstevníků (51 %). Také v Turecku a Jižní Africe si téměř tři čtvrtiny instruktorů myslí, že špatné zvyky rodičů mají vliv na jejich děti. Pouze Rusko se zdá být výjimkou – ruští instruktoři se domnívají, že většina rodičů (72 %) je pro své děti dobrým vzorem.

Navzdory svým odborným znalostem a pověření učit své žáky bezpečnému řízení jsou evropští instruktoři realističtí ohledně svého vlivu na postoj mladých lidí k bezpečnosti na cestách. 28 % z nich věří, že v oblasti špatných návyků studenty více ovlivňují jejich vrstevníci než sami instruktoři.

John Lepine, prezident Evropské asociace autoškol, dodal: *“Tyto výsledky jen potvrzují, jak moc mladí lidé potřebují mít při řízení ty správné vzory. Vůbec mě nepřekvapuje, že jsou mladí lehce ovlivnitelní, ať už negativně, či pozitivně. Věříme, že když si více rodičů uvědomí, jak moc jejich zvyky ovlivňují děti, budeme mít bezpečnější cesty a zodpovědnější mladé řidiče.”*

**Rodiče budou hrát důležitou roli**

Přestože nejlepší cesta, jak z dětí vychovat bezpečné řidiče, je být jím dobrým příkladem, instruktoři zmiňují ještě další způsoby, kterými mohou rodiče dětem vštěpit zásady bezpečnosti při řízení aut. Měli by s dětmi doma o bezpečnosti mluvit a obecně se aktivněji podílet na jejich vyučování.

**Názory instruktorů na to, jak mohou rodiče pomoci dětem k bezpečné jízdě za volantem:**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   | **Být při řízení dobrým příkladem** | **Učit doma děti zásady bezpečného řízení** | **Učit děti, jak správně udržovat vůz v bezpečném stavu** | **Cvičit s dětmi řízení (je-li to právně možné)** | **Požadovat pravidelné zprávy o výuce svých dětí od instruktora** | **Navštěvovat jízdy jako spolujezdec** |
| **EU** | 76% | 33% | 20% | 31% | 30% | 33% |
| Rakousko | 77% | 27% | 18% | 42% | 28% | 44% |
| Belgie | 62% | 22% | 10% | 43% | 18% | 49% |
| Česká republika | 58% | 33% | 11% | 28% | 27% | 10% |
| Dánsko | 78% | 46% | 21% | 17% | 15% | 14% |
| Francie | 82% | 20% | 19% | 48% | 51% | 54% |
| Německo | 75% | 31% | 10% | 13% | 36% | 26% |
| Itálie | 66% | 15% | 10% | 44% | 34% | 29% |
| Nizozemsko | 80% | 32% | 10% | 21% | 29% | 33% |
| Polsko | 91% | 68% | 64% | 33% | 21% | 21% |
| Rusko | 86% | 42% | 41% | 23% | 17% | 17% |
| Jižní Afrika | 69% | 51% | 41% | 44% | 47% | 41% |
| Španělsko | 81% | 30% | 26% | 6% | 24% | 24% |
| Švýcarsko | 79% | 25% | 12% | 34% | 31% | 39% |
| Turecko | 86% | 41% | 34% | 51% | 46% | 47% |
| Velká Británie | 78% | 46% | 33% | 43% | 47% | 51% |

Instruktoři si také oblíbili technologii “černých skřínek”, kdy rodiče mohou sledovat rychlost či zrychlování vozů svých dětí. Skřínky jsou nejpopulárnější ve Velké Británii, kde je jejich zastáncem 79 % instruktorů, zatímco v Dánsku je to jen necelá čtvrtina (24 %).

John Lepine uvádí následující: *“Neexistuje jednoduché řešení, které by zajistilo vyšší bezpečí začínajících řidičů. Přístup mladých lidí k bezpečnosti za volantem ovlivňuje celá řada faktorů. Pokud si ale rodiče uvědomí, jak moc mohou ovlivnit své děti od mladého věku až do puberty, budou schopni vypořádat se i s dalšími vlivy. Například rodič, který při řízení telefonuje, může to samé očekávat od svého dítěte.”*

