**Jsou, nebo nejsou noví řidiči dostatečně připraveni na samostatnou praxi?**

**V 19 zemích odpovídalo na 15 500 nových řidičů, jejich rodičů i učitelů autoškol**

**Polovina čerstvých řidičů se během výcviku nedozvěděla nic o řešení krizových situací**

**Mladí Češi se necítí být připraveni na jízdu za tmy**

**Učitelé autoškol žehrají, že dnešní mladí řidiči riskují více než předcházející generace**

**Celých 56 procent rodičů začínajících řidičů je přesvědčeno, že jejich chování za volantem by mohlo být příkladem pro ostatní řidiče - opak si myslí jen 7 procent z nich**

Zajímavé výsledky šetření názorů čerstvých řidičů, učitelů autoškol a rodičů mladých řidičů na kvalitu řidičské přípravy zveřejnila společnost Goodyear EMEA. Sběr dat a jejich vyhodnocení probíhala v letech 2012-2014. Odpovídalo celkem 6 400 nových řidičů z 16 zemí, 2 334 učitelů autoškol z 15 států a 6 805 rodičů z 19 zemí. Zapojila se i Česká republika.

*„Z výsledků vyplývá, že více než čtvrtina mládeže je přesvědčena, že by v řidičských zkouškách neuspěla, pokud by je musela skládat znovu. Polovina dotazovaných postrádá výcvik základních dovedností, jako je například řízení v noci,“* říká Martin Bednář z Akademie dopravního vzdělávání DEKRA. Na 47 % mladých řidičů se během výcviku nedozvědělo nic o řešení krizových situací. Pouze 54 % bylo seznámeno se zásadami ekonomické jízdy. Čtvrtina mladých řidičů v Belgii a Polsku se za volantem cítí nepříjemně za hustého deště a rovněž tak pětina francouzských, českých či nizozemských řidičů uvádí, že jsou si v těchto podmínkách velmi nejistí. Nicméně po mokré silnici jezdí třetina stejně rychle jako po suché. Nejčastějšími prohřešky, kterých se novopečení řidiči nejčastěji dopouštějí, jsou telefonování za jízdy, odesílání textových zpráv, brouzdání po internetu či sociálních sítích, rychlá jízda. Mladí muži jsou v tomto směru aktivnější než jejich ženské protějšky. Rovněž tak častěji přiznávají jízdu pod vlivem alkoholu či agresivitu za volantem.

**Jak odpovídali dotázaní čeští řidiči**

Mladí Češi by mohli být ostatním vzorem, pokud se jedná o úspěšnost při prvním termínu teoretické či praktické části řidičské zkoušky. Nejčastěji uvádějí, že byli seznámeni se zásadami výměny defektního kola. Také nejvíce ze všech deklarují připravenost nazout kola se zimními pneumatikami při poklesu teploty vzduchu pod +7 stupňů Celsia – kladně odpovědělo celých 77 % dotázaných. Nejméně ze všech přiznávají, že nerespektují dopravní značky a světelné signály. Rovněž tak nejméně Čechů přiznalo nedání přednosti v jízdě. Mladí Češi se nebojí jízdy po zasněžených silnicích. Statečnější byli jen jejich švédští vrstevníci.

Naopak nejméně ze všech se cítí mladí čeští řidiči připraveni na jízdu v zahraničí. Stejně je tomu i s jízdou v hornatém terénu a se zvládáním krizových situací. Rovněž tak si nejvíce stěžovali na to, že nebyli seznámeni se zásadami efektivního nouzového brždění. Češi také nejvíce ze všech uvedli, že na mokré silnici jezdí stejně rychle jako za sucha. A také nejméně ze všech pohotově ztlumí dálková světla při míjení se s protijedoucím vozidlem. Společně s Rusy se cítí nejméně připraveni na jízdu za tmy. S Dány pak nejvíce žehrají na nepřipravenost parkovat podélně do řady vozidel. Obecně pak se Češi společně s Italy a Španěly cítí být nejméně připraveni na samostatnou účast v silničním provozu. *„Jedná se o jeden z důsledků beznadějně zastaralého systému provádění přípravy a závěrečných zkoušek nových řidičů v České republice,“* vysvětluje Roman Budský z Týmu silniční bezpečnosti.

