

Mladí sa za volant neponáhľajú. Zmení to budúcnosť dopravy?



V súčasnosti získavajú mladí ľudia vodičský preukaz menej často alebo neskôr než ich rovesníci pred desaťročiami. Tento vývoj nemožno pripísať iba jednej konkrétnej generácii, ani ho automaticky interpretovať ako nezáujem o autá alebo individuálnu dopravu. Mení sa skôr spôsob, akým mladí jednotlivé formy mobility kombinujú a okolnosti, za ktorých považujú vlastné auto za nevyhnutné. Za zníženým záujmom môžu byť odlišné priority, finančné náklady, menšia potreba viesť vozidlo či dostupnosť alternatívnym možností. Pre budúcnosť dopravy je však dôležité najmä to, ako a čím mladí dospelí nahrádzajú jazdu vlastným autom a či si tieto návyky zachovávajú aj po nástupe do práce či založení rodiny.

Trend, ktorý nevznikol včera

[Medzinárodný prehľad](#) z roku 2013 identifikoval klesajúci trend v deviatich zo štrnástich skúmaných krajín. Podobný vývoj zaznamenala aj britská správa vypracovaná pre ministerstvo dopravy v roku 2018. Kým v rokoch 1992 až 1994 malo vodičský preukaz približne 48 % mladých vo veku 17 až 20 rokov, v roku 2014 to bolo už len 29 %. Historické porovnanie ilustruje, že nejde o nový jav, zmena sa formuje už celé desaťročia. Zdroj: Researgate - Causes of youth licensing decline: a synthesis of evidence

Európa ani svet nemajú jednotný príbeh

Vývoj nie je vo všetkých krajinách rovnaký. Nemecký výskum [Mobilität in Deutschland 2023](#) zaznamenal medzi najmladšími dospelými len mierny pokles držania vodičského preukazu, viditeľný najmä u mužov (Zdroj: Mobilität in Deutschland – MiD 2023). Mladí ľudia dnes dlhšie študujú, neskôr získavajú stabilnú prácu a zakladajú rodiny. Študenti navyše často žijú v mestách, kde sú od auta menej závislí. Neplatí teda, že kto si vodičský preukaz urobí hneď, ho automaticky odmieta. Môže ho iba odkladať dovtedy, kým ho bude potrebovať.

Francúzsko ponúka protipól. Po sprístupnení vodičského preukazu od 17 rokov absolvovalo podľa [Ministerstva vnútra](#) v roku 2024 praktickú skúšku približne 290-tisíc sedemnásťročných, teda približne tretina vekového ročníka. Hoci to nedokazuje dlhodobý rast záujmu, ukazuje to, že snaha začať jazdiť čo najskôr nezmizla. Zdroj: Permis de conduire à 17 ans : un succès qui dépasse les attentes

Nechcú, nepotrebujú alebo si to nemôžu dovoliť?

Vodičský preukaz, vlastníctvo auta a pravidelné šoférovanie sú tri odlišné veci. Človek môže mať oprávnenie a jazdiť výnimočne, používať vozidlo bez toho, aby ho vlastnil alebo získanie preukazu odložiť, pretože si kurz alebo následné obstaranie a prevádzku vozidla zatiaľ nemôže dovoliť. Menší počet držiteľov preukazu preto sám osebe nedokazuje menšiu chuť šoférovať.

Ak mladí nepotrebujú automobil vlastniť, neznamená to, že ho prestanú používať. S pribúdajúcimi možnosťami sa môže meniť predovšetkým spôsob, akým k nemu získajú prístup. Popri tradičnom vlastníctve sa rozvíja dlhodobý prenájom, krátkodobé požičovne, carsharing, carpooling a pod.

Prvé auto môže byť aj prvou drahou chybou

Finančná bariéra sa nekončí získaním vodičského oprávnenia. Mladí dospelí si často ešte len vytvárajú úspory a rozpočet ich pri kúpe prvého auta prirodzene smeruje k dostupnejším ojazdeným vozidlám.

„Nedostatok skúseností prvovodičov s výberom vozidla prináša vyššiu zraniteľnosť voči zatajeným poškodeniam, upravenému stavu odometra alebo právnym vadám. Dôležitou súčasťou kúpy by preto malo byť [overenie vozidla pred kúpou](#)“ hodnotí Nikola Trebulová, Projektová manažérka RPZV. Výpisy z [Registra prevádzkových záznamov vozidiel](#) (RPZV) umožňujú podľa VIN skontrolovať dostupné údaje o najazdených kilometroch, historické dáta a ďalšie informácie o aktuálnom stave vozidla z oficiálnych zdrojov.

Môžu financie za menší záujem na Slovensku?

Orientačne sme porovnali cenu získania vodičského oprávnenia v roku 2010 a v súčasnosti. Do porovnania sme zahrnuli výcvik v autoškole, kurz prvej pomoci a základné správne poplatky.

Priemerná cena sa za 16 rokov zvýšila o 600 eur. Kým v roku 2010 sa celková cena pohybovala od 370 do 420 eur, dnes je to 960 až 1 050 eur. Pri použití strednej hodnoty tak cena vzrástla približne zo 400 na 1 000 eur.

