

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
ZEMDĚLSKÁ FAKULTA**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2011

PETR ŠVARC

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
ZEMĚDĚLSKÁ FAKULTA

Studijní program: M 4101 Zemědělské inženýrství

Studijní obor: Provozně podnikatelský

Katedra: Katedra zemědělské techniky a služeb

Vedoucí katedry: doc. Ing. Antonín Jelínek CSc.

DIPLOMOVÁ PRÁCE

**Analýza příčin chybového jednání řidičů vedoucí ke
vzniku dopravní nehody**

Vedoucí diplomové práce: Ing. Ivo Celjak Csc.

Autor : Petr Švarc

České Budějovice, duben 2011

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Zemědělská fakulta
Katedra zemědělské techniky a služeb
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petr ŠVARC**
Studijní program: **M4101 Zemědělské inženýrství**
Studijní obor: **Provozně podnikatelský obor**

Název tématu: **Analýza příčin chybového jednání řidičů vedoucího ke vzniku dopravní nehody.**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem práce je provést analýzu příčin vzniku dopravní nehody v oblasti provozu silničních motorových vozidel, na nichž se podílí řidič. Na jejím základě vypracovat opatření ve prospěch snížení počtu dopravních nehod v České republice.

Metodický postup:

1. Provést analýzu dosud provedených opatření ve prospěch snížení úrazů při dopravních nehodách silničních motorových vozidel.
2. Provést analýzu příčin úrazů při dopravních nehodách za posledních 5 let v hodnocené oblasti.
3. Na základě výše uvedených analýz určit příčiny s nejvyšší četností výskytu, na nichž se podílí řidič.
4. Provést sběr dat terénním sledováním provozu.
5. Provést analýzu faktorů, v nichž sehraává rozhodující negativní roli řidič.
6. Na základě provedených analýz stanovit obecná pravidla pro eliminaci rizik vzniku úrazů při dopravních nehodách u prvku řidiče jako součásti systému člověk - automobil - prostředí.
7. Zpracovat obecná doporučení pro zaměstnavatele a zaměstnance s důrazem na praktické využití.

Rozsah grafických prací: obrázky, fotografie dle potřeby
Rozsah pracovní zprávy: 80 stran
Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

Celjak, I.: Technická normalizace a bezpečnost 2008, interní studijní text, ZF, JU, 2008;
Vrbecký, J.: Bezpečnost práce a technických zařízení při provozu silničních vozidel, 1980;
Šmídová, M.: Bezpečnost práce při provozu a údržbě motorových vozidel, 1995;
Havlík, K.: Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem, Portál, 2005;
Höschl, Cyril.: Odpovědi bez konce, Galén, 2003;
Höschl, Cyril.: Kde bydlí lidská duše, Portál, 2004;
Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích; Zákon č. 475/2001 Sb., o pracovní době a odpočinku zaměstnanců v dopravě; Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích; Nařízení vlády č. 24/2003 Sb., o základních požadavcích na ochranu zdraví a bezpečnosti při konstrukci a výrobě strojních zařízení; Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., o bližších požadavcích na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí; ČSN 73 6101 (2003) Projektování silnic a dálnic; Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí; Vyhláška č. 3/2007 Sb., o celostátním dopravním informačním systému; Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích; Vyhláška MZ č.89/2001, Zařazování prací do kategorií; www.mvcr.cz/doprava/nehody (statistika DN v provozu); www.cdv.cz (Centrum dopravní výchovy); www.nbu.cz (Národní bezpečnostní úřad); www.micr.cz (Ministerstvo informatiky); www.mcdr.cz (Ministerstvo dopravy); www.ibesip.cz, www.czso.cz;
Časopisy: Doprava, Doprava a silnice, Právo a doprava, Silniční obzor.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Ivo Celjak, CSc.
Katedra zemědělské techniky a služeb

Datum zadání diplomové práce: 28. ledna 2009
Termín odevzdání diplomové práce: 30. dubna 2011


prof. Ing. Milošlav Šoch, CSc.
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
ZEMĚDĚLSKÁ FAKULTA
studijní oddělení
Studentská 13
370 05 České Budějovice


Ing. Antonín Jelínek, CSc.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 4. března 2009

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury. Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. V platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, ato v nezkrácené podobě (v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Zemědělskou fakultou JU) elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozovanou Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách.

V Českých Budějovicích 29. 4. 2011

Petr Švarc

.....

Poděkování

Děkuji vedoucímu práce Ing. Ivu Celjkovi CSc. za věcné připomínky a obětavý přístup. A současně děkuji Ppor. Zdeňkovi Vyhnalovi za pomoc při získávání dat pro mou diplomovou práci.

Abstrakt

Má diplomová práce se zabývá výzkumem současného stavu na českých silnicích. Hlavní cíl této práce je nalézt příčinu chybového jednání řidiče v provozu. Při analyzování bližších faktorů se zabývá čtyřmi základními faktory: vliv prostředí, automobilu, vykonané pracovní činnosti na chování člověka a vliv samotného člověka na svoji pracovní činnost. V této práci je zahrnut i výzkum řidiče jedince a vnějšího prostředí ovlivňující jej při jízdě.

Analýzy vlivů jednotlivých faktorů byly zaměřeny jako terénní výzkum při jízdě s řidičem, kdy byly zdůrazněny jeho dopravní přestupky, psychická vyrovnanost a vliv okolí na jeho samotného. Zejména sledování směřováno k pozorování pracovní činnosti člověkem v těchto ohledech: dodržování maximální povolené rychlosti, dodržování dopravního značení a ostatní dopravních předpisů, jeho psychický stav v kritických situacích. I vliv okolí na člověka – řidiče byl důležitý, bodem v této práci. Byly vybrány tři úseky, které člověka – řidiče při řízení negativně ovlivňují a provedeny návrhy na minimalizaci ovlivňujících negativních faktorů. Vliv samotného řidiče byl charakterizován v navazující části. Analytická část shrnuje získané informace z měření a pozorování, které jsou blíže uvedeny v experimentální části.

Závěrem této práce je vyzdvihnutí doporučení pro dílčí části dopravních oblastí, které by měly vést ke zdokonalení systémů a tím zlepšení současného stavu v dané problematice.

Klíčová slova:

Dopravní systém – Dopravní nehoda – Řidič – Bezpečnost silničního provozu

Summary

This thesis is concentrated on the research of recent state of the czech highways. The main aim of this work is to find out the reason of mistaken behaviour of the drivers in traffic. During analyzing further details I concerned myself on four basic factors: the influence of the environment, the influence of the car, what the man does while he is driving and the influence of the man himself on his operating.

This work also includes the research of the driver as an individua together with external environment which affects him during the journey.

The analysis of the influence of each factor was marked out as a field research on the way with the driver whereas were emphasised his transgressions, his sanity and the influence of the environment on himself. Especially monitoring which led to the observation of activities of the man in following aspects: respecting the speed limit, the traffic signs and other highway codes, mental condition of the driver in critical situations. Also the influence of the environment on the man was an important point in this work. Were chosen three segments which negatively affects the man – the driver and there were proposed solutions to reduce them. The influence of the driver himself was characterized in following part. The analytic part summarizes obtained information from measuring and from the observation which are specified in the experimental part.

In final part of this work are emphasized any recommendations for fractional parts of the traffic which should lead to the improvement of the system thereby to the improvement of the recent state of this issue.

Keywords:

traffic system – traffic accident – a driver – security of the traffic

Obsah

1	Úvod	14
2	Přehled o současném stavu	16
2.1	Faktory prostředí působící na chování řidiče	16
2.1.1	Aktivní podíl.....	16
2.1.2	Pasivní podíl.....	16
2.1.3	Legislativa	17
2.1.3.1	Zákon č 13/1997 Sb.	17
2.1.3.2	Zákon č. 361/2000 Sb.	18
2.2	Faktory působící ze strany automobilu na chování řidiče	21
2.2.1	Aktivní podíl.....	21
2.2.2	Pasivní podíl.....	22
2.2.3	Bezpečnost vozidla	22
2.2.3.1	Bezpečnost vozidla.....	22
2.2.3.2	Aktivní bezpečnost	22
2.2.3.3	Pasivní bezpečnost	23
2.2.4	Ergonomie.....	23
2.2.5	Bezpečnostní pásy	24
2.2.5.1	Zákon č. 361/2000 Sb. §2.....	25
2.2.5.2	Legislativa pro bezpečnostní pásy a zadržné systémy v zahraničí ..	26
2.3	Faktory působící na člověka ze strany řidiče	27
2.3.1	Nepřiměřená rychlost jízdy vzhledem	27
2.3.2	Nesprávné předjíždění	27
2.3.3	Nedání přednosti v jízdě.....	27
2.3.4	Nedodržení bezpečné vzdálenosti.....	27
2.3.5	Vjetí do protisměru	27
2.3.6	Nesprávný způsob jízdy vlivem	27
2.3.7	Nesprávné otáčení a couvání.....	28
2.3.8	Nepozornost při přejíždění železničních přejezdů	28
2.3.9	Jízda pod vlivem alkoholu (souvislost s alkoholem).....	28
	Ovlivnění psychiky alkoholem:	29
2.3.10	Nevěnování se řízení vozidla	29
2.4	Vliv samotného člověka na svoji pracovní činnost.....	30
2.4.1	Aktivní podíl u člověka spočívá především	30
2.4.2	Pasivní podíl.....	31

2.4.3	Adaptace člověka v systému dopravy.....	31
2.5	Řidič.....	32
2.5.1	Řidič automobilu – začátečník.....	32
	Řidič automobilu – začátečník.....	32
	Věkové předpoklady.....	32
	Řidičský průkaz na zkoušku.....	33
2.5.2	Starší řidič za volantem rizikovým prvkem silničního provozu.....	33
2.5.3	Přestupky dle zákona 200/1990 Sb.	35
2.5.4	Povinnosti řidiče (zákon č. 361/2000 Sb. O silničním provozu).....	35
2.5.5	Profil řidiče	36
2.5.6	Psychologie v řízení	38
2.5.7	Věk a řízení	39
2.6	Ostatní vlivy na člověka jako řidiče.....	42
2.6.1	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.....	42
2.6.2	Mediální kampaně.....	43
2.6.3	Archivní programy	45
2.6.4	Policie ČR	47
2.6.5	Bodový systém.....	49
3	Dopravní nehody.....	50
3.1	Dopravní nehody.....	50
3.1.1	Nehodovost v ČR v letech 2008 – 2010	50
3.1.2	Dopravní nehodovost v Jihočeském kraji v letech 2008 – 2010.....	54
3.1.3	Přehled nehod podle příčiny v Jihočeském kraji	56
	3.1.3.1 Podíl nehod podle příčiny v Českokrumlovském okrese	57
3.1.4	Přehled nehod podle zavinění v Jihočeském kraji	57
	3.1.4.1 Přehled nehod podle zavinění v Českokrumlovském okrese	58
3.1.5	Přehled nehod podle věku řidiče (viníka) v Jihočeském kraji.....	59
	3.1.5.1 Přehled nehod podle věku řidiče (viníka) v Českokrumlovském okrese.....	60
3.2	Bodový systém.....	61
3.2.1	Tabulka bodového systému.....	61
3.2.2	Počet bodovaných řidičů	62
3.2.3	Specifikace bodovaných řidičů podle věku	65
3.2.4	Bodování v Jihočeském kraji	66
	3.2.4.1 Počet bodovaných řidičů v Jihočeském kraji.....	66
	3.2.4.2 Poměr počtu bodovaných řidičů	67
3.2.5	Porušení vybraných legislativních ustanovení v porovnání 2009 - 2010	68

3.3	Průzkumy důležitých faktorů k bezpečnosti v silničním provozu	69
3.3.1	Průzkum povinného používání světel	69
3.3.2	Účinnost celodenního svícení za dne za nesnížené viditelnosti.....	70
3.3.3	Průzkum používání zádržných systémů	71
3.3.4	Průzkum používání mobilních telefonních přístrojů.....	73
4	Metodický postup	74
4.1	Hlavní cíl	74
4.2	Dílčí cíle	74
4.2.1	Analýza faktorů prostředí působících na chování řidiče	74
4.2.1.1	Riziková řešení vybraného úseku na silnici 1. tř. E 55,	74
	Velešín – Dolní Dvořiště.....	74
4.2.1.2	Efektivita označení na vybraném úseku silnice 1. tř. E 55.....	74
4.2.2	Analýza faktorů působících ze strany vnějšího okolí na chování řidiče... 75	
4.2.3	Analýza a statistické vyhodnocení výzkumu v oblasti nedodržení bezpečného značení v kritických částech úseku	75
4.2.4	Analýza faktorů působících ze strany pracovní činnosti na chování člověka – řidiče.....	75
4.2.4.1	Terénní sledování řidiče při spolujždě – dodržení předepsané rychlosti	75
4.2.4.2	Terénní sledování řidiče při spolujždě – přizpůsobení rychlosti k povaze vozovky.....	75
4.2.5	Analýza samotného člověka na svoji pracovní činnost	75
4.2.5.1	Charakteristika řidiče věkového rozmezí 18 - 24	76
4.2.5.2	Charakteristika řidiče věkového rozmezí 25 – 44.....	76
4.2.5.3	Charakteristika řidiče věkového rozmezí 45 – 64.....	76
4.2.6	Analýza terénního výzkumu	76
4.2.7	Stanovení obecných pravidel pro eliminaci rizik vzniku úrazů při dopravních nehodách u prvku řidiče jako součásti systému na základě výše uvedených analýz	76
4.2.8	Zpracování obecných kritérií pro výběr člověka z hlediska jeho kapacity	76
4.2.9	Stanovení možností pro zkvalitnění řidičů	77
4.3	Výběr dat pro realizaci experimentální části	77
4.3.1	Způsob sběru dat	77
4.3.2	Vyhodnocení dat	77
4.4	Zpracování dat.....	78
5	Experimentální část.....	79
5.1	Analýza faktorů prostředí působících na chování řidičů.....	79

5.1.1	Rizikové řešení vybraného úseku na silnici 1. tř. E 55 Velešín – Dolní Dvořiště.....	79
5.1.2	Efektivita označení na vybraném úseku silnice 1. tř Velešín – Dolní Dvořiště.....	80
5.1.3	Analýza faktorů působících ze strany vnějšího okolí na chování řidiče ...	80
5.1.4	Analýza a statistické vyhodnocení výzkumu v oblasti nedodržování bezpečného značení v kritických částech úseku	80
5.2	Analýza faktorů působících ze strany pracovní činnosti na chování člověka jako řidiče.....	82
5.2.1	Terénní sledování řidiče při spolujždě – dodržení předepsané rychlosti	82
5.2.2	Terénní sledování řidiče při spolujždě – přizpůsobení rychlosti k povaze vozovky	83
5.3	Analýza samotného člověka na svoji pracovní činnost.....	84
5.3.1	Charakteristika řidiče věkového rozmezí 18 - 24	84
5.3.2	Charakteristika řidiče věkového rozmezí 25 - 44	84
5.3.3	Charakteristika řidiče věkového rozmezí 45 - 64	85
5.4	Analýza pozorování řidiče při jízdě.....	86
5.4.1	Muži	86
5.4.2	Ženy.....	87
6	Analytická část.....	88
6.1	Analýza faktorů prostředí působících na chování řidičů.....	88
6.1.1	Rizikové řešení vybraného úseku na silnici 1. tř., E 55 Velešín – Dolní Dvořiště.....	88
6.1.2	Efektivita označení na vybraném úseku silnice 1. tř., E 55 Velešín – Dolní Dvořiště.....	93
6.1.3	Analýza faktorů působících ze strany vnějšího okolí na chování řidiče ...	94
6.1.4	Analýza a statistické vyhodnocení výzkumu v oblasti nedodržování bezpečného značení v kritických částech úseku	95
6.2	Analýza faktorů působících ze strany pracovní činnosti na chování člověka jako řidiče.....	97
6.2.1	Terénní sledování řidiče při spolujždě – dodržení předepsané rychlosti	97
6.2.2	Terénní sledování řidiče při spolujždě – přizpůsobení rychlosti k povaze vozovky	99
6.3	Analýza samotného člověka na svoji pracovní činnost.....	101
6.3.1	Charakteristika řidiče věkového rozmezí 18 - 24	101
6.3.2	Charakteristika řidiče věkového rozmezí 25 - 44	102
6.3.3	Charakteristika řidiče věkového rozmezí 45 - 64	103

6.4	Analýza pozorování řidiče při jízdě	103
6.4.1	Muži – analýza pozorování řidiče při jízdě	104
6.4.2	Ženy – analýza pozorování řidiče při jízdě.....	107
7	Obecná doporučení pro zkvalitnění současného stavu	111
7.1	Zásady k vyloučení rizika vzniku úrazů při dopravních nehodách řidiče jako prvku součásti systému.....	111
7.2	Obecné faktory výběru člověka z pohledu jeho kapacity	112
7.3	Prostředky pro zkvalitnění řidičů.....	113
8	Závěr.....	115
9	Seznam použité literatury.....	117
10	Přílohy.....	119

1 Úvod

Vývojem světa ať už z ekonomického či sociálního pohledu se rozvíjela potřeba cestovat, přepravovat materiál a tím se zvyšovaly potřeby obyvatelstva. S vývojem způsobů dopravy, zkvalitňování dopravních cest se cestou výzkumu cesta zrychlovala a její úroveň rostla. Na základě zkušeností z minulosti se postupně vytvářely ucelené celky dopravních cest, ze kterých těžíme dodnes. V současnosti je trendem a potřebou dopravu zkvalitňovat a přizpůsobovat dnešní potřebě. Řešení dopravy se stává disciplínou, kterou se zabývá mnoho odborníků, existují dokonce i vysoké školy a obory zabývající se tímto tématem. Neznamená to, že vždy navrhuji řešení přínosné a aplikovatelné. Důležitým článkem se v dopravě stává řidič jako osoba, která ve spojení s automobilovými stroji vytváří budoucí vývoj dopravy. První automobily a tudíž i řidiči vznikají na začátku 19. století. Jedná se o první pokusy, kdy člověk začíná zvyšovat potřebu cestovat rychleji a pohodlněji. Samozřejmě nelze první pokusy srovnávat s dnešním technickým vývojem dopravy. Ovšem nebýt těchto prvních pokusů, je možné, že bychom dnes nebyly s vývojem tak daleko. Automobil je v dnešní době vnímán jako součást a zároveň jako potřeba obyvatelstva. Je mnoho lidí, či společností, kde je automobil vnímán dokonce jako potřeba existenční. Automobil v dnešní době obsahuje mnoho prvků, který nám pomáhají zvládnout situace v provozu. Počínaje pevnou konstrukcí, umístěním motoru, kamerových systémů a jiných čidel až k prvkům aktivní bezpečnosti. Jedním z těchto prvků jsou zádržné systémy, držící člověka při střetu s jinou překážkou ve vozidle.

Samozřejmě žádné technické vymoženosti nedokážou zabránit v jednání člověka. Proto je sám člověk a jeho jednání vnímáno jako nejdůležitější součást celého dopravního koloběhu. Když zajdeme do detailu, tak člověk sám vytváří vozidlo, kterým se dále stává řidičem. Vytváří stroj – dopravní prostředek, který mu umožňuje přesouvat sebe, materiál, a další hmotné statky z výchozího stanoviště na stanoviště cílené. Tím jak automobil procházel technickým vývojem, musel samozřejmě procházet i člověk zdokonalováním svých vědomostí, určování pravidel, jednáním při samotném řízení, jednoduše svým chováním a postojem k dopravě. V prvopočátcích cestování nebylo potřeba velkého množství dopravních prostředků. Postupem času a vývoje ostatních technických směrů, rostla potřeba dopravy více a více a tím i četnost automobilů. V nedávné historii, od začátku 20. století, existuje doprava a je tak vnímána, pouze pro svůj úkol jak ji známe dnes. Rapidně stoupala její četnost, tudíž hustota dopravy a začaly vznikat incidenty.

Tímto incidentem se rozumí dopravní nehoda. První nehody začaly vznikat po roce 1900. Nebyly tak tragické, jak jsou v dnešní době. Rychlost v této době se pohybovala rychlostí kolem 10 km/h⁻¹. Samozřejmě, že četnost a následky nehod rostly zvyšováním rychlosti a četnosti automobilů.