**Jak to vidí učitelé autoškol**

Dvě třetiny učitelů autoškol vidí hlavní příčiny nebezpečného chování začínajících řidičů v nedostatku jejich povědomí o možných následcích nehod. A zastávají tak názor, že dnešní mladí lidé potřebují více výcviku zaměřeného na bezpečné řízení, neboť dnes existuje více podnětů odvádějících pozornost od řízení. Zhruba stejný počet učitelů říká, že současná generace začínajících řidičů vyrostla v hektické, netrpělivé společnosti. To je příčinou, že řídí nebezpečněji než předcházející generace. Na třicet procent instruktorů autoškol je přesvědčeno, že ve srovnání s předchozími generacemi pravděpodobně nebudou dnešní začínající řidiči respektovat rady, jež obdrželi během výcviku.

*„Dnešní situace v autoškolách není jednoduchá. Aby obstály v konkurenčním cenovém boji, drží si ceny služeb, které odpovídaly před 10 až 15 lety. Není divu, že se pak šetří na všem. Bohužel to odnáší především klient v kvalitě jeho přípravy*,“ dodává Martin Bednář z Akademie dopravního vzdělávání DEKRA. Situaci nepřispívá ani stále se odkládající novela tzv. autoškolského zákona. Ta současná je příliš benevolentní k formě výuky podle individuálního studijního plánu. Umožňuje snížit počet hodin teorie na čtvrtinu. Praxe ale ukazuje, že ne všechny autoškoly po svých klientech žádají plnou docházku na výuce. Pro prvožadatele je ale nepostradatelná.

Podle učitelů dnešní mladí řidiči riskují více než předcházející generace. Jako hlavní příčiny spatřují nedostatek povědomí nováčků o možných následcích nehod, nedostatek zkušeností, odvádění pozornosti mobilními telefony, užívání drog a alkoholu, klam nesmrtelnosti, vliv vrstevníků a v neposlední řadě i vzájemná agresivita. Současné zkoušky nedovedou mladé řidiče vyškolit k bezpečné jízdě na silnici. Takové je přesvědčení respondentů z řad učitelů autoškol. Za řešení považují mj. simulace „reálných situací“, kdy na nováčky v průběhu jízd i zkoušek působí různé podněty rozptylující jejich pozornost a také zavedení postupného systému získávání řidičského oprávnění i povinný kondiční výcvik.

**A co rodiče začínajících řidičů?**

Více než polovina z nich (56 %) je přesvědčena, že jejich chování za volantem by mohlo být příkladem pro ostatní řidiče. Opak si myslí jen 7 procent z nich. A 40 procent respondentů rozhodně nesouhlasilo s názorem, že by je jejich potomek mohl považovat za špatné řidiče. Rodiče ovšem sehrávají klíčovou roli při výběru autoškoly. Za rozhodující parametry považují vzdálenost od místa bydliště (47 %), dále přihlížejí k osobnímu doporučení známých (43 %), svůj vliv sehrávají výše kurzovného (31 %) a kvalifikace učitelů (30 %). Jen 3 procenta rodičů dá na reklamu a 2 procenta vyberou autoškolu náhodně.

Budoucí čeští řidiči osobních automobilů před svou závěrečnou zkouškou absolvují v optimálním případě 500 kilometrů pod dohledem profesionálního učitele. Aby ovšem čerstvý řidič skýtal záruku, že zvládá potřebné základy samostatné a bezpečné jízdy, měl by v rámci praktické přípravy odjezdit alespoň 3 000 kilometrů a za volantem strávit přinejmenším 100 hodin. *„Učitelům autoškol, jejich budoucím klientům i rodičům uchazečů o řidičské oprávnění lze proto vřele doporučit, aby se seznámili s výsledky provedeného průzkumu. Mnohá zjištění pro ně budou překvapující. Pokud k nim přihlédnou, bezpochyby to umožní zvýšit kvalitu řidičské přípravy i bezpečnost nováčků za volantem,“* uzavírá Roman Budský.

Bližší informace podají:

**Martin Bednář, DiS.**

DEKRA CZ a.s.

Türkova 1001

149 00 Praha 4

+420 601 381 834

bednar@dekra.cz

**Roman Budský, MBA, BA (Hons)**
Bezpečně na silnicích o.p.s.

Valdštejnská 381/6,

460 01 Liberec

+420 776 195 576
roman.budsky@tymbezpecnosti.cz

***Tisková zpráva včetně doprovodné infografiky byla vytvořena ve spolupráci společnosti Dekra CZ a.s.***

***s Týmem silniční bezpečnosti.***