**Jízdy i zkoušky v autoškole by mladým řidičům měly poskytnout reálnější řidičské zkušenosti**

* Instruktoři v autoškolách si myslí, že současné zkoušky nedovedou mladé řidiče vyškolit k bezpečné jízdě na silnici
* Instruktoři volají po simulacích „reálných situací“, kdy na nováčky v průběhu jízd i zkoušek působí různé podněty rozptylující jejich pozornost
* Postupný systém získávání řidičského oprávnění a povinný kondiční výcvik by pomohly začínajícím řidičům získat více zkušeností a zvýšit sebevědomí

Pouze 23 % instruktorů autoškol si myslí, že mladí řidiči v Evropě po úspěšném složení řidičské zkoušky dostatečně chápou, co znamená bezpečné chování na silnici. Nejméně přesvědčení, že současné testování zajistí, aby se nováčci za volantem chovali bezpečně, jsou instruktoři autoškol v České republice, z nichž s tímto tvrzením souhlasilo pouze 11 %.

56 % evropských instruktorů autoškol podporuje zařazení podnětů rozptylujících pozornost do výcviku, což by mělo sloužit k tomu, aby mladí řidiči byli lépe připraveni na reálné situace, které mohou při řízení nastat. Tuto myšlenku podpořilo nejvíce respondentů ve Velké Británii, kde by téměř všichni instruktoři (96 %) toto opatření považovali za účinné. V České republice se kladně vyjádřilo vůbec nejméně instruktorů. Pro byl jen přibližně každý třetí dotazovaný (36 %).

Současně se 56 % evropských instruktorů domnívá, že by také zkoušky v autoškolách měly zahrnovat více „reálných“ situací, jako je jízda, kdy řidiče rozptylují různé podněty, nouzové brzdění či neočekávaný manévr, aby mladí začátečníci byli dostatečně připraveni na skutečné řidičské prostředí.

Učitelé v autoškolách také poukazují na skutečnost, že současné testy žákům neposkytují dostatečné vědomosti o tom, jak udržovat vozidlo v bezpečném stavu – pouhých 17 % evropských instruktorů se domnívá, že tomu tak je. Instruktoři v České republice, Německu, Rakousku a Belgii věří nejméně, že stávající pojetí řidičských zkoušek dokáže mládež dostatečně poučit o údržbě bezpečného vozidla. Většina instruktorů si myslí, že řešením by mohlo být zařazení několika klíčových pokynů pro údržbu vozidla do řidičských zkoušek.

**Vyšší pokuty, postupné získávání řidičského oprávnění a kondiční výcvik vychová bezpečnější mladé řidiče**

Vzhledem k postoji mladých lidí k výcviku v autoškole a široké škále faktorů, které vedou k nesprávnému chování za volantem, není divu, že si 52 % instruktorů myslí, že by evropské úřady měly zavést postupné získávání řidičského oprávnění, navržené tak, aby začínající řidiči získávali řidičské zkušenosti a dovednosti postupně.[[1]](#footnote-1) V Jižní Africe dokonce podpora postupného systému získávání řidičského oprávnění stoupá až k 80 %.

**Povinné kondiční jízdy?**

Názory na povinné kondiční jízdy se rozcházejí. Pouze necelá polovina instruktorů (45 %) také žádá úřady, aby zvážily zavedení povinnosti absolvovat kondiční výcvik i poté, co mladí řidiči složí zkoušky. Tímto způsobem by si měli zvýšit sebevědomí při řízení a získat řidičské zkušenosti za různých podmínek (jako např. v zimních podmínkách nebo na dálnici). Přestože se tento postup považuje za vhodný, instruktoři se shodují, že 43 % nových řidičů by o kondiční výcvik po úspěšném složení zkoušek nemělo zájem.

John Lepine, prezident Evropské asociace autoškol, komentoval výsledky výzkumu těmito slovy: *„Je prokázáno, že postupný systém získávání řidičského oprávnění omezuje počet smrtelných dopravních nehod mezi začínajícími řidiči. Zkušenosti na silnici nelze nijak nahradit. K zavedení povinnosti dopracovat se ke zkušenostem za volantem postupně a pod dohledem nás čeká ještě dlouhá cesta, na jejím konci jsou však bezpečnější evropské silnice.“*