V současnosti není problém v získání automobilu, neboť dnes se stává automobil spotřebním zbožím. V současnosti jsou důležitým i aspekty řidič, kvalita cest, velký počet automobilů a tím schopnost člověka zvládnout řízení automobilu.

Lze tedy tvrdit, že člověk je dnes vnímán jako hlavní faktor, který je činitelem dopravních nehod. Je mnoho organizací zabývajících se člověkem, jeho motorikou, psychikou a ve finále celkovým chováním se v provozu. Ovšem každý člověk je velice rozmanitý originální jedinec. Nelze tedy vytvořit manuál, jak se má daný jedinec v daných kritických situacích chovat, nýbrž jen doporučovat. Výzkum se zabývá definováním typologie, jak se od sebe liší jednotliví jedinci. Na základě těchto informací je možné vytvářet pravidla v dopravě.

2 Přehled o současném stavu

2.1 Faktory prostředí působící na chování řidiče

2.1.1 Aktivní podíl

Aktivní podíl prostředí spočívá především v řešení dopravní situace (přehlednost, jednoznačnost), v rozhledových podmínkách na křižovatkách, v osvětlení přechodů, v konstrukci vozovky, ve stavu vozovek (bez výmolů, narušených krajnic, příčné nerovnosti).

- Příčné pruhy na vozovce (barevné rozlišení, příčné nerovnosti)
- Svítidla na vozovce vyznačující krajnice
- Kvalita povrchu vozovek
- Konstrukce vozovek (krajnice, vzdálenost svodidel od vozovky)
- Optimalizace zastávek MHD
- Správné umístění, uspořádání a vybavení přechodů pro chodce
- Správné používání bezpečnostních prvků a doplňků (dělicí ostrůvky, dělicí pásy)
- Jednoznačnost a zřetelnost vyznačení pro řešení dopravních situací
- Smysluplná legislativa
- Vliv médií

2.1.2 Pasivní podíl

Pasivní podíl prostředí spočívá především ve vytvoření pomocných objektů, které snižují následky dopravní nehody (svodidla, tlumiče nárazu, svahování tělesa silnic, provedení příkopů, absence blízkosti stromů u krajnic, obrubníků, sloupů pouličního osvětlení, rozšířené krajnice) [1].

2.1.3 Legislativa

2.1.3.1 Zákon č 13/1997 Sb.

§ 2 Pozemní komunikace a jejich rozdělení

(1) Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly 1a) a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

(2) Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:

- a) dálnice
- b) silnice
- c) místní komunikace
- d) účelová komunikace

§ 5 Silnice

(1) Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť.

(2) Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- a) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- b) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

(3) Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. 2) Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.[2]

2.1.3.2 Zákon č. 361/2000 Sb.

§ 2 Vymezení základních pojmů

a) účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích,

d) řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti,

f) vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj,

w) křižovatka je místo, v němž se pozemní komunikace protínají nebo spojují; za křižovatku se nepovažuje vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci,

x) hranice křižovatky je místo vyznačené vodorovnou dopravní značkou "Příčná čára souvislá", "Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!" nebo "Příčná čára souvislá s nápisem STOP"; kde taková dopravní značka není, tvoří hranici křižovatky kolmice k ose vozovky v místě, kde pro křižovatku začíná zakřivení okraje vozovky,

z) průběžný pruh je jízdní pruh probíhající v původním směru (bez odbočení) křižovatkou nebo v místě, kde se mění počet jízdních pruhů,

aa) tramvajový pás je část pozemní komunikace určená především pro provoz tramvají,

cc) obec je zastavené území, jehož začátek a konec je na pozemní komunikaci označen příslušnými dopravními značkami; na účelových komunikacích se značky neosazují

§ 12 Jízda v jízdních pruzích

(1) Mimo obec se na pozemní komunikaci o dvou nebo více jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy jezdí v pravém jízdním pruhu. V ostatních jízdních pruzích se smí jet, jestliže je to nutné k objíždění, předjíždění, otáčení nebo odbočování.

(2) V obci na pozemní komunikaci o dvou nebo více jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy smí řidič motorového vozidla užívat k jízdě kteréhokoliv jízdního pruhu; přitom se nepovažuje za předjíždění, jedou-li vozidla

v jednom z jízdního pruhu rychleji než vozidla v jiném jízdním pruhu. Pokud by vozidla jedoucí současně ve všech jízdních pruzích bránila v jízdě rychleji jedoucímu vozidlu, musí řidič jedoucí v levém krajním jízdním pruhu tento pruh co nejdříve uvolnit; to neplatí, užívá-li řidič levého krajního jízdního pruhu

§ 47 Dopravní nehoda

(1) Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

(2) Řidič, který mel účast na dopravní nehodě, je povinen neprodleně zastavit vozidlo.

§ 62 Dopravní značky

(1) Rozlišují se dopravní značky svislé a vodorovné.

(2) Svislé dopravní značky jsou stálé, proměnné a přenosné. Proměnná svislá dopravní značka je dopravní značka, jejíž činná plocha se může měnit. Přenosnou svislou dopravní značkou se rozumí dopravní značka umístěná na červenobíle pruhovaném sloupku (stojánku) nebo na vozidle.

(3) Vodorovné dopravní značky jsou stálé a přechodné. Vodorovné dopravní značky mohou být doplněny dopravními knoflíky.

§ 63 Svislé dopravní značky

(1) Svislé dopravní značky jsou

a) výstražné značky, které upozorňují na místa, kde účastníku provozu na pozemních komunikacích hrozí nebezpečí a kde musí dbát zvýšené opatrnosti,

b) značky upravující přednost, které stanoví přednost v jízdě v provozu na pozemních komunikacích,

c) zákazové značky, které ukládají účastníku provozu na pozemních komunikacích zákazy nebo omezení,

d) příkazové značky, které ukládají účastníku provozu na pozemních komunikacích příkazy,

e) informativní značky, které poskytují účastníku provozu na pozemních komunikacích nutné informace, slouží k jeho orientaci nebo mu ukládají povinnosti stanovené tímto zákonem nebo zvláštním právním předpisem,

f) dodatkové tabulky, které zpřesňují, doplňují nebo omezují význam dopravní značky, pod kterou jsou umístěny.

§ 64 Vodorovné dopravní značky

Vodorovné dopravní značky se užívají samostatně nebo ve spojení se svislými dopravními značkami, popřípadě s dopravními zařízeními, jejichž význam zdůrazňují nebo zpřesňují. Vodorovné dopravní značky jsou vyznačeny barvou nebo jiným srozumitelným způsobem; přechodná změna místní úpravy provozu na pozemních komunikacích je vyznačena žlutou nebo oranžovou barvou.

§ 69 Řízení provozu na pozemních komunikacích

Provoz na pozemních komunikacích se řídí světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo pokyny policisty nebo osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5 nebo pokyny strážníka obecní policie k usměrňování provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 8 nebo zvláštního právního předpisu. [3]

2.2 Faktory působící ze strany automobilu na chování řidiče

2.2.1 Aktivní podíl

Aktivní podíl u automobilu spočívá především:

- a) V ovlivnění jízdní bezpečnosti vozidla
 - Dynamika vozidla
 - Brzdné vlastnosti
 - Směrová stabilita
 - Odpružení
 - Aerodynamická stabilita

- b) V zajištění kondiční bezpečnosti řidiče (pohodlnost)
 - Zajištění mikroklimatu v kabině (klimatizace)
 - Maximální hladina vnitřního hluku
 - Pohodlí při sezení (prostor)
 - Prodyšnost potahů sedadel
 - Dosažitelnost ovladačů pro řízení vozidla při uvolněném sezení
 - Způsob ovládání ovladačů (potřeba vynaložení síly)

- c) V zabezpečení výhledové bezpečnosti z vozidla
 - Možnost pozorování prostoru kolem vozidla
 - Kvalita osvětlení vozovky
 - Eliminace oslnění vlivem prostředí (slunce)
 - Odstranění příčin snížené viditelnosti (zamlžení, námraza)

- d) V ovládací bezpečnosti
 - Rychlá reakce na pokyn ovladačů
 - Přehlednost kontrolních a signalizačních zařízení
 - Logika ovládání pohybů
 - Činnosti bezpečnostních prvků [1]

2.2.2 Pasivní podíl

Pasivní podíl u automobilu spočívá především v oblasti vnitřní bezpečnosti. Je to opatření k zabránění nebo snížení možnosti zranění posádky uvnitř vozidla. Patří sem deformační zóny vozidla, airbagy, zádržné pásy, opěrky hlavy sedadel, tuhost karosérie, hřídel volantu, výztuhy ve dveřích [1].

2.2.3 Bezpečnost vozidla

2.2.3.1 Bezpečnost vozidla

Vozidla jsou posuzována z hlediska aktivní a pasivní bezpečnosti. Pod pojem aktivní bezpečnost spadá výkon motoru, účinnost brzd, úroveň kompletního podvozku, výkon osvětlení vozidla, výhled z vozidla. Tyto součásti nám mají pomoci aktivně havárii zabránit, tzn. rychle odjet z kritického místa, včas zastavit před překážkou a také nespadnout do příkopu. Do tohoto pojmu je možné zařadit vše, co snižuje únavu a soustředění řidiče, tedy nízká dobrá odhlučnění, automatická klimatizace. Pojem pasivní bezpečnost obsahuje vše, co zabrání zranění nebo úmrtí při nehodě, ať vznikla jakkoliv. „Aktivní bezpečnost“ není zákonem definována jako bezpečnostní prvek, pasivní bezpečnost ale ano [6].

2.2.3.2 Aktivní bezpečnost

Prvky aktivní bezpečnosti jsou systémy, technická zařízení a vlastnosti vozu, které pomáhají zabránit nebo předejít dopravním nehodám. K prvkům aktivní bezpečnosti patří především kvalitní brzdy, přesné řízení, celá řada elektronických protiblokovacích, protiprokluzových a stabilizačních systémů.

Z hlediska bezpečnosti je důležité pohodlí řidiče, dobrá ergonomie vozu, dostatečný výhled, teplota v kabině atd. Dobré jízdní vlastnosti, dostatečně pružný a výkonný motor, optimální trakce automobilu, to vše také přispívá ke zvýšení úrovně aktivní bezpečnosti [5].

2.2.3.3 Pasivní bezpečnost

Pasivní bezpečnost má zabránit, popřípadě zmírnit poranění při dopravní nehodě jak pro posádku vozidla, tak i pro ostatní účastníky dopravní nehody, především chodce.

Pasivní bezpečnost vnější zmírňuje následky pro ostatní účastníky (chodce, cyklisty, posádky ostatních vozidel) dopravní nehody. Podstata vnější pasivní bezpečnosti spočívá ve vytvoření obrysu karoserie, tak aby při dopravní nehodě nedošlo ke vniknutí osoby pod vozidlo, aby se minimalizovaly možnosti tržných poranění především stírači, ostrými výstupky karoserie a úrazy napevno (nesklopitelnými) uchycenými zpětnými zrcátky.

Pasivní bezpečnosti vnitřní zmírňuje následky pro posádku vozidla při dopravní nehodě. Posádka ve vozidle musí mít při nehodě dostatek místa pro přežití, nesmí dojít k vypadnutí posádky z vozidla a to i při jeho převrácení. Díky deformačním zónám jsou mařeny setrvačné síly, které by měly za následek příliš velké přetížení na posádku [7].

2.2.4 Ergonomie

Ergonomie je vědní disciplína, která přispívá ke zlepšení pracovních podmínek k bezpečnosti práce tím, že řeší konflikty – rozpory ve vztazích Č – SZ – P. Zkoumá vzájemné působení složek pracovních systémů. Opírá se o vědecké poznatky věd.

Základní úkoly ergonomie při ochraně a bezpečnosti člověka při používání strojního zařízení:

1. Odstranění technicko-ergonomických závad (nedostatků) techniky = stroje (vhodné ovladače, rozměry, potřebné síly, umístění, dosah, tvar)
2. Optimalizace faktorů prostředí ve všech oblastech (pracovní i nepracovní),
 - fyzikální (vibrace, prach, hluk),
 - chemické (rozpouštědla, výpary kyselin, působení halucinogenů),
 - biologické (viry, bakterie, parazité)
 - sociální (samota v holé a šedé kabině stroje, vztahy na pracovišti)
3. Optimalizace způsobů práce (činnosti) odstraněním zbytečných a neefektivních úkonů i informací (zjednodušení signalizace stravu stroje – jedna červená kontrolka STOP)
4. Zvýšení mechanizace a automatizace (čím méně úkonů, tím nižší únava)
5. Zálohování (zdvojení) člověka buď dalším operátorem či technickým zařízením
6. Zkvalitněním člověka = jeho výběrem (psychotesty), výcvikem, tréninkem, kontrolou, motivací, vedením apod. [1].

2.2.5 Bezpečnostní pásy

Jedním z opatření, která mají snížit riziko zranění popř. usmrcení při dopravní nehodě je vybavení vozidel bezpečnostními pásy. Česká republika patří k zemím, v nichž je používání bezpečnostních pásů legislativně nařízeno vyhláškou FMV č. 99/1989 Sb., technické podmínky vybavení vozidel bezpečnostními pásy upravuje vyhláška MV č. 102/1995 Sb. Tato norma je závazná především pro vývozce, dovozce a servisy vozidel. Řidiči a spolujezdci jsou povinni dodržovat § 6 vyhlášky č. 99/1989 Sb., který říká: „Osoba sedící na sedadle povinně vybaveném bezpečnostním pásem, musí být tímto pásem řádně připoutaná“. Toto ustanovení platí pro jízdu na všech komunikacích a pro všechny osoby sedící na sedadlech, která jsou bezpečnostními pásy vybavena (tedy i pro osoby sedící na zadních sedadlech).

2.2.5.1 Zákon č. 361/2000 Sb. §2

ii) Zadržný systém je zařízení pro zajištění zvláštní bezpečnosti přepravovaných osob, například dvoubodový bezpečnostní pás nebo dětská autosedačka, schválené podle zvláštního předpisu (zákon 56/2001 Sb.), nahrazující funkci bezpečnostního pásu.

Řidič je povinen:

- připoutat se za jízdy bezpečnostním pásem na sedadle, které je povinně vybaveno bezpečnostním pásem podle zvláštního předpisu (§6, odst. 1, písm. a));
- přepravovat osobu mladší 12 let nebo osobu mladší 18 let a menší než 150 cm na sedadle vedle řidiče pouze za použití zadržného systému (§6, odst. 1, písm. b));
- přepravovat při jízdě po dálnici nebo po silnici pro motorová vozidla osoby mladší 18 let a menší než 150 cm na sedadle jiném než uvedeném v písmenu b), které je vybaveno bezpečnostním pásem, pouze za použití zadržného systému; toto neplatí pro osoby, u kterých jejich zdravotní stav nebo tělesná dispozice použití zadržného systému neumožňuje (§6, odst. 1, písm. c));
- upevnit zadržný systém způsobem, který stanoví zvláštní právní předpis (§6, odst. 1, písm. d));
- zamezit používání zadržného systému na sedadlech, před nimiž a vedle nich je umístěn airbag, pokud toto zařízení nelze na dobu použití zadržného systému vyřadit z činnosti (§6, odst. 1, písm. e)
- řidič má povinnost zkontrolovat upevnění bezpečnostních pásů u spolujezdců na předních ale i na zadních sedadlech.

Výjimka je v ČR povolena:

- Řidičům a spolujezdcům vozidel ozbrojených sil a sborů.
- Osobám provádějícím výcvik žadatelů o řidičské oprávnění - pouze v obci
- Řidičům taxislužby při smluvní přepravě osob - pouze v obci.
- Řidičům zásobovacích vozidel - pouze v obci.
- Řidičům při couvání.
- Osobám, které tak nemohou učinit ze zdravotních důvodů (lékařské potvrzení musí mít za jízdy u sebe).

2.2.5.2 Legislativa pro bezpečnostní pásy a zádržné systémy v zahraničí

Belgie

- Použití předních bezpečnostních pásů (PBP) od 1975, ZBP (zadní) od 1991. Použití dětských zádržných systémů (DZS) je povinné od 1996.

Francie

- Použití PBP je povinné od 1973 v extravilánu, od 1979 všude. ZBP od 1990 všude. Děti do 10 let musí používat DZS od 1992.

Itálie

- PBP povinné od 1989, ZBP od 1990. DZS povinné od 1992.

Německo

- Dospělí nad 12 let je používání PBP povinné od 1976, ZBP od 1984. Děti do 12 let a výšky 1,5 m musí používat DZS od 1993.

Rakousko

- Použití předních bezpečnostních pásů (PBD) je povinné od 1976, zadních (ZBP) od 1984. Použití dětských zádržných systémů (DZS) je povinné pro děti do 12 let a menší než 1,5 m od 1994.

Velká Británie

- Použití PBP je povinné od 1983 (je-li k dispozici). Děti do 14 let musí používat ZBP nebo DZS od 1989. Dospělí a děti nad 14 let mají povinné použití ZBP od 1991. Je zakázaná jízda s nepřipoutaným dítětem na předním sedadle. Děti do 3 let na předním sedadle musí používat DZS od 1993. Do 14 let je povinné použití DZS na zadních sedadlech od 1989 [8].

2.3 Faktory působící na člověka ze strany řidiče

2.3.1 Nepřiměřená rychlost jízdy vzhledem

- a) k dopravně technickému stavu vozovky,
- b) ke stavu vozovky,
- c) ke svému zdravotnímu stavu,
- d) ke své nízké úrovni mentální kapacity a psychomotorickým vlastnostem.

2.3.2 Nesprávné předjíždění

- a) chybný odhad boční vzdálenosti,
- b) chybný manévr při zařazování zpět do jízdního pruhu,
- c) nedostatečný přehled o vozidlech jedoucích v protisměru.

2.3.3 Nedání přednosti v jízdě

- a) na křižovatkách při vjíždění na hlavní silnici,
- b) na křižovatkách při odbočování vlevo,
- c) při vyjíždění z míst letících mimo silnici.

2.3.4 Nedodržení bezpečné vzdálenosti

- a) za vpředu jedoucím vozidlem.

2.3.5 Vjetí do protisměru

- a) vlivem smyku při rychlé jízdě nebo při nesprávném brzdění,
- b) při „řezání“ zatáček s omezeným výhledem do protisměru,
- c) vlivem nevěnování se řízení vozidla.

2.3.6 Nesprávný způsob jízdy vlivem

- a) krátkodobé indispozice vlivem únavy,

- b) krátkodobé indispozice narušené koncentrace,
- f) agresivity za volantem (vztek vyvolaný situací v provozu),
- g) problémového vnímání (vidění není totožné s vnímáním) = vyhodnocení,
- h) přílišné sebejistoty (riskování),
- i) mikrospánku,
- l) chybějících dispozic (schopnosti ovládat vozidlo), předpokladů,
- m) chyby provedení – akce provedená nesprávně (pozdě, v jiném pořadí, špatný rozsah, směr).

2.3.7 Nesprávné otáčení a couvání

- a) v nepřehledných úsecích silnice,
- b) bez náležité viditelnosti.

2.3.8 Nepozornost při přejíždění železničních přejezdů

- a) přehlédnutí signalizace i vlaku,
- b) úmyslné vjetí na železniční přejezd při aktivní signalizaci [1].

2.3.9 Jízda pod vlivem alkoholu (souvislost s alkoholem)

Zkonzumovaný alkohol je skrze žaludek a tenké střevo vstřebáván do krve, kterou se dále šíří do celého těla. Takto se alkohol dostává do mozku, ovlivňuje schopnost vnímání a jednání a tedy i riziko nehody. Riziko nehody mírně narůstá po jedné až dvou dávkách alkoholu. S hladinou alkoholu v krvi (blood alcohol contents, BAC) v množství 0,5 %, které je dosaženo po vypití tří dávek alkoholu, je riziko nehody přibližně jeden a půl krát vyšší než bez požití alkoholu. S vyšším objemem alkoholu je tento nárůst rapidně větší. Kromě zvyšujícího se rizika dopravní nehody má konzumace alkoholu také velký vliv na míru závažnosti zranění. Řidiči s hladinou alkoholu v krvi vyšší než 1,5 % jsou vystaveni zhruba 200 krát vyššímu riziku smrti za volantem než řidiči, kteří nepožili alkohol. Mezi nimi je poměrně velké procento (zhruba jedna čtvrtina) mužů ve věku 18 - 24 let.