Ukazovateľ	Rok 2010	Rok 2026	Zmena
Priemerná hrubá mzda	769 €	1 659 €*	+115,7 %
Priemerná cena vodičského	400 €	1 000 €	+150,0 %
Podiel na priemernej mesačnej mzde	52,0 %	60,3 %	+8,3 p.b.
Potrebný odpracovaný čas na získanie VP	cca 11 dní	cca 13 dní	+2 dni

*Priemerná hrubá mzda za prvý polrok 2026

Cena vodičského preukazu teda rástla rýchlejšie než priemerná mzda. Porovnanie je orientačné.

Mladí ľudia na Slovensku auto neodmietajú

Podľa [prieskumu EIGE z roku 2024](#) označilo auto za jeden zo svojich troch najpoužívanějších spôsobov dopravy 53,1 % Slovákov vo veku 16 až 24 rokov. Verejnú dopravu uviedlo 48,1 % a chôdzu 48,8 %. Carsharing alebo taxi patrili medzi najčastejšie možnosti u 8,6 % a zdieľaný bicykel či kolobežka u 9,4 % mladých. Mladí Slováci teda automobilu chrbát neobracajú, len popri ňom vo výraznej miere využívajú aj verejnú dopravu a chôdzu. Zdroj: EIGE - Most frequently used means of transportation, by age group

Potvrdzujú to aj údaje [Eurostatu](#). V roku 2024 využívalo verejnú dopravu denne 33,1 % Slovákov vo veku 16 až 29 rokov a ďalších 21,6 % aspoň raz týždenne. Spolu ju teda pravidelne používalo 54,7 % mladých, pričom medzi ľuďmi vo veku 30 až 64 rokov to bolo len 25 %. Zdroj: Eurostat - Persons using public transport by frequency, age, sex and risk of poverty or social exclusion

Menej vodičov ešte neznamená menej dopravy

Pre dopravné plánovanie nie je rozhodujúce iba to, koľko ľudí vlastní auto alebo sedí za volantom. Podstatné je, koľko jász vzniká a koľko cestujúcich sa nimi prepraví. Ak mladý človek nahradí samostatnú jazdu autobusom, bicyklom alebo chôdzou, počet áut na cestách môže klesnúť. Ak si namiesto toho objedná samostatný odvoz, automobil absolvuje rovnakú trasu a môže k nej pridať aj kilometre potrebné na vyzdvihnutie cestujúceho.

Rozlišovať treba aj medzi zdieľaním vozidla (tzv. carsharing) a spoločnou jazdou (tzv. carpooling). Jedno auto zdieľané viacerými ľuďmi v rôznom čase, môže síce nahradiť viac súkromných áut, nemusí však znížiť počet jász v špičke. Spoločná jazda naopak zvyšuje obsadenosť vozidiel, a môže znížiť počet vozidiel v premávke.

Vyrieši nové myslenie mladých nedostatky infraštruktúry?

Podľa Nikoly Trebulovej „možno predpokladať, že ak si mladí zachovajú ochotu cestovať bez vlastného auta aj po nástupe do práce či založení rodiny a budú mať dostupné alternatívy, mohli by zmierniť tlak na cestnú a parkovaciu infraštruktúru. Zmena myslenia by však zrejme fungovala skôr ako podpora lepšej dopravy než ako náhrada jej chýbajúcich kapacít“.

Odpoveďou na nedostatočnú infraštruktúru by tak nemusela byť iba výstavba ďalších ciest, ale lepšie využitie a prepojenie existujúcich možností do jedného funkčného systému. Podmienkou by zostalo, aby možnosť voľby existovala aj mimo veľkých miest.

Rozdiel medzi mestom a vidiekom je na Slovensku výrazný. Podľa [Eurostatu](#) v roku 2024 využívalo verejnú dopravu denne alebo aspoň raz týždenne 46,6 % obyvateľov miest. V menších mestách a na predmestiach to bolo 23,1 % a vo vidieckych oblastiach 23,9 %. Takmer polovica obyvateľov mimo miest verejnú dopravu nevyužívala vôbec. Zdroj: Eurostat - Persons using public transport by frequency, degree of urbanization and household composition

Je budúcnosť aj na Slovensku elektrická?

Spoločnosť WeRide plánuje na Slovensku nasadiť do testovacej prevádzky celé spektrum svojich riešení od robotaxi, cez autonómne autobusy, až po dodávky a inteligentné čistiace vozidlá. Tie majú nájsť využitie v osobnej doprave, logistike aj pri údržbe miest. Prvé vozidlá mali doraziť už na jar 2026. Následne sa začne ich testovanie v Bratislave a prvé jazdy by mali vykonať už v priebehu tohto roka.

Projekt má ambíciu stať sa významným míľnikom nielen pre krajinu, ale aj pre Európu. Ide totiž o prvý rozsiahly plán zavádzania autonómnej mobility, ktorý má podporu štátu.