Michel Rzonzef, viceprezident společnosti Goodyear EMEA pro divizi osobních pneumatik, dodává: *„Získání řidičského průkazu je pro mladého člověka významným krokem k nezávislosti. Aby byli mladí řidiči na celoživotní bezpečné řízení dostatečně připraveni, musí jim instruktoři, úřady i naše průmyslové odvětví co nejvíce pomoci naučit se zvládat opravdové podmínky na silnicích. Tento průzkum odhaluje, že mezi formální výukou, kterou žáci projdou před zkouškami, a zkušenostmi, které potřebují, aby se na silnici pohybovali bezpečně, stále zeje velká propast.“*

**Mladí muži za volantem jezdí rychle po vzoru hrdinů z hollywoodských filmů, tvrdí instruktoři autoškol**

Instruktoři v autoškolách napříč Evropou se shodují, že by mladíci přistižení při rychlé jízdě měli čelit tvrdším postihům. Vyplývá to z rozsáhlého průzkumu mezi evropskými instruktory autoškol.

33 % evropských instruktorů se domnívá, že sklony mladých mužů k riskantnímu chování a nepřiměřené rychlosti pramení z popkulturního oslavování rychlé jízdy. 52 % je přesvědčeno, že naše společnost spojuje rychlou jízdu s mužností. Tuto myšlenku zastává nejvíce respondentů v Polsku 76 %, v České republice tomu věří 37 % dotazovaných.

Instruktoři v jihoevropských zemích (ve Španělsku, Itálii a Francii) nejčastěji uvádějí jako důvod vysoké nehodovosti a bezohlednosti za volantem u mladých mužů současnou „macho“ kulturu. Toto zjištění odráží výsledky výzkumu společnosti Goodyear z roku 2012 týkajícího se bezpečnosti silničního provozu, který ukázal, že mladí muži více riskují a jezdí rychleji než jejich stejně staré ženské protějšky.

39 % instruktorů je přesvědčeno, že v médiích chybí dostatečná osvěta, která by se cíleně zaměřovala na problém překračování rychlosti u mladých mužů. Nejčastěji na nedostatek mediálních kampaní, které by se věnovaly mladým mužům za volantem a překračovaní povolené rychlosti, poukazovali instruktoři v Polsku (52 %) a Nizozemsku (50 %), naopak nejméně se s tímto tvrzení ztotožňují respondenti v České republice (23 %) a Německu (22 %).

Michel Rzonzef, viceprezident společnosti Goodyear EMEA pro divizi osobních pneumatik, okomentoval závěry výzkumu těmito slovy: *„První roky za volantem mohou mladým mužům přinést obrovské vzrušení, nicméně statisticky vzato jsou to v jejich životě ta nejnebezpečnější léta jak pro ně, tak i pro ostatní účastníky silničního provozu. Je nutné, abychom jakožto průmyslové odvětví i jako společnost vyvinuli mnohem větší úsilí, aby mladí muži viděli skutečné následky nepřiměřené rychlosti a dalšího nebezpečného chování na silnici.“*

Dobrou zprávou je, že si evropští instruktoři sklony mladých mužů k rychlé jízdě uvědomují. 41 % z nich uvádí, že svým mladým žákům věnují více pozornosti a péče, aby je upozornili na nebezpečí pramenící z nepřiměřené rychlosti. Nejvíce si svou zodpovědnost školit mladé muže tak, aby dokázali odolávat pokušení jezdit příliš rychle nebo nerozvážně, uvědomují v jihoevropských zemích. 54 % instruktorů z Evropské unie se současně domnívá, že by začínající řidiči měli být vystaveni vyšším pokutám a tvrdším postihům za nedodržování povolené rychlosti, v České republice se jedná o 46 %.

John Lepine dodává: *„Mladí muži už od nepaměti nebezpečně riskují, aby se předvedli, tento problém existoval ještě před vynálezem automobilu a nevyřeší ho jednorázová iniciativa. Evropští instruktoři si zaslouží potlesk za to, že se sami od sebe snaží mladé muže vést při výuce k zodpovědnosti. Úřady v celé Evropě by udělaly dobře, kdyby rady instruktorů vzaly vážně a zakročily proti mladým řidičům přistiženým při překročení povolené rychlosti zpřísněním pokut a dále investovaly do osvětových kampaní proti spojování mužnosti s rychlostí.“*

**Instruktoři v autoškolách tvrdí, že mladí řidiči projdou testy, aniž by věděli, jak udržovat vozidlo v bezpečném stavu**

Výsledky ukázaly, že se instruktoři domnívají, že mladí lidé absolvují zkoušky s velmi omezenou znalostí toho, jak správně kontrolovat a udržovat vozidlo v bezpečném a provozuschopném stavu.