Ovlivnění psychiky alkoholem:

- Výkonnost základních psychických funkcí, zejména soustředění a distribuce pozornosti, příjem a zpracování informací, chybné a zpožděné rozhodování a jednání
- Výrazné zhoršení zrakového vnímání, dlouhé ulpívání zraku na pozorovaném objektu, zúžení zorného pole
- Osobnostní charakteristiky: zkreslené vnímání reality, zvýšené sebevědomí a ochota riskovat
- Kocovina, únava, snížení psychické výkonnosti [8]

Vše dokazují statistiky nehodovosti po požití alkoholu (studie Policie ČR, Jihočeský kraj) viz tabulka 1.

Tabulka 1 - Přehled nehod pod vlivem alkoholu 2009 kraj Jihočeský
Alkohol u viníka nehody

okresy	celkem	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
Celkem nehod	425	128	47	67	41	36	51	55
poc. neh. s usmrc.	8	2	1	2	1	1	1	0
poc. neh. s t.z.	20	7	1	3	4	3	1	1
poc. neh. s l.z.	139	47	11	21	16	5	16	23
poc. neh. s hm.sk.	258	72	34	41	20	27	33	31
Usmrceno	8	2	1	2	1	1	1	0
Tezce zraneno	32	10	3	4	5	8	1	1
Lehce zraneno	177	63	13	25	24	5	17	30
Skoda (*100 KC)	234002	75215	22686	33410	28095	16385	31522	26689

[11]

2.3.10 Nevěnování se řízení vozidla

- a) Pozornost rozptýlená jinou činností řidiče,
- b) Pozornost odvedená vlivem prostředí,
- c) Odvrácení pozornosti vlivem spolujezdce,
- d) Pozornost omezená jiným objektem zájmu řidiče [1].

2.4 Vliv samotného člověka na svoji pracovní činnost

2.4.1 Aktivní podíl u člověka spočívá především

- v úrovni mentální kapacity = v osobních předpokladech k bezpečnému řízení vozidla v jakýchkoliv podmínkách,
- v dovednosti, praktických návycích, automatizované činnosti, časovém zvládnutí potřebných úkonů,
- ve zdravotní dispozici trvalého charakteru,
- ve fyzické dispozici,
- v okamžité fyzické a psychické kondici,
- ve věkové dispozici,
- ve schopnosti hodnocení vlivů prostředí na vozovku,
- ve schopnosti hodnotit okamžitý technický stav vozidla,
- ve schopnosti předvídat budoucí chování vozidla,
- ve schopnosti ztotožnit se s omezujícími opatřeními, přizpůsobit se situaci na silnici,
- ve schopnosti čelit jiným rušivým vlivům,
- v aktivním přístupu k sebevzdělávání (aktivní účast na školení řidičů, studium nových předpisů, řešení nových postupů při ovládání vozidla),
- ve schopnosti respektovat zájem jiného účastníka silničního provozu (jeho dovednosti, stáří, mentální kapacitu, reakční schopnosti),
- v respektování svého věku a zdravotního stavu (sledovat průběžně svoji schopnost udržovat pozornost delší dobu, sledovat změny v organismu, smířit se s projevy stáří).

2.4.2 Pasivní podíl

Pasivní podíl u člověka je rozsahem nejmenší. Spočívá v ochraně těla před vznikem úrazu destrukcí vozidla, resp. průnikem ostrých předmětů z prostředí, nebo nárazem na části vozidla a prostředí. Také je to ochrana před popálením při vzniku požáru. Jsou to především oděvy u motocyklistů a přilby. U řidičů automobilů je to patrné pouze v případě automobilových závodníků (přilby, nehořlavé kombinézy, rukavice) [1].

2.4.3 Adaptace člověka v systému dopravy

Skutečnost, že existuje adaptace, není pouze výhodou, kterou by bylo třeba začlenit do dopravní výchovy, ale má také nevýhodu, že člověk v silniční dopravě není jen jejím spolehlivým článkem, jak by se to od něj očekávalo. Za tímto zjištěním stojí typický příklad vize „NULA“, podle níž je systém přizpůsobován člověku, protože přizpůsobení člověka systému je pouze omezené a někdy chybné. Pokud se máme zabývat vážně touto myšlenkou, že nikdo v silniční dopravě nesmí přijít o život, musíme se na tuto problematiku, zejména na člověka a to že dělá chyby, podívat i jinak. Když se nepodaří vést účastníka silničního provozu ke správnému počínání, protože by tím byl přetěžován, musí systém chyby zachycovat a eliminovat takovým způsobem, aby tyto nevedly ke smrti nebo k těžkým zraněním.

Pokud neexistuje perfektní systém silniční dopravy, který člověku pomůže zvládat nároky na něj kladené, pak budou stále hrát ústřední roli ovlivňování a výchovně vzdělávací aktivity k podpoře adekvátního hodnocení nebezpečí. Většina lidí si cení bezpečnost jako hodnotu velmi vysoko. Tento faktor se spojuje s jiným, který zaručuje připuštění si toho, že by se jedinec mohl sám podílet na nehodě. Tu jen při existenci obou prvků, tzn. jak hodnoty „bezpečnosti“ tak „očekávaného postoje“ vzniká skutečná motivace pro osobní bezpečnostní jednání. Zde je třeba pracovat obzvláště v rovině toho druhého faktoru. Protože jsou oba prvky mnohonásobně propojeny, nemůže ten druhý mít v žádném případě nulovou hodnotu.

Pro zvýšení subjektivní bezpečnosti platí, že je třeba opatření k prevenci nehod doprovázet odpovídajícím motivačním působením. Přitom nejde jen o získávání a zdůraznění prospěchu objektivní bezpečnosti, nýbrž bránění často nesprávně sugerovaným subjektivním pocitům bezpečnosti. Zde jsou především oslovováni ti, kteří se zabývají výchovně vzdělávacími aktivitami, osvětou a reklamou [8].

2.5 Řidič

2.5.1 Řidič automobilu – začátečník

V ČR ročně získává desetitisíce osob nové řidičské oprávnění (dále jen ŘO). Průměrný věk řidičů začátečníků se v posledních letech snižoval. Větší zájem byl o získání ŘO typu A, tedy opravňující řízení osobního automobilu. Atraktivita mopedů a zejména motocyklů a je sice pro mládež velká, ale důležitou roli při úvahách o jejich zakoupení (nebo naopak nepořízení) hraje jejich cenová dostupnost dnes již výhradně dovážených strojů a prakticky pouze sezónní možnost jejich používání. V každém případě byl poměr jednostopých vozidel ku dvoustopým v minulém století vyšší je tomu v současné době.

Řidič automobilu – začátečník

V současné době má cca 65 % 18-ti letých již své ŘO, u 25-ti letých se tento podíl zvyšuje na 90 %. Přitom se stále zvyšuje podíl žen, majitelek ŘO. Tato tendence ukazuje, že vlastnictví ŘO se stalo u mladé generace samozřejmostí a mladí lidé se snaží ŘO získat co nejdříve. Absolutní počty mladistvých mladistvých, kteří absolvují řidičský výcvik a získají ŘO však bude v nejbližších letech klesat, což odpovídá slabším populačním ročníkům, kteří se dožívají věku 18 let.

Věkové předpoklady

K řízení motorového vozidla opravňuje ŘO, kdy jedním z předpokladů pro jeho získání je dosažení určitého věku, konkrétně:

- **15 let** – pro získání řidičského oprávnění (dále jen ŘO) skupiny AM, které opravňuje k řízení mopedů a malých motocyklů s maximální konstrukční rychlostí 45 km/h
- **16 let** – pro získání ŘO skupiny A1, opravňujícího k řízení lehkých motocyklů a objemu válců nepřesahujícím 125 ccm a o výkonu nejvýše 11 kW
- **17 let** – pro získání ŘO skupiny T opravňující k řízení traktorů a pracovních strojů samojízdných, kdy však nesmí být k motorovému vozidlu připojeno přípojné vozidlo a podskupiny B1 opravňující k řízení tří a čtyřkolových motorových vozidel, jejichž pohotovostní hmotnost nesmí být vyšší než 550 kg

- **18 let** – pro získání ŘO prakticky pro automobil a motocykl, konkrétně skupin A, B, B+E, C, C+E a podskupin C1 a C1+E. O skupinách a podskupinách řidičských ŘO pojednává § 81 zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích.
- **21 let** – pro získání ŘO skupin A, D, D+E a podskupin D1, D1+E

O skupinách a podskupinách ŘO pojednává § 81 Zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích.

Vzhledem k zvýšené míře ohrožení zavedly i v některých jiných zemích tzv. odstupňované ŘO. Zde se vyžaduje například u řidičů motocyklů s vyšším obsahem než 50 ccm nejméně dvouleté vlastnictví ŘO pro malé motocykly a minimální praxe v řízení 4000 km.

Řidičský průkaz na zkoušku

Na základě praktických zkušeností s vysokou mírou nehodovosti řidičů začátečníků (zejména mladých řidičů) byl v některých zemích zaveden řidičský průkaz na zkoušku. Toto zkušební období trvá 2 roky. Pokud v této době řidič začátečník poruší hrubě dopravní předpisy a není zde rozhodující, zda zapříčiní nehodu nebo ne, je povinen na své náklady absolvovat doškolovací kurz s přezkoušením teoretických znalostí i praktických dovedností. Zkušební doba potom běží od obdržení nového ŘO na zkoušku. Teprve po uplynutí zkušební doby obdrží tento řidič platné ŘO. Po zavedení tohoto institutu bylo prokázáno celkové snížení počtu dopravních nehod, na kterém se podílela právě kategorie řidičů začátečníků. Jako příklad můžeme uvést Rakousko, kde došlo po zavedení řidičských průkazů na zkoušku k poklesu počtu úmrtí v důsledku dopravní nehody o 140 osob během jednoho roku!

2.5.2 Starší řidič za volantem rizikovým prvkem silničního provozu

V uplynulých deseti letech jsme mohli zaznamenat prudký rozvoj motorizace i nárůst počtu aktivních řidičů motorových vozidel. Převážnou klientelu autoškol dnes tvoří mladí lidé, kteří po získání řidičského oprávnění skutečně začnou jezdit. Silničního provozu se však účastní i osoby starší, i o hodně starší, tím je myšleno osoby v důchodovém věku nad 60 let, bez omezení horní věkové hranice. Jejich zastoupení v celkové řidičské populaci a jejich podíl na celkové nehodovosti v ČR je obtížné přesněji

určit, protože nejsou k dispozici údaje např. o jízdách výkonech, o využívání řidičského oprávnění, o typu užívaných vozovek a charakteru lokalit, v nichž starší řidiči odjezdí nejvíce kilometrů. Problém ale lze definovat jako celkové stárnutí řidičské populace, tj. rostoucí podíl osob starších, a to i přes masivní nástup mladé generace řidičů a řidiček. Tento jev je pozorován všeobecně v evropských i zámořských zemích, kde znepokojuje nejen osoby zodpovědné za bezpečnost silničního provozu, ale i konstruktéry a výrobce osobních automobilů i městských autobusů, urbanisty i sociology.

Období stárnutí a stáří je mapováno z různých pohledů - lékařských, psychologických, ekonomických, sociologických. Ve vztahu k bezpečnému řízení motorových vozidel se jako rozhodující jeví celková tělesná i duševní kondice, bez ohledu na skutečný zdravotní stav, chronologický (fyzický) věk, sociální postavení nebo ekonomickou situaci.

Výsledky výzkumného šetření z počátku 90. let provedeného na české řidičské populaci nad 60 let věku přinesly v tomto ohledu řadu zajímavých poznatků:

- Fyzický věk (tj. podle data narození) není spolehlivým kritériem pro posouzení bezpečné účasti starších osob v silničním provozu. Proto nelze zodpovědně stanovit horní věkovou hranici pro držení řidičského oprávnění, naopak je velmi žádoucí provádět častější lékařské, ale i psychologické prohlídky. Současná legislativa ukládá povinnost lékařských periodických prohlídek řidičů starších 60 let, ty však plně neodhalí počínající potíže v oblasti duševní výkonnosti.
- Spolehlivým kritériem není ani předchozí bezproblémová řidičská praxe, vůbec neplatí, že řidič jezdící 40 let bez jediné nehody je i nadále ve vynikající kondici. Zde je nutno posuzovat aktuální stav, případně rizikové změny a jejich vývoj.
- Úbytek duševní výkonnosti, zejména rychlosti řešení problémů (úloh), pohotovosti reakcí, zejména v nové, neznámé situaci, je s přibývajícím věkem evidentní. Lze jej však do jisté míry úspěšně kompenzovat příznivými osobnostními rysy jako rozvážností, předvídavostí, zkušenostmi, orientací na trvalejší životní hodnoty než být někde o pět minut dříve, předjet co nejvíce aut, oslnit silou a cenou svého vozu.
- Přehnaná opatrnost, tvrdošíjné lpění na dodržování pravidel v každé situaci, uplatňování svých práv v nebezpečném okamžiku, nedostatek tolerance vůči chybám ostatních účastníků silničního provozu - to jsou bohužel také osobnostní rysy, typičtější spíše pro starší generaci, které se s přibývajícím věkem ještě více prohlubují. Nezřídka se stávají příčinou zbytečné kolize, k

jejímuž odvrácení chyběla jen dobrá vůle ustoupit tomu, kdo zrovna nebyl v právu nebo udělal chybu.

2.5.3 Přestupky dle zákona 200/1990 Sb.

§ 22 Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

f) při řízení vozidla

2. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 40 km.h^{-1} a více nebo mimo obec o 50 km.h^{-1} a více,
3. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km.h^{-1} a více nebo mimo obec o 30 km.h^{-1} a více,
4. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km.h^{-1} nebo mimo obec o méně než 30 km.h^{-1} ,
8. nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu [9].

2.5.4 Povinnosti řidiče (zákon č. 361/2000 Sb. O silničním provozu)

§ 6

Řidič motorového vozidla je kromě povinností uvedených v § 4 a 5 dále povinen

a) být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu.

§ 9 Povinnosti přepravované osoby

Přepravovaná osoba je povinna být za jízdy připoutána na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu.

§ 18 Rychlost jízdy

Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

V obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km.h⁻¹, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km.h⁻¹.

§ 47 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu [3].

2.5.5 Profil řidiče

Průkaz profesní způsobilosti řidiče se vydává řidičům, kteří úspěšně absolvovali zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a přezkoušení.

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů je povinen se účastnit řidič, který:

- je občanem členského státu Evropské unie a má na území České republiky trvalý pobyt,
- je občanem členského státu Evropské unie a má na území České republiky přechodný pobyt, který trvá alespoň 185 dnů v kalendářním roce,

- je občanem jiného než členského státu Evropské unie a vykonává závislou práci pro zaměstnavatele usazeného na území České republiky nebo podniká na území České republiky.

Pokud řídí motorové vozidlo, k jehož řízení opravňuje řidičské oprávnění skupiny C, C+E, D a D+E nebo podskupiny C1, C1+E, D1 a D1+E nebo řidičské oprávnění uznávané jako rovnocenné.

Vstupní školení se provádí formou výuky a výcviku a je zakončeno zkouškou z profesní způsobilosti řidičů. Předmětem výuky a výcviku je získání a prohloubení znalostí:

- teorie pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy,
- uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě,
- bezpečnosti provozu a ekologického provozu vozidla,
- poskytování služeb a logistiky,
- hospodářského prostředí a organizace dopravního trhu,
- sociálně-právního prostředí v silniční dopravě,
- zdravotních rizik a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích,
- prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích.

Test se skládá z 80 otázek rozdělených do 8 skupin podle tematických okruhů výuky v rámci vstupního školení. Každá skupina se skládá z 10 otázek. Každá správná odpověď je hodnocena 1 bodem. K hodnocení stupněm prospěl, je třeba získání 7 bodů v rámci každé skupiny otázek [3].

2.5.6 Psychologie v řízení

Řídit motorové vozidlo znamená ustavičně reagovat na proměnlivé dopravní prostředí a plnit jeho požadavky. Řidič musí v každém okamžiku jízdy disponovat optimální způsobilostí přijímat informace z provozu., rychle a správně je vyhodnotit a v souladu s nimi dirigovat své dopravní chování.

Jeden ze stěžejních rozdílů v psychice selhávajících a nselhávajících řidičů spočívá nejen v rychlosti zpracování podnětů, ale v poznání toho klíčového. Kdo se dokonale koncentruje a umí vybrat z tříště informací tu nejpodstatnější, která je v daném okamžiku rozhodující, dokáže díky této schopnosti odvrátit i možný střet. Schopnosti vyjadřují širokou škálu osobnostních dispozic (psychické potence) nutných k provádění určitých činností a tvoří obecnější předpoklad k výkonu. Schopnosti se utvářejí na vzorovém podkladě (vlohy) a mohou se rozvíjet sociálním a jiným učením i tréninkem. Schopnost je tedy obecnější a tvoří podklad pro dovednosti.

Schopnosti jsou obvykle členěny:

- Rozumové
- Psychomotorické
- Mechanické

Řízení vozidla vyžaduje specifický okruh schopností, kterým dominuje koncentrovanost spojená s vnímáním, pozorností a předvídavostí. Koncentrovanost je spjatá s vnitřním (psychickým) a vnějším prostředím.

Za podstatné se považují zdravotní a duševní způsobilost a momentální tělesný a psychický stav. K méně důležitým složkám patří úroveň sensorických vlastností, bezprostředně spjatých s duševními procesy a funkcemi, např. vnímáním, bdělostí, pozorností, psychomotorickou koordinací, a také kvalita schopností, např. inteligence, myšlení, paměť, koncentrace, reagování.

Komplexní kapacitu člověka pro činnost řidiče tvoří:

- Zdravotní stav
- Osobnostní vlastnosti
- Schopnosti
- Dovednosti
- Znalosti a zkušenosti
- Morální vlastnost

Každá z uvedených položek zahrnuje specifické komponenty, které zrcadlí nároky na činnost řidiče, v souhrnu vytvářejí dopravní charakter a významně se liší třeba od „manažerského charakteru“. Důležitou roli hraje morálka.

Morálka vyžaduje zachovávat při výkonu role řidiče kodex principů posuzovaných z hledisek dobra a zla. Dobro znamená chovat se v souladu s pravidly silničního provozu, ctít bližní, respektovat jejich práva a povinnosti, nebýt egocentrický, myslet na druhé, pomáhat jim, je-li potřeba, spolupracovat, tolerovat jejich případné chyby, a je-li to možné, tak se pokusit chyby napravit. Zlo na silnici prezentují lidé, kteří pohrdají sociálními normami, myslí egoisticky pouze na sebe a málo cítí s ostatními. Výjimečně se v provozu objevují hostilní, agresivní a mstiví jednotlivci, kteří bývají diagnostikováni jako sociopatičtí. Mravní chování se projevuje ve výkonu role svázané se schopností uplatňovat na silnici podobně jako v jiném společenství sociální dovednosti. Tak třeba sebestředný motorista, ohlížející se v provozu jen na sebe a posuzující druhé jen podle sebe, by nezapadl do obsahu řidičské role, která vylučuje egocentrismus a nepřátelství. Opakem je altruismus, prosociální chování, pozitivní a přátelský poměr k ostatním, manifestovaný snahou pohlížena na vlastní jízdu také zrakem ostatních řidičů a myslet na to, co také jim vyhovuje, např. vidět a být viděn, včas zapnout reflektory, neoslňovat druhé zepředu ani zezadu, nechat předjet rychlejší vozidlo, uvolnit ve frontě ploužících se vozidel místo pro jiné.

K morálce naletí zachovávání etiky – zdvořilosti, omluvy za prohřešek, odpuštění v jakémkoliv lidském kontaktu, který je na silnici sice anonymní, ale je, a proto se sluší nikdy nezapomínat na slušnost. I motorista sehraje specifickou roli, která se mírně liší mezi řidiči amatéry a řidiči z povolání i řidiči různých druhů vozidel [10].