Instruktoři se shodují, že pouze jeden ze čtyř (24 %) mladých řidičů dokáže po složení zkoušky zkontrolovat a případně opravit osvětlení vozidla nebo jeho stěrače a jen 21 % dovede správně použít systém na monitorování tlaku v pneumatikách (TPMS). Správná hodnota tlaku v pneumatikách a funkční blinkry a světla jsou přitom pro bezpečí na silnici klíčové.

Z výsledků průzkumu provedeného společností Goodyear v roce 2012 vyplynulo, že si začínající řidiči dostatečně neuvědomují význam správné údržby pneumatik. Jen 45 % začínajících řidičů navíc uvedlo, že se v rámci výcviku v autoškole dozvěděli něco o kontrole tlaku v pneumatikách. Instruktoři o schopnostech mladých lidí provádět údržbu vozidla notně pochybují, nicméně mladí lidé si myslí, že se o svá vozidla postarat umějí. Například pouhých 16 % instruktorů se domnívá, že začínající řidiči umí vyměnit pneumatiku – ve srovnání se 44 % nováčků, kteří uvedli, že to dovedou.



Tabulka 1 - Položená otázka: Domníváte se, že jsou začínající řidiči po absolvování zkoušek v autoškole dobře informovaní v jednotlivých oblastech údržby a nastavení vozidla spojených s bezpečností?

**Instruktoři se věnují výuce základní údržby vozidla**

Instruktoři se sice shodují, že jejich hlavní povinností je poskytnout praktickou výuku řízení, ale zároveň také chápou, jak je důležité mladým řidičům poskytnout klíčové informace o údržbě provozuschopného vozidla.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Česká republika |  | EU |
| 1 | Poskytování praktické výuky řízení  | 1 | Poskytování praktické výuky řízení  |
| 2 | Poskytování rad týkajících se bezpečnosti na silnicích | 2 | Výuka dovedností za volantem zajišťující bezpečnou jízdu  |
| 3 | Poskytování teoretické výuky řízení | 3 | Zajištění toho, aby řidiči brali vážně bezpečnost na silnicích |
| 4 | Zajištění toho, aby řidiči brali vážně bezpečnost na silnicích  | 4 | Poskytování rad týkajících se bezpečnosti na silnicích |
| 5 | Výuka dovedností za volantem zajišťující bezpečnou jízdu | 5 | Poskytování teoretické výuky řízení |
| 6 | Poskytování rad týkajících se údržby vozidla | 6 | Poskytování rad týkajících se údržby vozidla |

Tabulka 2 – Položená otázka: Instruktoři v autoškolách mají mnoho úloh a zodpovědností. Prosím, seřaďte následující zodpovědnosti od 1 (nejdůležitější) do 6 (nejméně důležité)

Instruktoři v celé Evropě věří, že nejdůležitějšími oblastmi údržby a nastavení vozidla, o kterých by mladí řidiči měli vědět, jsou udržování pneumatik v řádném stavu, správné nastavení zpětných zrcátek i sedadel a kontrola hladiny provozních kapalin, jako jsou motorový olej a nemrznoucí chladicí kapalina.



Tabulka 3 – Položená otázka: Které oblasti údržby a nastavení vozidla učíte své žáky?

**Kampaně za bezpečí na silnicích se u mladých řidičů míjí účinkem, tvrdí instruktoři autoškol**

Evropští instruktoři autoškol naléhají na vlády, aby investovaly do kampaní, které budou šokovat.

Pouhých 31 % evropských instruktorů autoškol je přesvědčeno, že kampaně zvyšující povědomí o bezpečnějším provozu na vozovkách jsou efektivní a vytvářejí bezpečněji se chovající začínající řidiče.

Po celé Evropské unii investují vlády členských států každý rok značné prostředky do kampaní zaměřujících se na zvyšování povědomí veřejnosti o bezpečné jízdě. Nicméně podle průzkumu, kterého se účastnilo 2 334 instruktorů autoškol z 12 evropských zemí, 41 % z těch, kteří mají přehled o kampaních za bezpečnost silničního provozu probíhajících v jejich zemi, tvrdí, že tyto kampaně nemají žádný dopad na postoje mladých řidičů k bezpečnosti na silnici.