2.5.7 Věk a řízení

Věk řidiče je jedním z faktorů, které hrají roli v otázce řízení a také nehodovosti. U mladých řidičů, zejména mladých mužů, je v pozadí příčin jejich dopravních nehod nedostatek řidičských zkušeností, z psychologických faktorů pak snížená schopnost vnímání rizika a rozpoznání nebezpečí, touha po nezávislosti a tendence k porušování pravidel, potřeba znásobit svoji sílu či se předvést (tendence zvyšovat si řízením sebevědomí). Mladí lidé často řídí rychleji, než by odpovídalo možnostem. Někteří mladí řidiči vykazují při řízení vysokou míru soupeřivosti a agresivity. Z výzkumů vyplývá, že mladým řidičům trvá déle, než rozpoznají nebezpečí

a zareagují na něj. Řízení samotné mnohdy, zejména mladým či osobnostně nezralým řidičům, uspokojuje i další potřeby mimo tu základní, dopravit se z místa A na místo B. Dalo by se říci, že jsou soustředěni spíše na sebe než na komplexní situaci, ať už se jedná o technické zvládnání jízdy či již zmíněné uspokojování psychických potřeb. Objevuje se tendence k podceňování rizik „mně se nic nemůže stát“ s důrazem na prožitek tady a teď a naplno (vyhledávání zážitků, zejména adrenalinových).

Z uvedeného plyne, že je velmi důležité seznamovat mladé řidiče s riziky a zodpovědností vůči sobě i vůči ostatním účastníkům silničního provozu, což jsou kromě řidičů i chodci a cyklisti, kteří jsou významně zranitelnější, zvláště pak děti a starší lidé, spojenými s řízením vozidla a hovořit o možných úskalích. Uvedené by mělo být zahrnuto do přípravy řidičů v autoškolách a doplňovat tak vědomostní a technickou stránku výuky. Ačkoli mezi mladými řidiči existují rozdíly v uvedených charakteristikách a některé projevy chování jsou vázané také na pohlaví řidiče (několikanásobně vyšší počet dopravních nehod i úmrtí na silnicích u mladých mužů než žen), význam prevence je nesporný. Pracuje se rovněž na výzkumech v oblasti zkvalitnění výuky na trenažérech se zaměřením na specifické problémy mladých řidičů.

Ukazuje se, že mladí lidé lépe přijímají informace a zkušenosti od svých vrstevníků než od starších osob (učitelů autoškol, zdravotníků atp.), ačkoli mnohdy je vlastní zkušenost (účast na dopravní nehodě) nejúčinnějším podnětem pro změnu postojů k vlastním řidičským dovednostem a pravděpodobnosti stát se účastníkem dopravní nehody, pro změnu stylu řízení a chování se na silnicích při řízení motorového vozidla [8].

Tabulka 2 - Přehled nehod podle věku řidiče (viníka) v %: 2009 Jihočeský kraj

okresy	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
Celkem zav. rid. mot. voz	2898	997	353	400	212	214	328	394
Nezjištěno	349	136	42	27	20	18	54	52
%	12,00	13,60	11,90	6,80	9,40	8,40	16,50	13,20
Do 17 let	26	8	0	6	0	2	4	6
%	0,90	0,80	0,00	1,50	0,00	0,90	1,20	1,50
18-20 let	252	78	35	45	16	20	31	27
%	8,70	7,80	9,90	11,30	7,50	9,30	9,50	6,90
21-24 let	338	119	43	45	25	28	37	41
%	11,70	11,90	12,20	11,30	11,80	13,10	11,30	10,40
25-29 let	356	110	54	44	30	18	50	50
%	12,30	11,00	15,30	11,00	14,20	8,40	15,20	12,70
30-39 let	627	203	76	94	52	50	66	86
%	21,60	20,40	21,50	23,50	24,50	23,40	20,10	21,80
40-49 let	399	147	42	61	25	27	39	58
%	13,80	14,70	11,90	15,30	11,80	12,60	11,90	14,70
50-59 let	315	117	37	49	21	24	24	43
%	10,90	11,70	10,50	12,30	9,90	11,20	7,30	10,90
60-64 let	105	35	13	12	8	16	8	13
%	3,60	3,50	3,70	3,00	3,80	7,50	2,40	3,30
65-69 let	54	18	4	7	5	7	7	6
%	1,90	1,80	1,10	1,80	2,40	3,30	2,10	1,50
Nad 70 let	77	26	7	10	10	4	8	12
%	2,70	2,60	2,00	2,50	4,70	1,90	2,40	3,00

[11]

2.6 Ostatní vlivy na člověka jako řidiče

2.6.1 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

Hlavním cílem strategie do roku 2012 je snížení počtu usmrcených v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002.

Strategie je koncipována tak, že je stanoven základní cíl a prostředky pro jeho dosažení. Tyto prostředky jsou dále rozpracovány do opatření a následně do konkrétních nástrojů. Dosažení vytčených cílů předpokládá důslednou koordinaci všech navrhovaných opatření a zapojení co nejširšího spektra subjektů do jejich plnění, a to jak na národní, tak na regionální úrovni. Splnění opatření stanovených v této Strategii proto předpokládá jejich promyšlené a cílené rozpracování na úrovni krajů a jednotlivých obcí podle specifických místních podmínek, včetně stanovení odpovědnosti konkrétních zainteresovaných subjektů a způsobu vyhodnocení plnění těchto cílů.

Prostředky zaměřené na konkrétní problémy:

- Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou
- Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě
- Snížení počtu nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných drog
- Snížení závažnosti následků nehod zvýšeným používáním zádržných systémů
- Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu
- Vytváření bezpečného dopravního prostoru
- Zlepšení opatření bezprostředně po nehodě
- Zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní
- Koordinování všech činností [12]

2.6.2 Mediální kampaně

The Action

The Action je specifický emotivní projekt, zaměřený především na mladé a začínající řidiče. Cílem projektu je province užívání alkoholu a jiných omamných látek před řízením motorových vozidel a během něj, zejména ve vazbě na předchozí návštěvu diskoték a nočních klubů. Boj proti rychlé nebo nezodpovědné jízdě a důraz na používání bezpečnostních pásů jsou dalšími sděleními, která působí na cílovou skupinu. Jde o první preventivní projekt v České republice, který pracuje s přesně danou cílovou skupinou a používá při tom moderní komunikační prostředky srozumitelné teenagerům a mladým lidem.

Průběh multimediální show nabízí silný emotivní prožitek a seznamuje diváky s reálným, i dopady dopravní nehody na oběť, ale také na další osoby v jejím okolí.

Team BESIP

BESIP Team je ojedinělý a specifický projekt Ministerstva dopravy - BESIP, který si klade za cíl preventivně působit v oblasti bezpečnosti silničního provozu mezi potenciálními a přímými účastníky silničního provozu. Jednotlivé akce BESIP Teamu se odehrávají takzvaně "přímo na ulici". Projekt BESIP Team se počíná rokem 2009 vždy zastaví minimálně v 50 a maximálně v 62 místech České republiky. Jednotlivé lokality budou voleny tak, aby se v každém kraji uskutečnily minimálně 3 akce. V roce 2009 se uskuteční 62 akcí BESIP Teamu.[14]

Domluvme se

Celorepubliková road show DOMLUVME SE! je primárně zaměřena na snížení počtu dopravních nehod způsobených mladými řidiči pod vlivem alkoholu. A proč právě tento druh prevence na hudebních festivalech? Může se zdát, že s bezpečností na našich silnicích nemá hudba nic společného. Ale společný jmenovatel tu rozhodně je – právě zde je možné se zaměřit na specifickou cílovou skupinu – jde o časté návštěvníky diskoték a koncertů, kteří se nezdárá stávají oběťmi víkendových nehod, k nimž dochází ve zvýšeném počtu právě po návratu z podobných akcí. Podle policejních statistik se nejvíce vážných dopravních nehod zaviněných

mladými řidiči pod vlivem alkoholu odehrává o víkendech v pozdních večerních a nočních hodinách [16].

Bezpečná obec

Projekt „Bezpečná obec“, jehož cílem je shrnout dosavadní zkušenosti, vytvořit metodiku pro aktivity obcí a podpořit zapojení obcí do řešení bezpečnosti silničního provozu. Tento projekt by měl pokrývat komplexní oblast bezpečnosti silničního provozu v obcích počínaje dopravní výchovou, dopravním zklidňováním atd., až po informace o možnostech financování úprav infrastruktury pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Na tvorbě projektu se budou podílet členové pracovní skupiny BESIP. Členy budou také zástupci PČR, státní správy, místní samosprávy a nestátních neziskových organizací. Nehodovost v obcích je specifická. Často na ni mají vliv místní zvláštnosti. Následky dopravních nehod v obci jsou velmi vážné, a proto je naší snahou vytvořit občanům a místní samosprávě co nejlepší podmínky k řešení problematiky bezpečnosti silničního provozu.

Cíle projektu „Bezpečná obec“:

1. zvýšení bezpečnosti silničního provozu v obcích, snížení počtu mrtvých a zraněných
2. informovat odpovědné osoby v obcích o stavu bezpečnosti silničního provozu v obcích a možnostech jejího zvýšení
3. zpřístupnit obcím informace o možných řešeních v oblasti BESIP
4. vzbudit zájem obcí o problematiku bezpečnosti silničního provozu
5. podpořit a pomoci při koordinaci spolupráce obcí v oblasti BESIP [17]

Nová pravidla

Webová stránka NOVÁ PRAVIDLA obsahuje detailní informace k platné právní úpravě v oblasti silničního provozu na pozemních komunikacích v České republice. Celý web je zaměřen na problematiku zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Přehledné sekce obsahují celou řadu zajímavých informací (aktuální úplné znění zákona, plánované změny, bodový systém, statistiky, často kladené dotazy, testy a mnoho dalšího) [18].

2.6.3 Archivní programy

Nemyslíš, zaplatíš

V dubnu 2009 zahajuje Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci s Českým sdružením obětí dopravních nehod a Organizací na podporu integrace menšin, o. s., projekt (Ne)zvrtné osudy. Jde o součást kampaně Nemyslíš – zaplatíš!, tentokrát zaměřenou na mladé řidiče, kteří jsou podle statistik jednou z nejrizikovějších skupin účastníků silničního provozu. Cílem projektu (Ne)zvrtné osudy je oslovit studenty středních škol a odborných učilišť ve věku 17 – 19 let, obrátit jejich pozornost na téma bezpečnosti silničního provozu a přimět je k převzetí odpovědnosti za své chování na silnici. Ukončena v roce 2010 [13].

Nepijte, když řídíte

Kampaně probíhala v termínu podzim – zima 2004.

Cíl kampaně:

- vytvářet pozitivní postoje k řízení vozidla bez vlivu alkoholu
- zdůraznit vliv alkoholu na kvalitu řízení
- posílit povědomí o zodpovědné konzumaci alkoholu
- alkohol patří k životu, ale ne za volant
- podpora správného chování
- snížení počtu nehod pod vlivem alkoholu

Bezpečnostní pás 2004

Cíl kampaně:

- Zvýšit užívání bezpečnostních pásů u řidičů a spolujezdců
 - v osobních automobilech
 - zvláště v obcích
 - zvláště na zadních sedadlech
- Zvýšit povědomí o propagaci užívání bezpečnostních pásů
- Podpořit pozitivní image Ministerstva dopravy ve spojení s aktivitami BESIP

Rychlost - 50 km/h má smysl

Termín kampaně březen – duben 2005

Cíl kampaně

- snížit v obcích počet mrtvých a těžce zraněných z dopravních nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí
- vyšší ochrana zranitelných účastníků silničního provozu (děti, chodci, cyklisté)
- vytvoření bezpečného veřejného prostoru ve městech a obcích
- zapojit samotné obce do řešení situace

Bezpečná vzdálenost – 2005

Vozidla by měla mezi sebou udržovat vzdálenost, kterou urazí při dané rychlosti za dvě sekundy – což je při rychlosti 50 km.h⁻¹ – 28 m, 90 km.h⁻¹ - 50 m, 130 km.h⁻¹ – 72 m. Toto tzv. pravidlo dvou sekund umožňuje řidiči velmi snadno tuto vzdálenost kontrolovat. Nemusí sledovat těžko měřitelnou vzdálenost v metrech. Kontrolu bezpečné vzdálenosti lze provést jednoduchým způsobem: Když vozidlo před vámi mine nějaký pevný bod u silnice (strom, dopravní značku atd.), tak vy byste k tomuto bodu neměli dojet dříve, než za dvě sekundy.

Cíl kampaně

- informovat řidiče o nutnosti dodržovat bezpečnou vzdálenost tak, jak je to běžné v jiných evropských zemích
- zlepšit chování řidičů zejména na dálnicích a rychlostních komunikacích a snížit tak počet dopravních nehod

Únava za volantem - 2005

Kampaň upozorňuje řidiče na povinnost dodržovat během jízdy bezpečnostní přestávky. Zejména v létě, kdy lidé vyrážejí na dlouhé cesty na dovolenou, je únava hlavním rizikovým faktorem.

- Při delších jízdách si každé dvě hodiny naplánujte minimálně 15 min přestávku.
- Nedostatek odpočinku se projeví zhoršením soustředěnosti a prodloužením reakční doby.
- Pozor na dobu mezi 2. a 4. hodinou ranní i odpolední!

- Nejezte tučná jídla před jízdou a během jízdy, vyvolávají ospalost a únavu.
- Zajistěte si dostatečný přísun tekutin.
- Některé léky snižují pozornost a zvyšují únavu – podrobně si prostudujte příbalový leták.
- Únavu neodstraníte otevřením okna ani zvýšením hlasitosti rádia.
- Spolujezdec by měl pomáhat při navigaci, nikoli spát, spánek je stejně nakažlivý jako zívání!

Únava za volantem přichází náhle a bez varování, o to horší jsou její následky.

2.6.4 Policie ČR

Policie ČR

Policie ČR byla jako ozbrojený bezpečnostní sbor České republiky zřízena zákonem č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů. Její postavení v současné době upravuje zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Policie slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku veřejného pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropských společenství nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu. Policie ČR je podřízena Ministerstvu vnitra ČR [19].

Dopravní policie ČR

Služba dopravní policie zejména dohlíží na bezpečnost a plynulost silničního provozu, šetří dopravní nehody a projednává přestupky v blokovém řízení a ve správním řízení v oblastech svěřené jí zákonem.

Služba dopravní policie je řízena Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, které metodicky řídí nižší stupně dopravních inspektorátů na krajské a okresní úrovni.

Dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu se zabývají první skupiny okresních (městských) dopravních inspektorátů, dopravní nehody řeší druhé skupiny okresních (městských) dopravních inspektorátů [21].

Pravomoci dopravní policie ČR

Policisté mohou zamezit, aby řidič pokračoval v jízdě, a to odtažením vozu nebo technickým prostředkem (botičkou), a to na náklady řidiče nebo provozovatele vozidla. Musí k tomu mít odpovídající důvod (např. alkohol, drogy, léky, odmítnutí dechové zkoušky a následného lékařského vyšetření, podezření na předchozí zavinění nehody, zadržení řidiče podezřelého, že ujel z místa nehody, podezření na odcizení vozu, řízení vozu bez řidičského oprávnění). Pokud se důvody odstavení vozu týkají jen řidiče, může s vozem pokračovat jiný oprávněný účastník provozu. Důležitým ustanovením je však to, že ten, kdo takto odstavil vůz, musí se postarat o to, aby nedoznal újmy, tedy nebyl odcizen, vykraden nebo poškozen.

Policisté mohou na místě zadržet řidičský průkaz, což je staronové oprávnění Policie ČR. Vrácení této pravomoci představuje hlavní posílení práv policistů. Policista je však po jeho zadržení povinen oznámit to bez zbytečného odkladu registru řidičů. Obce mají zase povinnost do pěti pracovních dnů ode dne doručení zahájit řízení, na jehož základě lze řidičské oprávnění buď odebrat, nebo po jeho zastavení vrátit [20].

§ 118a Zabránění v jízdě

Policista může při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích přikázat řidiči motorového vozidla jízdu na nejbližší, z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, vhodné místo k odstavení vozidla a zabránit mu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla (dále jen "technický prostředek") nebo odtažením vozidla, jestliže řidič

- a) je podezřelý, že bezprostředně předtím zavinil dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví,
- b) ujel z místa dopravní nehody, na které měl bezprostředně předtím účast a kterou byl povinen oznámit policii podle § 47 odst. 3 písm. b),
- c) řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,
- d) se odmítl na výzvu policisty podrobit dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem,
- e) se odmítl na výzvu policisty v případě, že dechová zkouška podle písmene d) byla pozitivní, podrobit lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem, ačkoli toto vyšetření nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví,

- f) se odmítl na výzvu policisty podrobit lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli toto vyšetření nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví,
- g) řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem řidičského oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny,
- h) řídil motorové vozidlo, přestože mu byl soudem uložen trest nebo správním orgánem uložena sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel,
- i) je podezřelý ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a je důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení a nesložil kauci jako záruku, že se dostaví ke správnímu orgánu k projednání přestupku [3].

2.6.5 Bodový systém

Současná podoba bodového systému trestání řidičů motorových vozidel za dopravní přestupky byla v České republice zavedena 1. července 2006 novelizací zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Principy fungování bodového systému jsou kodifikovány v zákonech č. 411/2005 Sb. a 226/2006 Sb.

Bodový systém slouží ke kontrole řidičů motorových vozidel a ke zvyšování jejich motivace dodržovat pravidla silničního provozu. V zákoně je stanovena horní hranice 12 získaných bodů, po jejímž dosažení přijde řidič na jeden rok o svůj řidičský průkaz. Před jeho navrácením bude muset absolvovat přezkoušení v autoškole. Proti odebrání řidičského průkazu se řidič může bránit námitkou adresovanou obecnímu úřadu do pěti pracovních dnů od data doručení oznámení. Do rozhodnutí o její oprávněnosti smí řidič řídit.

Za přestupky je stanovena sazba od 1 do 7 bodů (podobně viz tabulka níže v textu). Pokud řidič poruší jedním jednáním více paragrafů, budou mu přiděleny body podle nejzávažnějšího, tedy nejvíce bodově hodnoceného přestupku. Na konto se body nejen přičítají, ale také mohou být odečteny - to v případě ročního období bez přestupku, za což se řidičovo konto sníží o 4 body [22].

3 Dopravní nehody

3.1 Dopravní nehody

Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

3.1.1 Nehodovost v ČR v letech 2008 – 2010

Pokud se budeme zabývat hodnotami uvedenými v následujících tabulkách, dojdeme k několika zajímavým výsledkům. Každým dnem slyšíme z médií, že české silnice jsou rájem pirátů, že český řidič je velmi nebezpečný a jiné negativní slogany. Z následujících tabulek se dozvídáme statistiky z předchozích tří let, konkrétněji z let 2008 - 2010. Hned první tabulka nám ukazuje, jaký trend má v České republice celková nehodovost včetně jejich následků. Je velmi povzbudivým faktem to, že počet nehod klesá. Klesá také počet těžce zraněných. Nejdůležitějším ukazatelem ale je počet usmrcených spoluobčanů. Ten dlouhodobě kolísá kolem 1000 lidských obětí, a takové číslo rozhodně není uspokojivé. Nejraději bychom samozřejmě viděli všechna čísla nulová, ale perpetuum mobile neexistuje ani v silniční dopravě. Proto je velmi potěšující, že zvýšenou činností policie se počet nehod snižuje, ale je otázkou jakým způsobem donutit řidiče, aby na silnicích jezdili tak, aby nezabíjeli.

Tabulka 3 – Počet dopravních nehod v ČR

ROK	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda v mil. Kč
2008	160 376	992	3 809	24 776	7 742
2009	74 815	832	3 536	23 777	4 981
2010	75 522	753	2 823	21 610	4 925

[23]

Vývoj následků nehod byl v roce 2010 příznivý, neboť zaznamenáváme další pokles počtu usmrcených a zraněných osob. Počet nehod zůstal prakticky na stejné úrovni jako v roce 2009 a jeho pokles oproti období před rokem 2009 lze především přisoudit legislativní změně, která od 1. ledna 2009 změnila „hranici“ povinnou pro hlášení nehody Policii z původních 50 000 Kč na 100 000 Kč. [23]

V následující tabulce je přehled o počtech nehod podle sledovaných viníků, včetně podílu na celkovém počtu nehod, v letech 2008 - 2010. Z této statistiky vyplývá, že největším viníkem dopravní nehody je sám řidič.

Opět můžeme hovořit o všeobecném poklesu všech ukazatelů, závadou komunikace, lesní zvěře a ostatních, které v roce 2010 zaznamenali nárůst. Lze konstatovat, že skutečný stav našich silnic je nejen dle řidičů žalostný.

Důležitým ukazatelem je razantní pokles DN řidičem motorového vozidla v letech 2009 a 2010 na méně jak polovinu oproti roku 2008.

Tabulka 4 - Přehled viníků dopravní nehody

Viník nehody	2008	2009	2010
Řidič motorového vozidla	147 338	67 222	67 455
Řidič nemotorového vozidla	2 376	2 229	2 052
Chodec	1 989	1 758	1 729
Jiný účastník	212	116	110
Závadou komunikace	327	307	448
Technická závada vozidla	887	454	480
Lesní, domácí zvěř	7 499	3 076	3 523
Jiné zavinění	539	348	412

[23]

Velmi významnou vypovídající schopnost má tabulka 5, která ukazuje, jak se na celkovém počtu DN podílely jednotlivé věkové kategorie řidičů. Je zajímavé, že podíl řidičů věkové skupiny do 18 let se po všechny tři roky držel na nízké úrovni 0,2 – 0,4 % všech nehod. Je to sice relativně malé procento, ale vezmeme – li v úvahu fakt, že takový řidič by se na silnici vůbec dostat neměl, je to na pováženou. Velmi důležitým faktorem je rostoucí trend v kategoriích 34 - 44, 45 – 54, 55 - 64 a nad 65 let. Je to velmi zneklidňující fakt, neboť zejména první skupina řidičů, v podstatě nejčastějších, zřejmě dělá něco chybně. V kategoriích 55 – 64 a nad 65 let se ukazuje vzrůstající podíl zřejmě vlivem stárnutí populace, neboť je hlavní příčina v tom, že takových řidičů u nás spíše přibývá, než že by se zhoršovala jejich kvalita. V dalších kategoriích zůstávají hodnoty na přibližně stejných hodnotách, mírný pokles zaznamenáváme u kategorie 21 – 24 a 25 – 34 let.

Tabulka 5 – Věková struktura viníků nehod

Věk řidiče	Počet zaviněných nehod					
	2008		2009		2010	
	Počet	Podíl %	Počet	Podíl %	Počet	Podíl %
Do 18 let	229	0,2	159	0,4	119	0,3
18 - 20	8 064	8,3	3 676	8,9	3 107	7,7
21 - 24	12 494	12,9	5 600	13,5	4 835	12,0
25 - 34	29 087	30	11 895	28,7	11 404	28,3
35 - 44	19 648	20,3	8 426	20,3	8 929	22,1
45 - 54	12 784	13,2	5 278	12,7	5 438	13,5
55 - 64	9 387	9,7	3 985	9,6	4 082	10,1
Nad 64	5 184	5,4	2 387	5,8	2 425	6,0

[23]

Z tabulky 6 vyplývá, že jasně nejčtenější příčinou DN bylo vždy nesprávný způsob jízdy. Jde však o velmi těžkou interpretaci tohoto výsledku, neboť pod tímto termínem lze nalézt mnoho jiných příčin. Od nedodržení bezpečné vzdálenosti, přes jízdu po tramvajovém pásu až po nevěnování se řízení vozidla. Na druhou stranu je ale potěšující, že absolutní četnost těchto případů klesá, mimo nesprávného způsobu jízdy, kterou nemusíme označovat za nejtragičtější příčinu, jelikož jak bylo zmiňováno výše, patří do této kategorie i přestupky, které nemusí přímo ohrožovat ostatní motoristy.

Tabulka 6 – Hlavní příčiny nehod v ČR

Hlavní příčiny nehod	Počet nehod		
	2008	2009	2010
Nepřiměřená rychlost	23 187	15 348	14 633
Nesprávné předjíždění	2 975	1 654	1 543
Nedání přednosti	28 625	12 241	12 060
Nesprávný způsob jízdy	92 551	37 977	39 219

[23]

V tabulce 7 je přehledně rozepsány četnosti jednotlivých příčin. Tou absolutně nejčetnější je nevěnování se řízení řidičem vozidla, s nejvyšším zastoupením 27 119 nehod v roce 2008, ale s nejvyšším podílem v roce 2010. Podíl na celkovém počtu nehod je takřka odstrašující s 26,5 % podílem všech nehod, znamená to, že každá 4. nehoda je zaviněná právě touto příčinou. O mnoho lépe na tom není následující příčina, bezpečná vzdálenost za vpředu jedoucím vozidlem s 21,60% podílem, ačkoliv tendence je klesající s podílem 13,02 % v roce 2010, patří na druhou příčku. Všem známá, a všemi kritizovaná rychlost skončila až na 4. místě v roce 2008 s 9 % respektive 8,9. místě s 5 % v roce 2010. V následujících letech jsou tato čísla poměrově podobná, i když mnohokrát mají klesající tendenci, která je v souladu s klesajícím počtem dopravních nehod.

Tabulka 7 – Deset nejčetnějších příčin DN

Pořadí	Nejčetnější příčiny nehod motorových vozidel	2008	2009	2010
1	Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	27 119	11 888	12 332
2	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	24 961	6 198	6 078
3	Nesprávné otáčení nebo couvání	14 845	5 348	5 554
4	Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	10 359	7 683	2 458
5	Nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ !"	9 383	3 809	3 576
6	Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	7 040	4 454	3 557
7	Nezvládnutí řízení vozidla	6 416	3 854	3 470
8	Jiný druh nesprávné jízdy	6 372	4 342	4 775
9	Vjetí do protisměru (od 2010 jízda po nesprávné straně vozovky)	4 780	2 592	2 458
10	Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 296	1 827	2 443

[11]

Dalším důležitým měřítkem při hodnocení dopravní situace je hledisko místa vzniku. V tabulce 8 je přehled počtu DN vzniklých v obci i mimo ni v letech 2008 – 2010. Pokud budeme podrobněji zkoumat její výsledky, dojdeme k závěru, že ač je podíl nehod mimo obec téměř třetinový, počet mrtvých je výrazně vyšší než při nehodách v obci. Tato skutečnost platila pro všechny zmíněné roky. V roce 2008 bylo

šetřeno Policií ČR v obcích řešeno celkem 115 958 nehod, při nichž zahynulo 393 osob, tedy o celých 98 osob více než v roce 2009 a o 133 více než v roce 2010. Tendence je tedy velice pozitivní, jelikož je klesající. Totéž platí o počtu nehod celkových. Značí to, že v tomto ohledu byl rok 2008 velice krutý. Pokud se podíváme na stavy zraněných, dopadneme úplně jinak. Zatímco mimo obec umírá méně osob, počet těžce a lehce zraněných je přibližně stejný. Je ovšem pozitivní, že ačkoliv jsou rozdíly v letech 2008 – 2010 minimální, mají klesající tendenci.

Tabulka 8 – Přehled počtu dopravních nehod vzniklých v obci a mimo ni 2008 – 2010

Místo nehody	Počet nehod	Počet usmrcených	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných
2008				
V obci	115 958	393	1 990	13 970
Mimo obec	44 418	599	1 819	10 806
Z toho dálnice	4 484	29	85	562
2009				
V obci	52 421	295	1 854	13 452
Mimo obec	22 394	537	1 682	10 325
Z toho dálnice	2 008	24	70	496
2010				
V obci	54 024	260	1 521	12 451
Mimo obec	21 498	493	1 302	9 159
Z toho dálnice	2 528	25	47	543

[23]

3.1.2 Dopravní nehodovost v Jihočeském kraji v letech 2008 – 2010

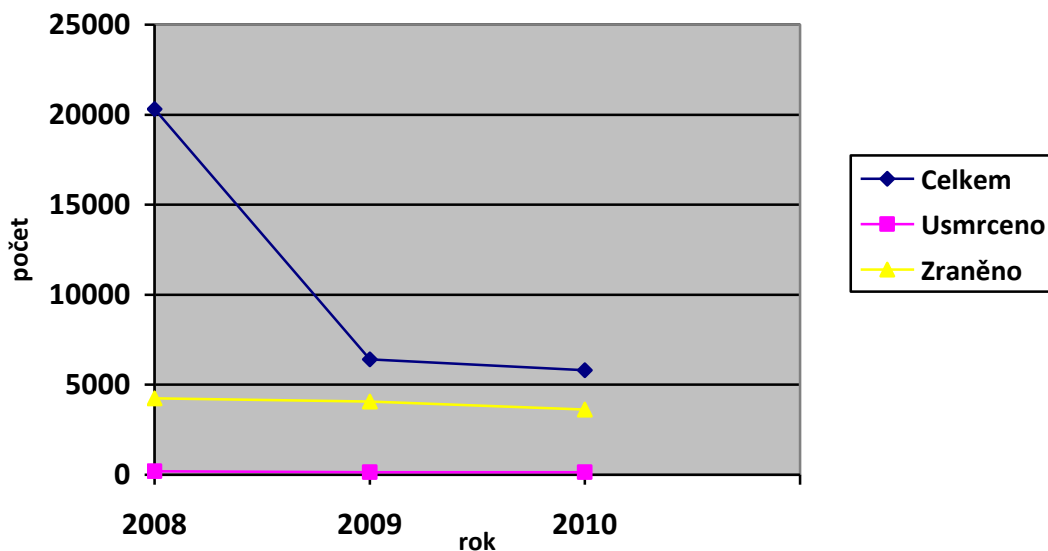
V grafu 9 se pouze graficky velmi dobře zobrazuje trend nehodovosti v Jihočeském kraji. Velmi zajímavý je poměrně stabilně klesající tendence nehod. Zatímco v roce 2008 bylo celkem v Jihočeském kraji 10 694, v roce 2010 jich bylo pouze 27,1 % (2 899) oproti roku 2008. Na základě posouzení výskytu modré barvy, která značí celkový počet nehod, je příjemným pohledem na mírně klesající žlutou a červenou barvu, které značí úmrtnost a počet zraněných na silnicích.

Statistiky ukazují klesající tendenci nehod, zraněných a usmrcených. Ovšem nepotěšující je skutečnost, že při poklesu nehod se zvyšuje procento. Zatímco v roce 2008 připadalo 1 % úmrtí proti počtu nehod, v roce 2010 se poměr zvýšil na 2,5 %. Stejným směrem se ubírá i počet zraněných. Zatímco v roce 2008 připadalo na celkový počet nehod v Jihočeském kraji 21,13 %, v roce 2010 je průměr zraněných 62,54 %.

Českokrumlovský okres kopíruje výše uvedený obrázek poklesu nehodovosti a zároveň zvyšující se poměr úmrtnosti a počtu zraněných proti celkovému počtu nehod. Zatímco v roce 2008 je způsobeno 841 nehod, v roce 2010 je počet 304. Poměr úmrtnosti má také vysoký skok směrem nahoru a to v z 0,71 % v roce 2008 na 2,35 % v roce 2010. Počet zraněných je situován stejně. V roce 2008 je zraněno 25,80 % z celkového počtu nehod a v roce 2010 stoupá poměr na 47,70 %.

V praxi to znamená, že ačkoliv počet nehod má klesající tendenci, počet zraněných a usmrcených klesá pomaleji než celková nehodovost. Jak znázorňuje níže uvedený graf 9.

**Graf 9 - Celková nehodovost v Jihočeském kraji
2008 -2010**



Zdroj: Příloha 1

3.1.3 Přehled nehod podle příčiny v Jihočeském kraji

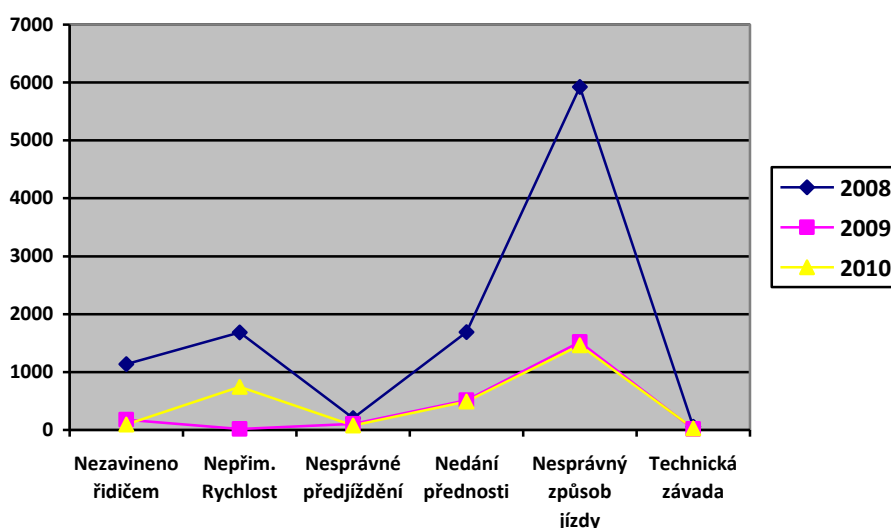
Příčiny patří mezi nejdůležitější aspekty nehodovosti. Jsou většinou ovlivňovány řidičem, tedy člověkem. Tyto příčiny vznikají jednáním a chováním jedince v silničním provozu

Dlouhodobě druhé nejvyšší hodnoty vykazují přestupky zařazené policisty do skupiny nesprávný způsob řízení. Zde je velmi těžké přesněji předikovat jaké přestupky sem patří. Jsou to ovšem ty, které nejsou uvedeny jako samostatné přestupky.

Jak znázorňuje graf 10, dalšími přestupky jsou Nepřiměřená rychlost (25,73 %), Nedání přednosti (17,01 %) a Nesprávné předjíždění (2,69 %). Jenom samotný nesprávný způsob jízdy zaznamenal hodnotu 50,64 % (1 465 přestupků) v Jihočeském kraji. Ostatní přestupky již svým významem nejsou tak podstatné, i když ne nevýznamné. Zanedbatelný počet přestupků tvořily nesprávné parkování, dálniční poplatky a držení hovorového zařízení. I když zrovna volání za volantem, snižuje koncentraci řidiče a může zvýšit nebezpečnost jeho jízdy.

Z níže uvedeného grafu je vidět, již zmíněný pokles nehodovosti. Je důležité zmínit, že většina příčin kopíruje tvar křivky v letech 2008 – 2010. Pouze Nepřiměřená rychlost má tendenci klesající. Jako důvod lze uvést zvýšenou aktivitu Policie ČR a bodového systému, který je k rychlosti na komunikacích nekompromisní.

Graf 10 - Přehled nehod podle příčiny v JČ

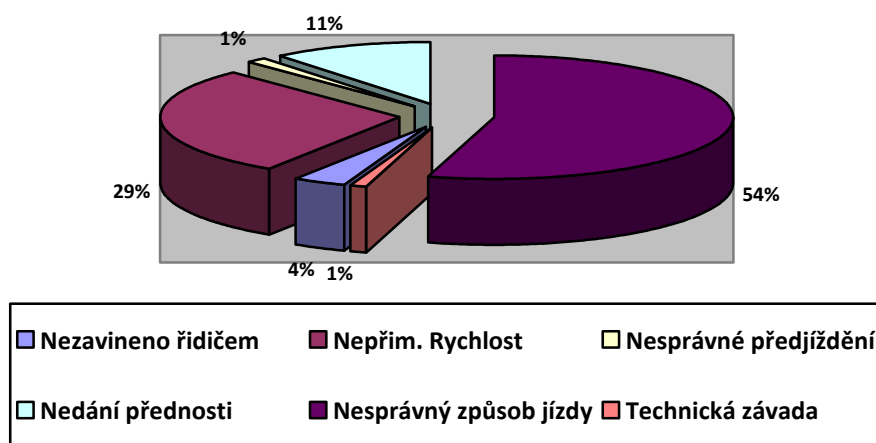


Zdroj: Příloha 4

3.1.3.1 Podíl nehod podle příčiny v Českokrumlovském okrese

I v Českokrumlovském okrese tvoří nevyšší podíl (jak znázorňuje graf 11) příčin k způsobení dopravních nehod Nesprávný způsob jízdy s 54 %, následuje Nepřiměřená rychlost s 29 % a Nedání přednosti s 11 % podílu. Pod pojmem nesprávný způsob jízdy lze zahrnout velké množství porušení pravidel silničního provozu, kam se zahrnuje např. použití mobilního telefonu, chování řidiče v kritické situaci a jiné aktivity řidiče během jízdy. Všechny výše zmíněné aspekty jsou zahrnuty do výzkumu této práce.

Graf 11 - Podíl nehod podle příčiny v ČK okrese



Zdroj: Příloha 4

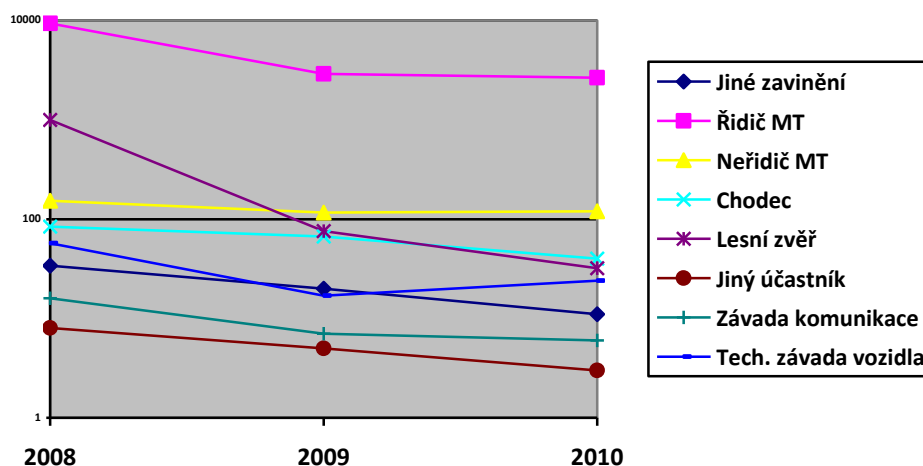
3.1.4 Přehled nehod podle zavinění v Jihočeském kraji

Dalším sledovaným aspektem této práce je přehled nehod podle zavinění. Policií je sledováno několik skupin, které mohou zavinit dopravní nehodu. Je nutné zmínit ty nejdůležitější. Policejní statistiky ukazují, které skupiny mají nejvyšší podíl na zavinění dopravní nehody. Důležité je říci, že nejvíce nehod způsobují Řidiči motorových vozidel s průměrem od 87,40 % v roce 2008 až 91,86 % v roce 2010. Ačkoliv dle níže uvedeného grafu 12 tato skupina v počtu klesá, její podíl v celkovém počtu nehod se zvyšuje. Velký pokles v počtu i v poměru zaznamenává Lesní a domácí zvěř.

Nutné je zmínit, že stoupající trend má Technická závada vozidla, která zaznamenává mírný nárůst v roce 2010 oproti roku 2008. Zajímavostí je, že právě

v těchto letech se zpřísnili podmínky pro technickou kontrolu a vytvořil se celostátní systém technických kontrol.

Graf 12 - Nehodovost dle zavinění v JČ



Zdroj: Příloha 2

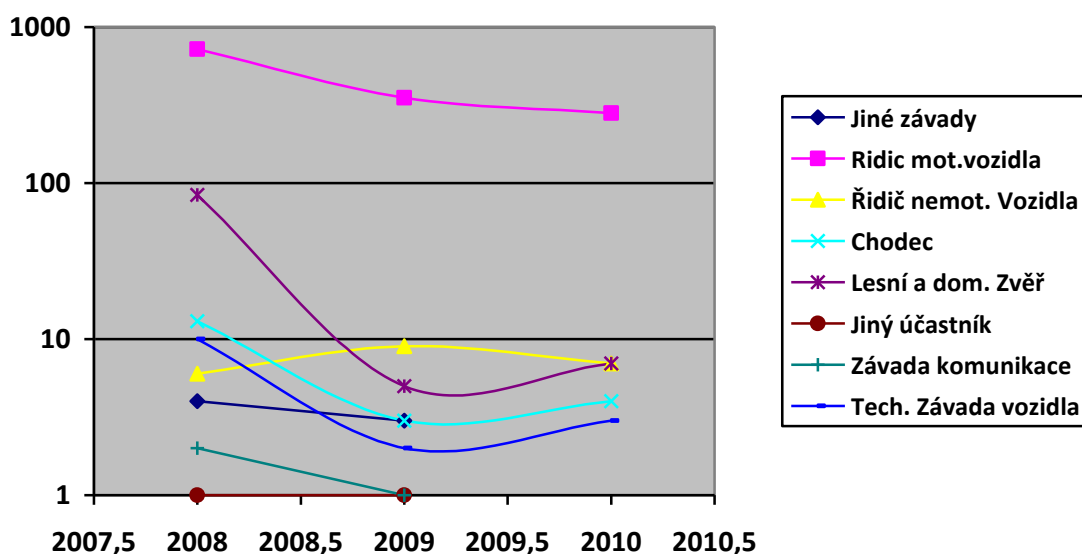
3.1.4.1 Přehled nehod podle zavinění v Českokrumlovském okrese

Hodnotí-li se přehled a výskyt nehod podle zavinění v Českokrumlovském okrese, mírně se odlišuje od vývinu celého Jihočeského kraje. Na špici hodnocených se drží jako viník Řidič motorového vozidla s klesající tendencí, ačkoliv v poměru ke všem nehodám v ČK okrese podíl Řidičů motorových vozidel stoupá a to o 6,7 % v roce 2010 oproti roku 2008.