Vládní kampaně za bezpečnost silničního provozu udělaly největší dojem na španělské instruktory autoškol, z nichž 57 % se shoduje v tom, že kampaně měly efekt při ovlivňování postojů mladých řidičů k bezpečnosti. Zato vlády v Nizozemí, Francii a Belgii vytvářejí podle instruktorů nejméně efektivní kampaně.

Mimo Evropskou unii jsou výsledky podobně různorodé. Pouze 11 % jihoafrických instruktorů autoškol považuje kampaně za efektivní, zatímco v Turecku je to 25 %. Ruští instruktoři mají na vliv kampaní obdobný názor jako jejich kolegové z EU a 31 % z nich se domnívá, že kampaně pro veřejnost za bezpečnější vozovky v Rusku fungují.

John Lepine se k výsledkům průzkumů vyjádřil následovně: *„Nejdůležitějším cílem efektivní autoškoly je vytvoření bezpečných návyků a chování za volantem. Pokud jsou kampaně za zvýšení povědomí o bezpečných silnicích navrženy efektivně, mají schopnost ovlivnit postoje řidičů. Nicméně ti, kteří by měli věřit v efektivnost kampaní, podle výsledku výzkumu přesvědčeni nejsou. EFA apeluje na vlády, aby se od sebe navzájem učily a podělily se mezi sebou o nejosvědčenější postupy.”*

Šokové metody, dramatické ukázky a kampaně zaměřené na specifické cílové skupiny zlepší bezpečnost silničního provozu. Instruktoři autoškol jsou přesvědčeni, že současné kampaně směřující ke zvyšování povědomí o bezpečnosti na cestách nejsou natolik dramatické a šokující, aby upoutaly pozornost mladých lidí a přinutily je přemýšlet o svém chování za volantem.

Na dotaz, jak by měla vypadat rázná preventivní kampaň, 61 % instruktorů odpovědělo, že nejlépe by přimělo mladé lidi brát bezpečnost silničního provozu vážně, kdyby se investovalo do dramatických simulací nehod. Preferované metody zahrnují použití simulátoru, který ukáže, jaké to je být v autě v okamžiku převrácení, nebo hození bowlingové koule do předního skla jako názorná ukázka toho, co se stane, když řidič nemá zapnutý pás.

Taktéž 52 % z nich považuje za velmi účinné ukázat řidičům fotografie nehod způsobených neopatrným řízením. Dalším způsobem, který by zlepšil vládní kampaně zaměřené na bezpečnost silničního provozu, by bylo podle 44 % instruktorů efektivnější zapojení sociálních medií.

|  |  |
| --- | --- |
| Země | Metody považované za nejefektivnější v jednotlivých zemích |
| EU | Dramatické simulace nehod (např. simulátor, který ukáže, jaké to je být v autě v okamžiku převrácení jako příklad následku špatně udržovaných pneumatik, hození bowlingové koule do předního skla jako názorná ukázka toho, co se stane, když řidič nemá zapnutý pás) (61 %) |
| Belgie | Dramatické simulace nehod (54 %) |
| **Česká republika** | **Kampaně a výukové materiály na sociálních médiích (46 %)** |
| Francie | Dramatické simulace nehod (69 %) |
| Německo | Výukové materiály speciálně navržené pro současnou mladou generaci (52 %) |
| Dánsko | Výukové materiály speciálně navržené pro současnou mladou generaci (64 %) |
| Itálie | Kampaně a výukové materiály na sociálních médiích (63 %) |
| Polsko | Dramatické simulace nehod (81 %) |
| Rakousko | Dramatické simulace nehod (58 %) |
| Nizozemsko | Fotografie nehod a havárií způsobených neopatrným řízením (58 %) |
| Španělsko | Dramatické simulace nehod (72 %) |
| Velká Británie | Skupinové lekce s diskuzemi o bezpečnostních rizikách s vrstevníky (91 %) |
| Turecko | Fotografie nehod a havárií způsobených neopatrným řízením (90 %) |
| Rusko | Fotografie nehod a havárií způsobených neopatrným řízením (80 %) |
| Jižní Afrika | Fotografie nehod a havárií způsobených neopatrným řízením (69 %) |

Názory instruktorů na nejefektivnější taktiku, která by donutila žáky brát bezpečnost na vozovkách vážně:

**Co ještě by měly vlády dělat?**

Evropští instruktoři autoškol se domnívají, že vlády by kromě zlepšení postojů ke kampaním zaměřeným na bezpečnost silničního provozu měly také podniknout praktičtější kroky, aby vytvořily novou generaci bezpečných řidičů. Nejčastěji (47 %) bylo zmiňováno lepší prosazování dodržování stávajících pravidel silničního provozu. Následoval požadavek, aby mladí lidé byli vyučováni bezpečnosti silničního provozu od mladšího věku (44 %). 41 % instruktorů uvedlo, že by vlády měly investovat do školicích institucí a 40 % navrhlo, aby bylo po školách vyžadováno vyučování bezpečnosti silničního provozu.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   | Reklama zaměřená na mladé v místech, kde se často pohybují | Využití celebrit k podpoře kampaní | Výuka ve školách o bezpečné dopravě | Zahrnutí více otázek o bezpečnosti v dopravě do testů v autoškolách | Přísnější dopravní pravidla | Finanční investice do autoškol a jejich instruktorů | Spolupráce s organizacemi, které mladí řidiči znají  | Začínat s praktickou výukou bezpečnosti v silničním provozu v mnohem mladším věku |
| EU | 38 % | 20 % | 40 % | 28 % | 47 % | 41 % | 27 % | 44 % |
| Rakousko | 21 % | 25 % | 15 % | 30 % | 37 % | 42 % | 24 % | 34 % |
| Belgie | 36 % | 10 % | 38 % | 30 % | 40 % | 49 % | 19 % | 42 % |
| Česká republika | 31 % | 24 % | 49 % | 23 % | 38 % | 31 % | 16 % | 32 % |
| Dánsko | 43 % | 16 % | 34 % | 26 % | 49 % | 28 % | 29 % | 28 % |
| Francie | 42 % | 28 % | 21 % | 20 % | 53 % | 32 % | 35 % | 56 % |
| Německo | 34 % | 12 % | 20 % | 17 % | 33 % | 35 % | 27 % | 46 % |
| Itálie | 43 % | 10 % | 29 % | 26 % | 45 % | 43 % | 20 % | 45 % |
| Nizozemsko | 51 % | 18 % | 59 % | 26 % | 49 % | 42 % | 27 % | 42 % |
| Polsko | 44 % | 26 % | 65 % | 39 % | 61 % | 63 % | 40 % | 50 % |
| Rusko | 53 % | 22 % | 43 % | 40 % | 61 % | 47 % | 21 % | 30 % |
| Jižní Afrika | 59 % | 27 % | 50 % | 33 % | 54 % | 60 % | 36 % | 47 % |
| Španělsko | 36 % | 21 % | 64 % | 17 % | 53 % | 50 % | 30 % | 51 % |
| Švýcarsko | 30 % | 22 % | 33 % | 44 % | 51 % | 36 % | 24 % | 49 % |
| Turecko | 72 % | 44 % | 79 % | 69 % | 80 % | 62 % | 56 % | 76 % |
| Velká Británie | 46 % | 26 % | 55 % | 33 % | 49 % | 41 % | 34 % | 50 % |

Názory instruktorů na to, co by vlády měly dělat, aby zlepšily postoje začínajících řidičů k bezpečnosti silničního provozu:

Michel Rzonzef ze společnosti Goodyear shrnuje: *“Instruktoři autoškol mají unikátní náhled na to, co opravdu funguje v oblasti ovlivňování mladých řidičů – jak je známo velmi těžce dosažitelnou skupinu. Každý rok jsou vydávány značné prostředky na zvýšení povědomí a na vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Pokud budou tato konkrétní zlepšení zrealizována, mohla by zefektivnit tyto investice, které nám pak pomohou zlepšit bezpečnost na evropských silnicích.”*

1. Existují tři kroky či tři fáze k novému řidičskému oprávnění. Prvním je získání řidičského povolení, dalším je omezené dočasné řidičské oprávnění a poslední fází je získání plnohodnotného řidičského průkazu. Systém postupného získávání řidičského oprávnění zpravidla omezuje řízení v noci, na dálnicích a bez dozoru v úvodních fázích. Postupem času a s dalšími testy jsou tyto omezení rušena, až jedinec získá plnohodnotný řidičský průkaz. [↑](#footnote-ref-1)