Je důležité povšimnout si ostatních hodnocených viníků, kteří mají stoupající tendenci. Ačkoliv oproti roku 2008 jsou na nižší úrovni, v porovnání s rokem 2009 stoupají. Jak je zobrazeno v grafu 13.

Dále je třeba zmínit Závady na komunikaci a jiné závady, které v roce 2010 nezpůsobili žádnou dopravní nehodu.

Graf 13 - Nehodovost dle zavinění v ČR



Zdroj: Příloha 2

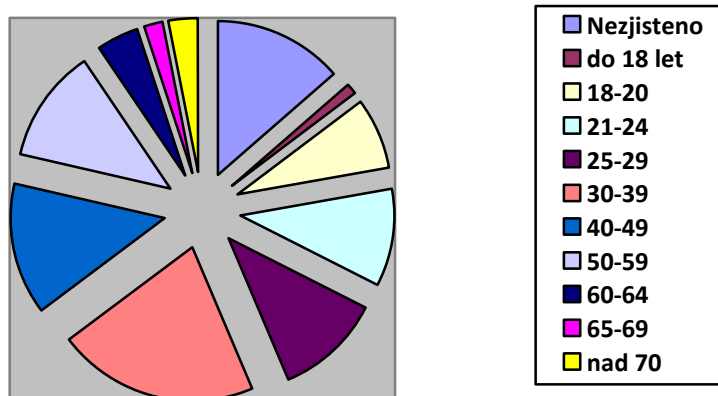
3.1.5 Přehled nehod podle věku řidiče (viníka) v Jihočeském kraji

Věku řidiče je nutné přiložit velkou váhu. Věkové rozdíly přinášejí jiný způsob řízení. I na nehodovosti se podílí velkou měrou.

Věkové skupiny Policie ČR rozděluje do 11 skupin. Dle níže uvedeného grafu 14 vytvořeného z dat (v příloze č. 3) roku 2010, je vidět, že mezi nejvíce způsobující nehody patří skupina ve věku 30 – 39. let. Uvedená skupina má podíl na celkové nehodovosti v JČ od 22,2 % v roce 2008 až na 21,1 % v roce 2010. Další věková skupina způsobující nejvíce nehod je skupina ve věku 40 - 49. let. Tato skupina se podílí v poměru 15 % v roce 2008 a v 14 % v roce 2010. O třetí a čtvrté místo se střídají skupiny řidičů ve věku 50 - 59. let a 21 – 24. let. Tyto skupiny mají v průměru 11,8 % podílu na způsobení dopravních nehod.

Dle statistik je nutné zmínit, že řidiči, způsobující nejvíce dopravních nehod není věková skupina mladých, tedy ve věku 18 – 29. let, jak je neustále diskutováno. Legislativa hledá způsoby, jak tuto skupinu ochránit před způsobením dopravní nehody. Jak ji tedy zdokonalit. Přitom čísla ukazují, že je nutné zaměřit se na řidiče s dlouhou praxí. Hypoteticky lze zkonstatovat, že jsou nevětšími viníky řidiči s velkou praxí právě proto, že mají vnitřní jistotu a nedokážou zhodnotit danou situaci na vozovce objektivně.

Graf 14 - Nehodovost dle věku viníka v JČ 2010



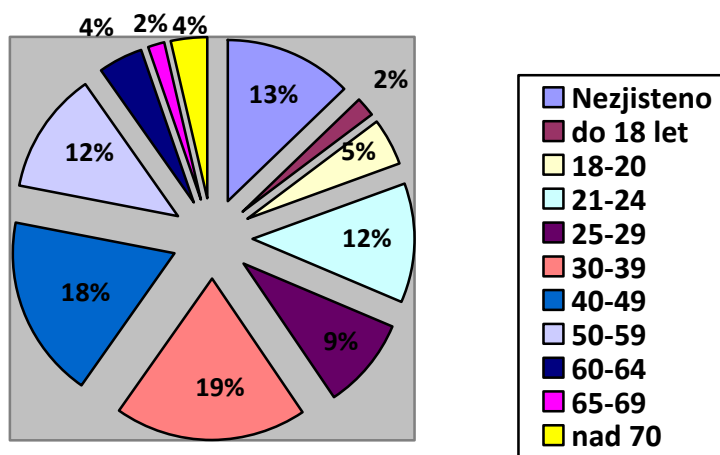
Zdroj: Příloha 3

3.1.5.1 Přehled nehod podle věku řidiče (viníka) v Českokrumlovském okrese

Českokrumlovský okres věrně kopíruje podíly viníka Jihočeského kraje. Mezi největší viníky se opět řadí řidiči ve věkové skupině 30 - 39 jak znázorňuje níže uvedený graf 15 s podílem 19,2 %. Hned v závěsu je skupina řidičů ve věku 40 – 49 s podílem 18,1 %.

Důležité je zmínit, že jediným rozdílem v pořadí věkových skupin 21 – 24. let, která se v daném okrese posouvá na 3. místo s podílem 11,7 %. Nejméně rizikovými skupinami jsou řidiči pod 17. let. Tuto skutečnost lze posuzovat za kladnou, jelikož do ní spadá malá část celé populace řidičů.

Graf 15 - Nehodovost dle věku viníka v ČK 2010



Zdroj: Příloha 3

3.2 Bodový systém

3.2.1 Tabulka bodového systému

Od 1. července roku 2006 se Česká republika přidala k mnoha západním zemím, které využívají tzv. Bodového systému. Takový systém má řidiče přinutit k tomu, aby při pohybu na pozemních komunikacích dodržovali předpisy dané současnou legislativou. Umožňuje tak docílit zlepšení stavu na silnicích. V tabulce 8 je výňatek z předpisů bodového systému, který je v souladu s výzkumy, které budou v rámci této práce prováděny. Můžeme zde vidět, za jaký přestupek „získá“ řidič kolik bodů, jakou může dostat blokovou pokutu a v některých případech i zákaz činnosti, znamenající odnětí nejen řidičského průkazu, ale i svobody. Nejvýše hodnoceným přestupkem je předjíždění vozidel s ohrožením s 6 body, překročení rychlosti s 5 body, dále držení telefonního přístroje se 3 body. Za porušení povinnosti být za jízdy připoután náleží řidiči pouze 2 body a bloková pokuta až do výše 2000 Kč.

Tabulka 9 – Výňatek bodového systému ČR

Přestupek / trestný čin podle ustanovení	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení	Zákaz činnosti	Bloková pokuta
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec	5	5000-10000	6 měsíců – 1 rok	ne
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec	3	2500-5000	1 měsíc – 6 měsíců	2500
Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2	1500-2500	ne	2000
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec	2	2500-5000	1 měsíc – 6 měsíců	1500
Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky	1	1500-2500	ne	2000
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	1500-2500	6-12m	1000
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	6	5000-10000	6-12m	ne
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3	1500-2500	ne	1500
porušení ustanovení § 32 z. č. 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	1	15000-2500	ne	2000

[24]

3.2.2 Počet bodovaných řidičů

Obecními úřady obcí s rozšířenou působností bylo v prosinci 2010 (stav k 31. 12. 2010) v centrálním registru řidičů evidováno 659 726 řidičů, kteří se dopustili přestupků (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidiče, tzn., že má na svém kontě „nějaký bod“. Výše uvedené odpovídá 9,99 % z registrovaných řidičů, tzn. cca každý 10. řidič.

Tabulka 10 ukazuje rozložení bodovaných řidičů v jednotlivých krajích. Nejvíce bodovaných řidičů je v Jihomoravském kraji (85 378), následovaný Prahou (80 323) a krajem Středočeským (73 661). Jihočeský kraj se „umístil“ na 7. místě (40 174), což ho řadí k lepšímu průměru. Nejlepším v tomto ohledu se stal Liberecký kraj (24 670), který měl ale i nejnižší podíl registrovaných řidičů vůči těm bodovaným (9,25 %). V tomto měřítku byl prvním nejhorším kraj Karlovarský (13,84 %), druhý kraj Ústecký (12,47 %), následovaný krajem Jihomoravským (11,92 %). I v tomto ohledu se Jihočeský kraj umístil zhruba v polovině, a sice na 6. místě (9,54 %). Nejlepším v tomto ohledu byl kraj Pardubický (7,67 %).

Pro představu v České republice bylo k 30. 12. 2010 celkem 659 726 bodovaných řidičů, což představuje 9,99 % všech řidičů. To znamená, že každý 10. řidič má nějaký bod. Nejčetnější takovou skupinou je skupina řidičů se 2 body, těch bylo 201 730. Nejvíce se o to zasloužil kraj Jihomoravský a Středočeský, které dali dohromady téměř jednu čtvrtinu všech řidičů (50 631). Jihočeský kraj se podílel v 12 447 případech, čímž by zaznamenal 7. příčku. Naopak nejméně početnou skupinou řidičů je skupina s 11 body v celkovém počtu 4 392. Nejvyššího podílu na tomto výsledku se zasloužily Jihomoravský kraj (595) a Praha (570), následovány kraji Ústeckým (487), Středočeským (420) a Moravskoslezským (410). I v tomto měřítku se Jihočeskému kraji vcelku „dařilo“ a ziskem 238 řidičů obsadil 7. místo. Jihočeský kraj můžeme všeobecně považovat za průměrný kraj, vždy se na celkových počtech podílel průměrných přírůstkem. V celé ČR bylo k 30. 12. 2010 evidováno 30 041 řidičů s plným 12 ti bodovým ziskem, znamenajícím odebrání řidičského průkazu. Nejvíce jich bylo v Ústeckém kraji, Středočeském kraji a v Moravskoslezském. Zajímavé je, že se v těchto statistikách příliš v popředí neobjevuje Praha, ačkoliv patří do první poloviny. Na jihu Čech bylo takových řidičů 1547.

V následující tabulce je uveden celkový počet evidovaných bodovaných řidičů v jednotlivých krajích.

Tabulka 10 – Bodování řidičů v jednotlivých krajích

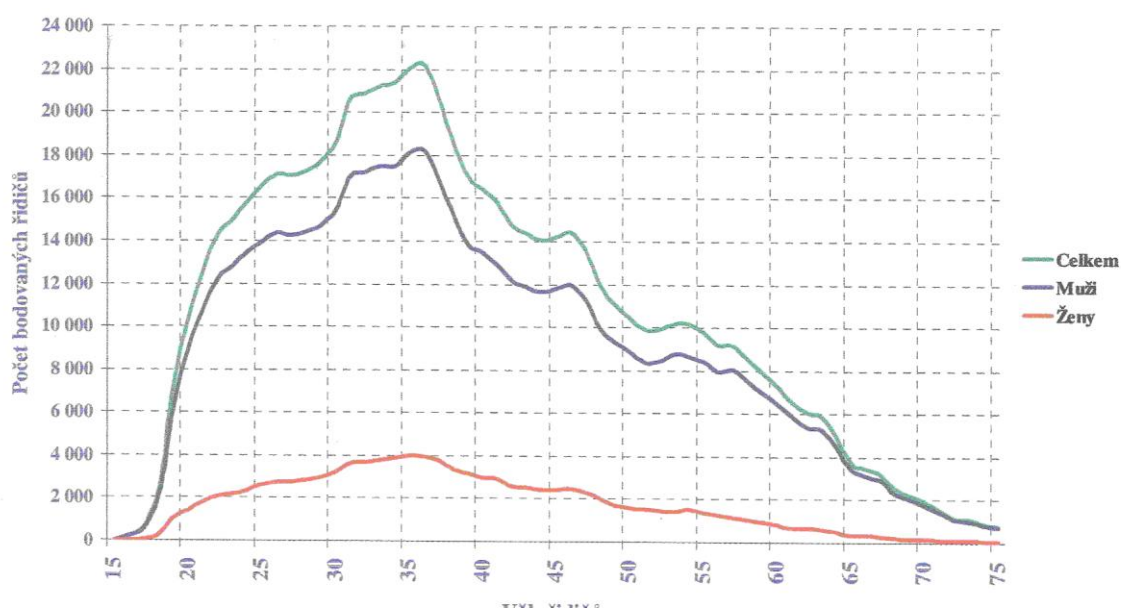
ORP kraj	1b	2b	3b	4b	5b	6b	7b	8b	9b	10b	11b	12b	bodovaných řidičů	bodovaných řidičů /celkový počet řidičů	průměrný počet bodovaných řidičů/ORP
Praha	17 892	23 120	12 516	6 671	5 355	3 405	4 446	1 461	1 057	801	570	3 029	80 323	9,34%	0
Jihočeský kraj (17 ORP)	9 029	12 447	5 901	2 980	2 060	1 664	2 781	627	555	345	238	1 547	40 174	9,54%	2 363
Jihomoravský kraj (21 ORP)	16 133	27 035	14 012	6 524	5 279	3 854	5 011	1 474	1 169	867	595	3 425	85 378	11,92%	4 066
Karlovarský kraj (7 ORP)	6 631	6 764	3 202	1 896	1 325	1 941	1 980	478	363	273	208	1 529	26 590	13,84%	3 670
Královéhradecký kraj (15 ORP)	6 614	11 433	4 717	2 613	1 868	1 293	2 448	550	394	284	184	1 318	33 716	9,37%	2 248
Liberecký kraj (10 ORP)	4 038	8 091	3 493	1 959	1 206	977	2 159	356	368	281	176	1 566	24 670	9,25%	2 467
Moravskoslezský kraj (22 ORP)	13 090	18 598	12 024	4 491	3 910	2 740	5 784	1 068	821	680	410	3 463	67 079	9,26%	3 049
Olomoucký kraj (ORP)	7 106	11 713	5 820	3 102	2 139	1 774	2 711	692	601	388	272	1 601	37 919	9,77%	2 917
Paroubický kraj (ORP)	4 480	8 549	3 777	1 871	1 335	1 004	1 908	338	300	222	134	1 049	24 967	7,67%	1 664
Pízenský kraj (15 ORP)	6 735	11 253	3 065	2 575	1 877	1 419	2 523	539	418	306	229	1 639	32 578	9,08%	2 305
Středočeský kraj (26 ORP)	14 626	23 596	10 383	5 358	3 724	3 057	6 017	1 155	977	709	420	3 639	73 661	9,25%	2 833
Ústecký kraj (16 ORP)	10 972	18 423	8 291	4 710	3 425	2 570	4 695	1 103	901	704	487	4 179	60 460	12,47%	3 779
Vysočina (15 ORP)	6 812	11 181	4 313	2 230	1 481	1 051	1 734	422	307	206	142	894	30 773	9,31%	2 052
Zlínský kraj (13 ORP)	7 037	12 527	6 771	3 124	2 605	1 928	2 672	798	624	462	327	1 463	40 338	10,99%	3 103
ČR	195	730	285	50 104	37 589	27 777	46 869	11 061	8 855	6 528	4 392	30 341	659 726	9,99%	3218

[25]

3.2.3 Specifikace bodovaných řidičů podle věku

Z hlediska věkového rozložení lze mezi řidiči nalézt značné diference. Největší skupina bodovaných řidičů je ve věku 36 a 35 let, následují řidiči ve věku 34, 33 a 32 let.

Graf 16 - Skupiny bodovaných řidičů podle věku

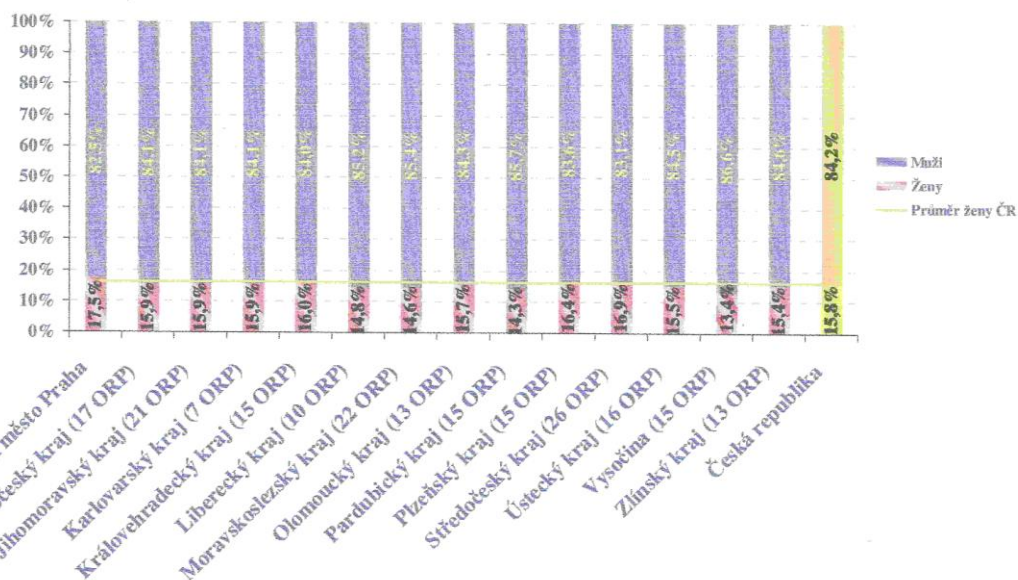


[25]

Poměr všech registrovaných řidičů je za dobu platnosti bodového systému ustálený, tvořícího cca 16 % ženy a 84 % muži.

Obecně lze konstatovat, že bodovaní jsou každý 7. řidič - muž a každá 27. řidička. Průměrně je pak každý 10. řidič s nenulovým bodovým ziskem. Jak ukazuje následující graf 17.

Graf 17 – Bodování řidičů dle pohlaví muž x žena



[25]

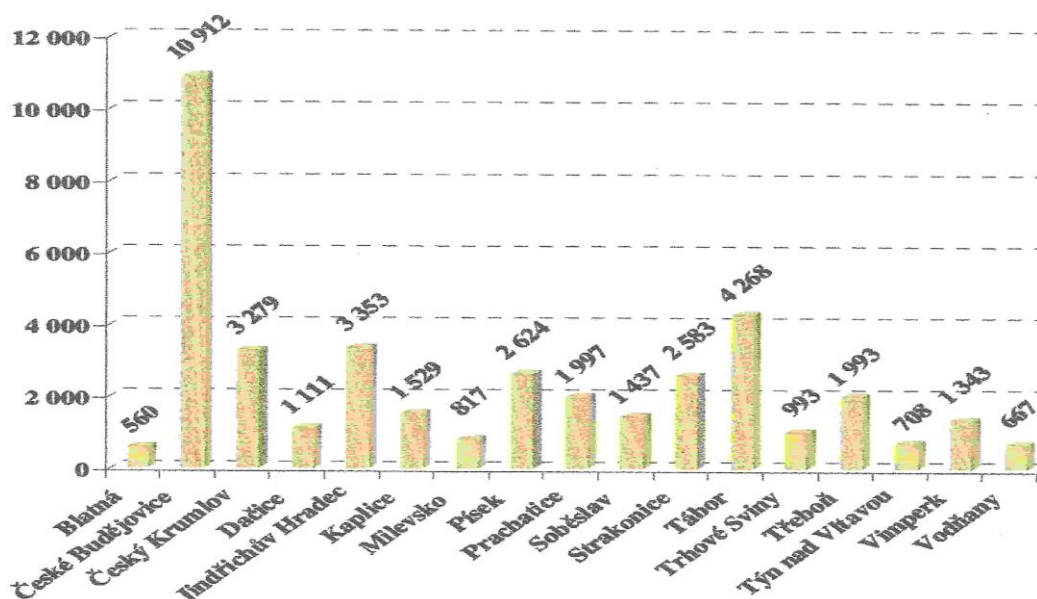
3.2.4 Bodování v Jihočeském kraji

3.2.4.1 Počet bodovaných řidičů v Jihočeském kraji

Jelikož cílem práce bude úsek silnice 1. tř. v Kaplickém území, je třeba zmínit také bodování v Jihočeském kraji, pod který spadá. Jak ukazuje graf 18, Kaplicko patří na 9. místo s počtem udělených bodů (1529). S nejvyšším počtem udělených bodů je Českobudějovicko (10 912) s nejnižším počtem patří Vodňany (667) a Blatná (560).

Samozřejmě je nutné zmínit, že čísla odráží také velikost vybraných území, kde Českobudějovicko patří k největším. Dalšími aspekty jsou počty tříd a kvalita silnic.

Graf 18 - Počet bodovaných řidičů v Jihočeském kraji



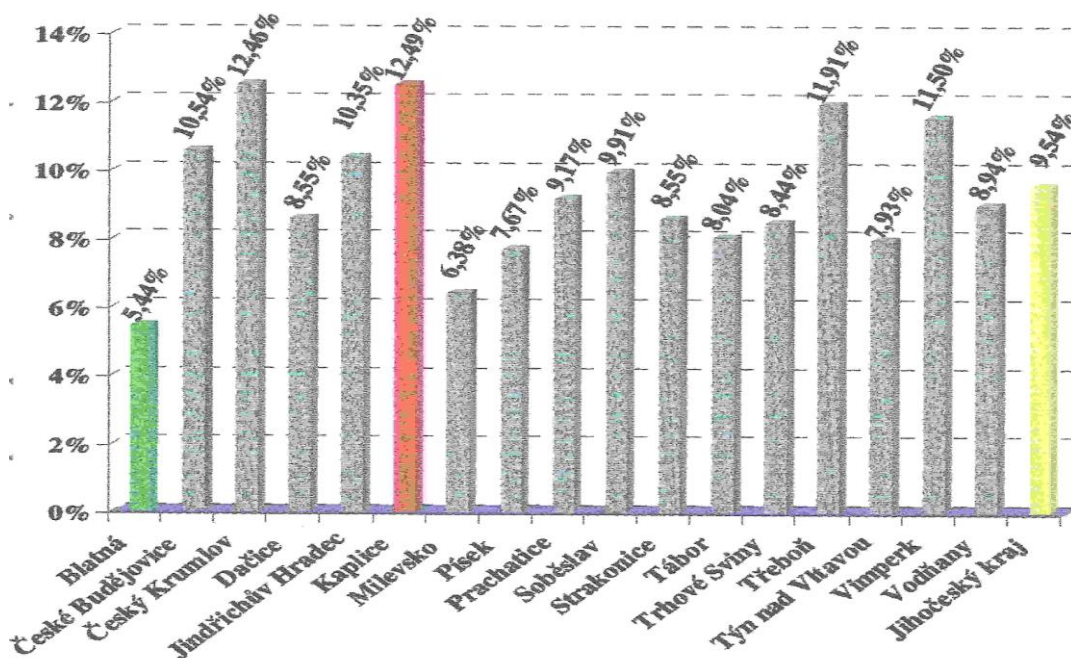
[25]

3.2.4.2 Poměr počtu bodovaných řidičů

Jak je již zmiňováno výše, důležitým aspektem k hodnocení je rozloha posuzovaného území (obce s rozšířenou působností). Jak vypovídá graf 19, Kaplicko se řadí k místům s největším poměrem bodování (12,49 %), hned za ním následuje České Budějovice (12,46 %). Nejnižší poměr je na území Blatné (5,44 %). Jak vypovídá mapové schéma níže uvedené.

Průměrem celého Jihočeského kraje je 9,54 %, což znamená, že Kaplicko převyšuje krajský průměr o 2,95 %, České Budějovice o 2,92 %, zatím co Blatná je 4,1% pod průměrem, tedy v kladné úrovni.

Graf 19 – Poměr bodování dle posuzovaných území



[25]

3.2.5 Porušení vybraných legislativních ustanovení v porovnání 2009 - 2010

V případě této statistiky (tabulka 11) vycházím z právního předpisu č. 200/1990 Sb. Ve znění pozdějších předpisů. Uvedené § jsou uvedeny v tabulce.

Při vypočtení absolutních i relativních výsledků vycházím z těchto hodnot:

- 100 % v roce 2009 – 572 695 přestupků a trestných činů
- 100 % v roce 2010 – 481 087 přestupků a trestných činů (pokles o 16 %)

Tabulka 11 – Porušení vybraných legislativních ustanovení

Právní předpis	Jednání	bodů	2009	2010
200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm. f	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km.h-1	2	207 980	163 631
			36,32%	34,01%
200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm. l	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz za	1	142 815	119 476
			24,94%	24,84%
200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm. l	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2	127 562	109 361
			22,27%	22,73%
200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm. l	porušení ustanovení § 32 zákona c.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	1	50 239	46 283
			8,77%	9,62%
200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm. f	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	3	44 099	42 336
			7,70%	8,80%
Celkem			572 695	481 087

[26]

3.3 Průzkumy důležitých faktorů k bezpečnosti v silničním provozu

3.3.1 Průzkum povinného používání světel

Povinnost svícení je stanovena § 32 zákona č. 361/2002 Sb. S účinností od 7. února 2011 by měly být všechny osobní automobily a lehká vozidla, která jsou využívána ke komerčním účelům (small delivery vans) vyrobená po tomto termínu, vybavena zařízením, které při nastartování vozidla automaticky zapne povinné osvětlení vozidla vyžadované pro celodenní svícení za nesnížené viditelnosti. Tato povinnost pro autobusy a těžká nákladní vozidla nabude účinnosti o 18 měsíců později, tj. v srpnu 2012.

V současné době platí povinnost svícení za dne ve 13 členských státech Evropské unie, z toho v 7 celoročně plošně (povinnost platí dále i v Norsku). To znamená, že ve 48 % členských států Evropské unie tato povinnost již platí.

Evropská komise předpokládá, že zavedení povinného svícení za dne za nesnížené viditelnosti ve všech členských státech Evropské unie by přineslo roční úsporu 2 400 usmrcených, 17 000 těžce zraněných a 51 000 lehce zraněných osob. [29]

3.3.2 Účinnost celodenního svícení za dne za nesnížené viditelnosti

Zahraniční studie uvádějí následující dopad zavedení povinného svícení za dne za nesnížené viditelnosti:

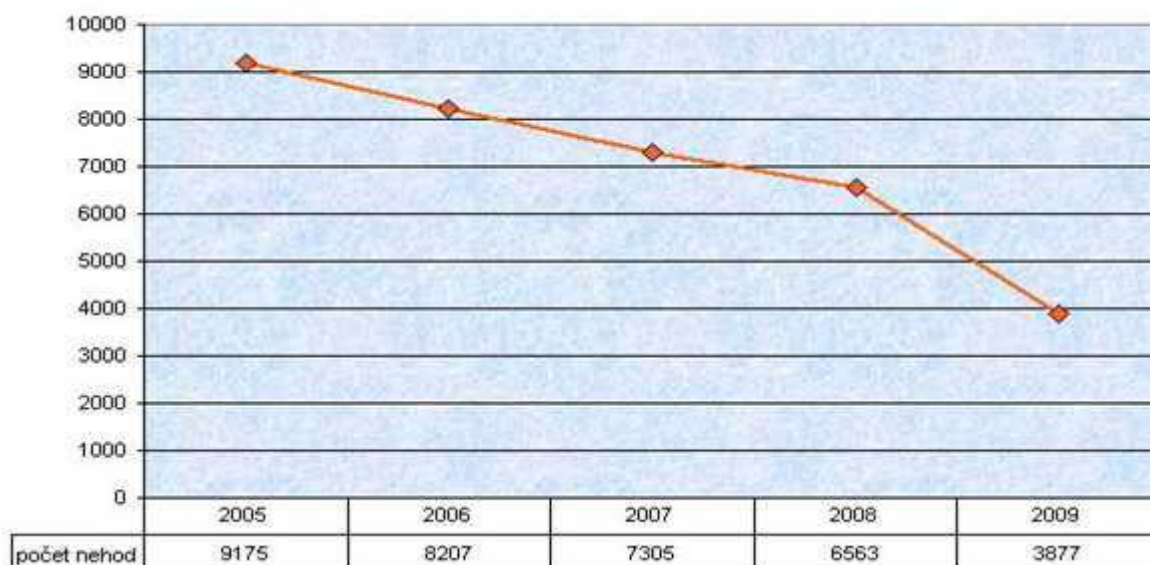
- Snížení počtu dopravních nehod 2 a více vozidel s usmrcením o 15 %
- Snížení počtu dopravních nehod 2 a více vozidel s těžkým zraněním o 10 %
- Snížení počtu dopravních nehod 2 a více vozidel s lehkým zraněním o 5 %
- Snížení počtu dopravních nehod 2 a více vozidel pouze s hmotnou škodou o 0 %
- Snížení počtu dopravních nehod osobních automobilů s újmou na životě nebo zdraví o 3 až 12 %
- Snížení počtu dopravních nehod 2 a více vozidel o 10 až 22 %
- Snížení počtu dopravních nehod motocyklů s újmou na životě nebo zdraví o 5 až 10 %
- Snížení počtu srážek vozidla s chodcem o 10 až 15 % [29]

Tabulka 12: Následky dopravních nehod „čelní srážka vozidel“

	2005	2006	2007	2008	2009
Usmrceno	261	220	250	235	186
Těžce zraněno	763	754	722	692	634
Lehce zraněno	4034	3387	3510	3435	3217

[29]

Graf 20 – Počet nehod – čelní srážka ČR 2005 - 2009



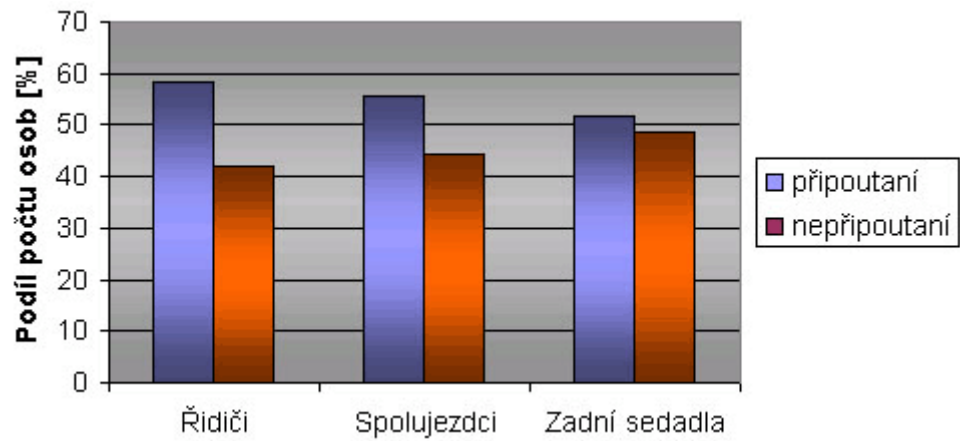
[29]

3.3.3 Průzkum používání zádržných systémů

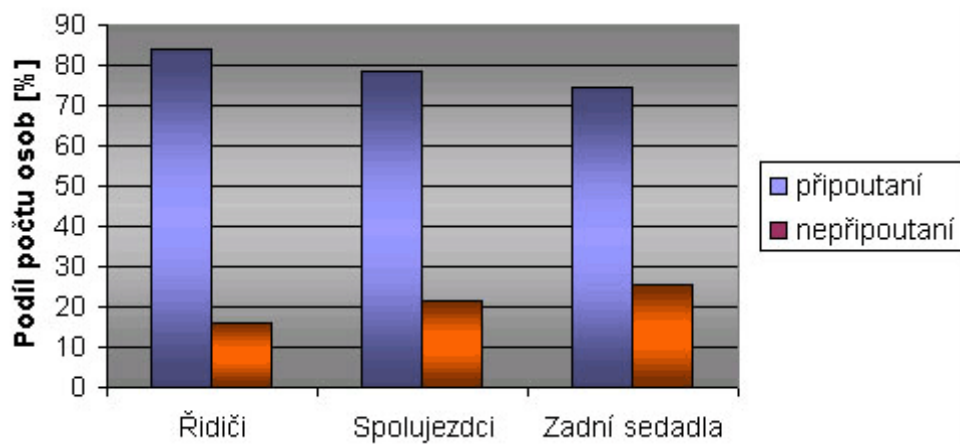
Jedním z opatření, která mají snížit riziko zranění cestujících při dopravní nehodě, je vybavení vozidel zádržnými systémy. Tím se rozumí bezpečnostní pásy a dětské zádržné systémy (tzv. autosedačky). Tyto systémy patří k nejdůležitějším prvkům pasivní bezpečnosti ve vozidle. V České republice je však jejich používání velmi podceňováno.

V rámci průzkumu se sledují osobní vozidla, s rozlišením na řidiče a spolujezdce na předních a zadních sedadlech. Dále se rozlišuje pohlaví osob a věkové kategorie dětí (do 4 let, 4 – 12 let a 12 – 18 let). Statisticky hodnotný vzorek tvoří cca 150-180 vozidel. Sledování probíhá 30 až 45 minut, opět v závislosti na intenzitě osobních vozidel. Následující grafy zobrazují údaje o používání zádržných systémů na deseti lokalitách sledovaných. [27]

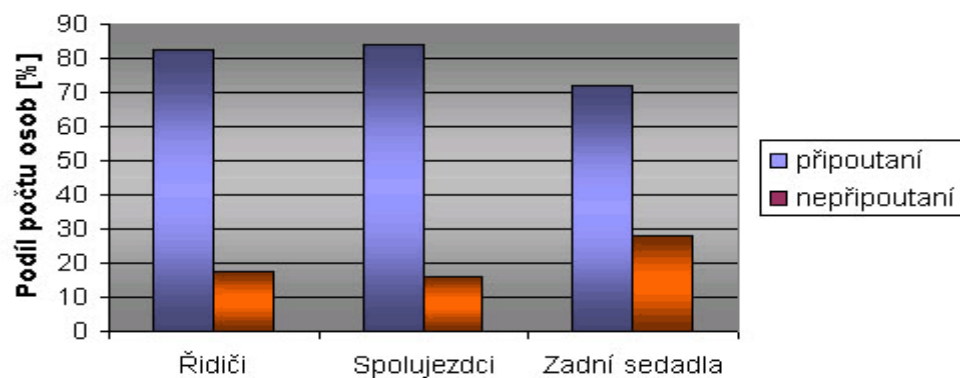
Graf 21 – Přehled používání zádržných systémů místní komunikace ve městě



Graf 22 – Přehled používání zádržných systémů extravilán



Graf 23 – Přehled používání zádržných systémů dálnice



Z grafů 21, 22, 23 je patrné, že zádržné systémy se v České republice používají více v extravilánu než v intravilánu a nejvíce se používají na dálnicích. Při jízdě na místních komunikacích je používání a nepoužívání zádržných systémů přibližně vyrovnané. Dále bylo zjištěno, že větší procentuální zastoupení připoutaných osob je na předních sedadlech. Přitom dle současně platných předpisů je platné nařízení poutání se při jízdě vozidlem vždy a to na všech sedadlech. [27]

3.3.4 Průzkum používání mobilních telefonních přístrojů

Jako podklad pro vyhodnocení statistik dopravních nehod se také sleduje používání mobilních telefonních přístrojů u řidičů. Průzkum se již prováděl. Dle posledních průzkumů, kde se hodnotí muži i ženy vyplývá, že telefon používá téměř 2,5 % řidičů a 1,3 % řidiček. Hodnocení je na základě používání telefonních přístrojů mimo hands – free sady. V této práci se v praktickém výzkumu zaměřím, zda se tento jev změnil.

Tabulka 13 - Používání mobilních telefonů během řízení

Umístění pozemní komunikace	Počet lokalit	Délka měření [h]	Počet řidičů	Počet řidiček	Podíl řidičů používajících mobilní telefon	Podíl řidiček používajících mobilní telefon
intravilán	9	34	6511	1652	2,33%	0,91%
extravilán	8	25	3129	654	2,43%	2,45%
celkem	17	59	9640	2306	2,37%	1,34%

[28]

4 Metodický postup

4.1 Hlavní cíl

Hlavním cílem je analýza příčin chybového jednání řidičů vedoucí ke vzniku dopravní nehody. Dopravní nehoda je způsobena téměř ve všech případech právě člověkem, lze člověka tedy určit za hlavní příčinu. Člověka, jako prvek se blíže analyzuji. Pomocí níže popsaných dílčích cílů je mou snahou odhalit, zda se řidiči v provozu chovají podle platné legislativy, zda mají vůbec schopnosti potřebné k řízení motorového vozidla, jak se na silnicích chovají a co je ovlivňuje.

4.2 Dílčí cíle

4.2.1 Analýza faktorů prostředí působících na chování řidiče

Cílem této části je odpovědět na otázky:

1. Jak nevhodné řešení dopravní cesty ovlivňuje řidiče na sledovaných úsecích
2. Jak je efektivní umístění dopravního značení na vybraném úseku

4.2.1.1 Riziková řešení vybraného úseku na silnici 1. tř. E 55, Velešín – Dolní Dvořiště

Cílem je nalézt takové části na vybraném úseku silnice E 55, která jsou nevhodně navrhnutá vzhledem k okolí.

4.2.1.2 Efektivita označení na vybraném úseku silnice 1. tř. E 55

Cílem této části je zjistit jak řidiči dodržují, či nedodržují určené předpisy v daném úseku.

4.2.2 Analýza faktorů působících ze strany vnějšího okolí na chování řidiče.

V této části bych rád zodpověděl na jaké nedokonalosti a nástrahy v daném úseku řidiče ovlivňují, zda řidič jako člověk tyto nástrahy vnímá a přizpůsobuje jim jízdu.

4.2.3 Analýza a statistické vyhodnocení výzkumu v oblasti nedodržení bezpečného značení v kritických částech úseku

Cílem je pomocí terénního hodnocení zjistit četnost dopravních přestupků.

4.2.4 Analýza faktorů působících ze strany pracovní činnosti na chování člověka – řidiče

Cílem je získat odpověď na tyto otázky:

1. Jak dodržují nejvyšší dovolenou rychlost na daném úseku
2. Jak dodržují řidiči rychlost vzhledem k povaze vozovky

4.2.4.1 Terénní sledování řidiče při spolujízdě – dodržení předepsané rychlosti

Cílem je prokázat, zda řidiči porušují předpisy, týkající se nejvyšší dovolené rychlosti.

4.2.4.2 Terénní sledování řidiče při spolujízdě – přizpůsobení rychlosti k povaze vozovky

Cílem je zjistit, jaké procento řidičů přizpůsobuje jízdu k povaze vozovky.

4.2.5 Analýza samotného člověka na svoji pracovní činnost

Smyslem analýzy je odpovědět na otázku jak se řidiči a jeho schopností podílí faktor jeho věku a pohlaví. Cílem je analyzovat rozdíly v jednotlivých věkových skupinách různého pohlaví.

4.2.5.1 Charakteristika řidiče věkového rozmezí 18 - 24

Řidiči mužského pohlaví

Řidiči ženského pohlaví

4.2.5.2 Charakteristika řidiče věkového rozmezí 25 – 44

Řidiči mužského pohlaví

Řidiči ženského pohlaví

4.2.5.3 Charakteristika řidiče věkového rozmezí 45 – 64

Řidiči mužského pohlaví

Řidiči ženského pohlaví

4.2.6 Analýza terénního výzkumu

Celkové shrnutí o chování řidiče na našich silnicích, který byl vyplněn při spolujždách s řidiči obou pohlaví a vybraných věkových kategoriích s nevědomostí zkoumaného.

4.2.7 Stanovení obecných pravidel pro eliminaci rizik vzniku úrazů při dopravních nehodách u prvku řidiče jako součásti systému na základě výše uvedených analýz

Na základě výše uvedených analýz provedu stanovení obecných pravidel pro zlepšení současné dopravní situace na daném úseku.

4.2.8 Zpracování obecných kritérií pro výběr člověka z hlediska jeho kapacity

Na základě výše stanovených analýz a po zpracování jejich výsledků stanovím kritéria pro výběr člověka z hlediska jeho kapacity.

4.2.9 Stanovení možností pro zkvalitnění řidičů

V návaznosti na analyzovaná data a jejich výsledky stanovím možnosti pro zlepšení současného stavu z hlediska zkvalitnění řidičů.

4.3 Výběr dat pro realizaci experimentální části

Experimentální část je založena na výše uvedených analýzách. Každá analýza je popsána níže. Obecně lze říci, že experimenty mají přinést soubor dat, pomocí nichž lze vyvrátit nebo naopak vytvrdit tvrzení ostatních výzkumů v oblastech dodržování dopravních předpisů, povolených rychlostí, a to převážně mimo obec, dodržování dopravních značení, a také mají za úkol nalézt místa na daném úseku, kde k takovým přestupkům dochází. Místo pro výzkum bylo vybráno záměrně na úseku nejfrekventovanější a nejnebezpečnější části silnice I. tř. E 55 Velešín – Dolní Dvořiště, jak bude blíže popsáno v experimentální části.

4.3.1 Způsob sběru dat

Na každém stanovišti (v každém vozidle) bude proveden sběr dat vhodným způsobem plynoucím z charakteru hodnocení. Vždy se jedná o terénní výzkum na daném úseku, kdy jsou zaznamenávány hodnoty na formulář Výzkum chybového jednání řidiče v praxi. Při samotném výzkumu jde o zaznamenávání chybového chování řidiče při jízdě, nedodržování dopravních předpisů a stresového chování vnějšího okolí vůči sledovanému řidiči. Při analýze výzkumu je postup následující: výběr vhodného úseku, výběr řidiče, samotné pozorování. Zkoumání v kritických oblastech daného úseku je správně zvolená řešení dopravních situací, ve znamení pozorování, zaznamenávání a doplnění obrazovými fotografiemi.

4.3.2 Vyhodnocení dat

K vyhodnocení získaných dat bude použito počítačového softwaru MS Exel a MS Word. Bude použito jejich funkcí.

4.4 Zpracování dat

Zpracování dat bude prováděno v programech MS Excel a MS Word s využitím veškerých jejich funkcí. Data budou postupně převáděna v přehledné tabulky, případně do grafů. V některých případech bude použit i program malování.

5 Experimentální část

5.1 Analýza faktorů prostředí působících na chování řidičů

5.1.1 Rizikové řešení vybraného úseku na silnici 1. tř. E 55 Velešín – Dolní Dvořiště

Cílem je nalézt takové části na vybraném úseku silnice E 55, která jsou nevhodně navrhnutá vzhledem k okolí. Ve spolupráci s Policií ČR jsem vybral tři nejrizikovější úseky dle vedeného kilometrovníku na výše udaném úseku. Uvedené části jsou uvedené v kilometrech od Prahy. Jedná se o 141 km (úsek horizontů mezi městem Velešín a obcí Netřebice), o 143 km (obec Netřebice), a 156 km (kritický úsek Nažidla).

Úsek 141 km se značí třemi výškově nepřehlednými horizonty v rovině bez zatáčky a křižovatky. Je obklopen vysetými stromy s vyšší mohutností. Je zde povolena rychlost 90 km.h⁻¹. V tomto úseku je zákaz předjíždění. Úsek je značen výstražnou tabulí Nebezpečný úsek .

Úsek 143 km je úsekem obce Netřebice. Vjezdu do obce předchází horizont s nepřehledným značením obce, dále přechod pro chodce v obci opět značen za horizontem, následujícím přechodem nepřiměřeně značeným z pohledu řidiče jedoucím ze směru Dolní Dvořiště - Velešín. Posledním kritickým úsekem je vjezd do zemědělského družstva před značením konec obce za nepřehlednou zatáčkou ze směru Velešín – Dolní Dvořiště.

Úsek 156 km Nažidla se je kritický z pohledu řidiče, jelikož se značí nepřehledným úsekem, úzkou vozovkou a nepřiměřeným výškovým rozdílem.

Výše uvedené úseky se značí na mezinárodním tahu úseku Velešín – Dolní Dvořiště (hraniční přechod) jako nejkritičtější v důsledku na dopravní nehody a nejvíce ovlivňující chování řidičů jako jedinců.

5.1.2 Efektivita označení na vybraném úseku silnice 1. Tř. E 55 Velešín – Dolní Dvořiště

Tabulka 14 - Dodržení předpisů na daných úsecích

Datum pozorování: 28. 3. - 3. 4. 2011

Lokalita: Silnice č. 3, E55

Úsek: Velešín – Dolní Dvořiště

	141 km		143 km		156 km	
	ano	ne	ano	ne	ano	ne
Rychlost	8	4	8	4	7	5
%	66,7	33,3	66,7	33,3	58,3	41,7
Dopravní značení	6	6	6	6	5	7
%	50	50	50	50	41,7	58,3

Zdroj: Vlastní pozorování

5.1.3 Analýza faktorů působících ze strany vnějšího okolí na chování řidiče

Tabulka 15 - Faktory působící ze strany vnějšího okolí

Datum pozorování: 28. 3. - 3. 4. 2011

Lokalita: Silnice č. 3, E55

Úsek: Velešín – Dolní Dvořiště

řidič	Nepřehledný horizont	Hustota okolního porostu	Chodci	Ostatní řidiči	Hustota provozu
1	ano	ano	ano	ano	ano
2	ano	ano	ano	ano	ano
3	ano	ano	ano	ano	ano
4	ne	ano	ne	ano	ano
5	ano	ano	ano	ano	ano
6	ano	ano	ne	ano	ano
7	ne	ano	ne	ano	ano
8	ano	ano	ano	ano	ano
9	ano	ano	ano	ano	ano
10	ne	ano	ne	ano	ano
11	ano	ano	ano	ano	ano
12	ano	ano	ne	ano	ano
% ovlivnění	75	100	58,3	100	100

Zdroj: Vlastní pozorování

5.1.4 Analýza a statistické vyhodnocení výzkumu v oblasti nedodržování bezpečného značení v kritických částech úseku

Tabulka 16 - Nedodržování dopravního značení na vybraných úsecích

Datum pozorování: 28. 3. - 3. 4. 2011

Lokalita: Silnice č. 3, E55

Úsek: Velešín – Dolní Dvořiště

141 km	Zákaz předjíždění		Úsek smrt nehod		Křižovatka	
	ano	ne	ano	ne	ano	ne
počet	9	3	6	6	2	10
%	75	25	50	50	16,7	83,3
143 km	Obec		Přechod pro chodce		Zákaz předjíždění	
	ano	ne	ano	ne	ano	ne
počet	7	5	6	6	10	2
%	58,3	41,7	50	50	83,3	16,7
156 km	Klesání 12%		50 - 70 km/h - vyjeté koleje		Zákaz předjíždění	
	ano	ne	ano	ne	ano	ne
počet	6	6	1	11	8	4
%	50	50	8,3	91,7	66,7	33,3

Zdroj: Vlastní pozorování

5.2 Analýza faktorů působících ze strany pracovní činnosti na chování člověka jako řidiče.

5.2.1 Terénní sledování řidiče při spolujízdě – dodržení předepsané rychlosti

Tabulka 17 - Dodržování předepsané rychlosti na daných úsecích

Datum pozorování: 28. 3. - 3. 4. 2011

Lokalita: Silnice č. 3, E55

Úsek: Velešín – Dolní Dvořiště

141 km	90 km/h	
	ano	ne
počet	7	5
%	58,3	41,7

143 km	50 km/h	
	ano	ne
počet	8	4
%	66,7	33,3

156 km	70 km/ h		50 km/h	
	ano	ne	ano	ne
počet	0	6	1	5
%	0	100	16,7	83,3

Zdroj: Vlastní pozorování

5.2.2 Terénní sledování řidiče při spolujždě – přizpůsobení rychlosti k povaze vozovky

Tabulka 18 - Přizpůsobení rychlosti k povaze vozovky

Datum pozorování: 28. 3. - 3. 4. 2011

Lokalita: Silnice č. 3, E55

Úsek: Velešín – Dolní Dvořiště

141 km	přiměřená	nepřiměřená
Horizonty	5	7
Vyjeté koleje	4	8
Úzká vozovka	6	6
%	41,7	58,3
143 km		
Horizonty	4	8
Vyjeté koleje	6	6
Úzká vozovka	8	4
%	50	50
156 km		
Horizonty	1	11
Vyjeté koleje	2	10
Úzká vozovka	1	11
%	11,1	88,9
Celkem	37	71
Celkem %	35,92	64,08

Zdroj: Vlastní pozorování

5.3 Analýza samotného člověka na svoji pracovní činnost

5.3.1 Charakteristika řidiče věkového rozmezí 18 - 24

Tabulka 19 - Věkové rozmezí 18. - 24. let (muž x žena)

Datum pozorování: 28. 3. - 3. 4. 2011

Lokalita: Silnice č. 3, E55

Úsek: Velešín – Dolní Dvořiště

	muž		žena	
	ano	ne	ano	ne
Dodržení rychlosti jízdy	0	2	0	2
Dodržení dopravního značení	0	2	1	1
Dodržení pravidel silničního provozu	0	2	1	1
Přízpůsobení jízdy k situaci a povaze vozovky	0	2	1	1
Jiné aktivity řidiče během řízení	0	2	0	2
%	0	100	30	70

Zdroj: Vlastní pozorování

5.3.2 Charakteristika řidiče věkového rozmezí 25 - 44

Tabulka 20 - Věkové rozmezí 25. - 44. let (muž x žena)

Datum pozorování: 28. 3. - 3. 4. 2011

Lokalita: Silnice č. 3, E55

Úsek: Velešín – Dolní Dvořiště

	muž		žena	
	ano	ne	ano	ne
Dodržení rychlosti jízdy	0	2	2	0
Dodržení dopravního značení	0	2	2	0
Dodržení pravidel silničního provozu	0	2	2	0
Přízpůsobení jízdy k situaci a povaze vozovky	0	2	2	0
Jiné aktivity řidiče během řízení	0	2	0	2
%	0	100	80	20

Zdroj: Vlastní pozorování

5.3.3 Charakteristika řidiče věkového rozmezí 45 - 64

Tabulka 21 - Věkové rozmezí 45. - 64. let (muž x žena)

Datum pozorování: 28. 3. - 3. 4. 2011

Lokalita: Silnice č. 3, E55

Úsek: Velešín – Dolní Dvořiště

	muž		žena	
	ano	ne	ano	ne
Dodržení rychlosti jízdy	1	1	0	2
Dodržení dopravního značení	1	1	0	2
Dodržení pravidel silničního provozu	0	2	0	2
Přizpůsobení jízdy k situaci a povaze vozovky	1	1	0	2
Jiné aktivity řidiče během řízení	0	2	0	2
%	30	70	0	100

Zdroj: Vlastní pozorování

5.4 Analýza pozorování řidiče při jízdě

5.4.1 Muži

Tabulka 22 – Analýza hodnocení terénního výzkumu mužů

	18 - 24		25 - 44		45 - 64		celkem %	
	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne
Výborný stav vozidla	2	0	0	2	1	1	50	50
Splnění časový interval	0	2	1	1	0	2	16,7	83,3
Dodržení předepsané rychlosti	0	2	0	2	2	0	33,3	66,7
Dodržení pravidel silničního provozu	0	2	0	2	1	1	16,7	83,3
Vyhnutí se kritickým situacím	2	0	2	0	1	1	83,3	16,7
Uzpůsobená rychlost k situaci a povaze vozovky	0	2	0	2	2	0	33,3	66,7
Ovlivnění řidiče okolními řidiči	2	0	2	0	2	0	100	0
Uzpůsobení jízdy k vnějšímu prostředí	0	2	0	2	1	1	16,7	83,3
Pozitivní vliv sledovaného řidiče na vnější okolí	0	2	0	2	1	1	16,7	83,3
Eliminace jiné aktivity během řízení motorového vozidla	0	2	0	2	0	2	0	100
Celkem	2		2		2			
Celkem sledovaných	6							

Zdroj: Vlastní pozorování

5.4.2 Ženy

Tabulka 22 – Analýza hodnocení terénního výzkumu ženy

	18 -24		25 - 44		45 - 64		celkem %	
	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne
Vyborný stav vozidla	1	1	2	0	1	1	33,3	66,7
Splnění časový interval	0	2	0	2	0	2	0	100
Dodržení předepsané rychlosti	0	2	2	0	0	2	33,3	66,7
Dodržení pravidel silničního provozu	0	2	2	0	0	2	33,3	66,7
Vyhnutí se kritickým situacím	1	1	2	0	1	1	66,7	33,3
Uzpůsobená rychlost k situaci a povaze vozovky	1	1	2	0	1	1	66,7	33,3
Ovlivnění řidiče okolními řidiči	2	0	2	0	2	0	100	0
Uzpůsobení jízdy k vnějšímu prostředí	1	1	1	1	1	1	50	50
Pozitivní vliv sledovaného řidiče na vnější okolí	0	2	1	1	0	2	16,7	83,3
Eliminace jiné aktivity během řízení motorového vozidla	0	2	0	2	0	2	0	100
Celkem	2		2		2			
Celkem sledovaných	6							

Zdroj: Vlastní pozorování

6 Analytická část

6.1 Analýza faktorů prostředí působících na chování řidičů

6.1.1 Rizikové řešení vybraného úseku na silnici 1. tř., E 55 Velešín – Dolní Dvořiště

Silnice 1. tř., č. 3 s mezinárodním označením E 55 patří v úseku České Budějovice – Dolní Dvořiště k silnicím, které neodpovídají hustotě provozu. Proto se řadí mezi silnice s označením nevyhovující. Dopravní policie ČR v Jihočeském kraji používá termín nebezpečná. Já jsem se zaměřil na tři nejnebezpečnější úseky.

Prvním úsekem je 141 kilometr. Tento úsek se značí třemi výškově nepřehlednými horizonty v rovině bez zatáčky a křižovatky. Je obklopen vysetými stromy s vyšší mohutností. Je zde povolena rychlost 90 km.h⁻¹. V tomto úseku je zákaz předjíždění značený dopravní značkou Zákaz předjíždění. Úsek je označen výstražnou tabulí Úsek smrtelných nehod, jak je znázorněné na obrázku 1.

Obrázek 1 – Označení nebezpečného úseku 141 km



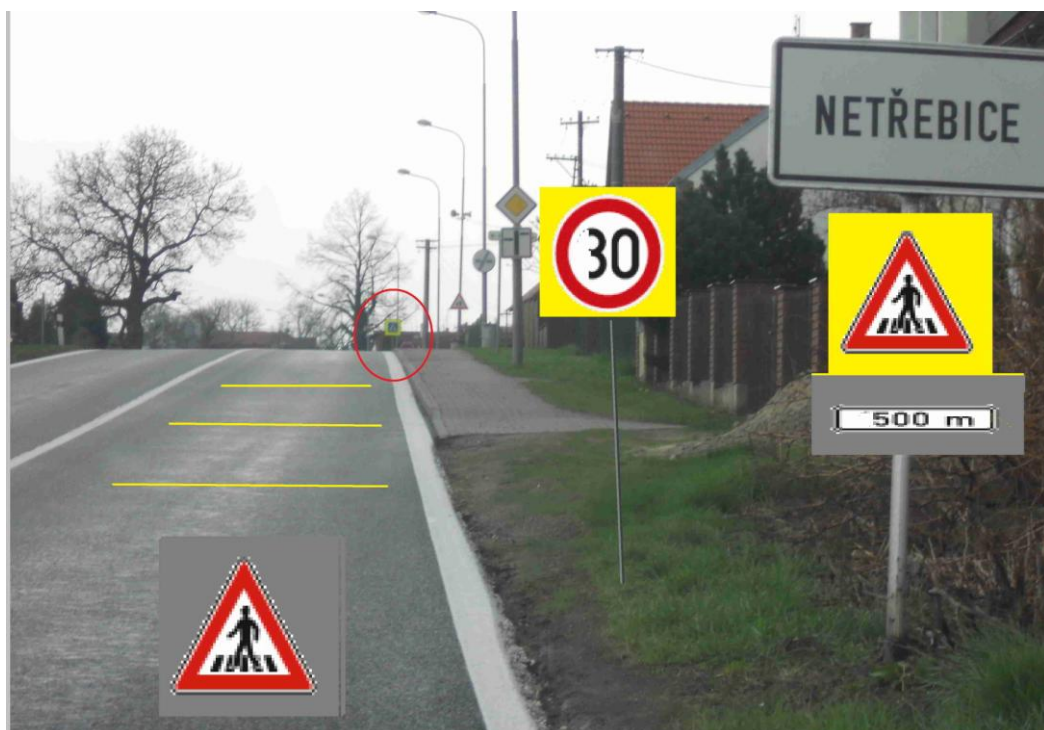
Zdroj: Vlastní šetření

V naší zemi se řeší dopravně kritické úseky označením výstražnými cedulemi, či výstražným a doporučujícími dopravními značkami. Horší je to s řešením situace jako takové. Tento úsek ukázkový. Je velice kvalitně označen pestrou výstražnou

cedulí. Z mého hlediska zde chybí bezpečné snížení nejvyšší povolené rychlosti. Navrhoval bych 70 km.h⁻¹, tím se sníží brzdná dráha a řidič má více času reagovat na případné nebezpečí. Dalším řešením je rozšíření vozovky o 1 metr v každém jízdním pruhu, aby zde vznikl odstavný pruh pro případ poruchy vozidla, či pro údržbáře silnic. Tím bychom eliminovali nebezpečí dopravní havárie v nepřehledném horizontu. Pokud bychom nebrali v potaz finanční zátěž, nejideálnější řešení je přemostění celého úseku. Tím bychom vytvořili přehledný rovný úsek s mírným stoupáním, který by nahradil nepřehledný horizont a navazující stoupání v esovitém tvaru přes železniční přejezd. Stojí za zamyšlení, zda jsou prioritní finanční zátěž, nebo záchrana několik desítek lidských životů.

Druhým úsekem jsem označil navazující 143 km (obec Netřebice). Příjezd do obce je značen nepřehledným horizontem, kde v návaznosti stojí dopravní značení obec, a za následným horizontem se schovává značení Přechod pro chodce, které je přímo u přechodu. Jak znázorňuje obrázek 2.

Obrázek 2 – Znázorněné řešení vjezdu do obce Netřebice



Zdroj: Vlastní šetření

Nepřehlednou situaci při vjezdu do obce, kterou vzniká nebezpečí pro řidiče a chodce bych řešil důkladnějším značením a sníženou nejvyšší povolenou rychlostí. Zajisté by bylo vhodné umístit zvýrazněnou výstražnou značku upozorňující na přechod pro chodce s doplňkovou tabulkou upřesňující vzdálenost. Tím řidič je seznámen dostatečně včas na tuto skutečnost. Na místě bych viděl stejné dopravní značení a umístil na povrch vozovky. Dále bych navrhl snížení nejvyšší povolené rychlosti na 30 km.h⁻¹ a podpořil ji zpomalovacími pruhy umístěnými na povrch vozovky. Obec se celá značí jako nebezpečná z pohledu dopravní zatíženosti.

V obci se nachází zemědělské družstvo, ze kterého je neoznačený výjezd. Jelikož se výjezd pro těžkou techniku nachází ze směru od města Velešín za nepřehlednou zatáčkou jak je vidět na obrázku 3 a 4 z opačného směru na konci roviny, několik metrů za značením obec. Vidím jako vhodné označit tento výjezd oboustranně. Rychlost řidičů, zde neodpovídá situaci a tím vzniká ohrožení neboli možnost způsobení dopravní nehody a ohrožení na zdraví samotného řidiče.

Obrázek 3 – Označení výjezdu těžké techniky ze ZD Netřebice (z obce)



Zdroj: Vlastní šetření

Jak jsem znázornil v obrázku 4, opravdu výjezd ze ZD Netřebice ze směru od Kaplice se nachází cca 5 m za dopravním značením obce. Upozornil bych řidiče o

výjezdu minimálně o 50 m dříve. Tím snížíme pravděpodobnost dopravní nehody a zvýší bezpečnost výjezdu pro těžkou techniku ze ZD Netřebice

Obrázek 4 - Označení výjezdu těžké techniky ze ZD Netřebice (od Kaplice)



Zdroj: Vlastní šetření

Třetí úsek 156 km v oblasti nazvané Nažidla. Jedná se o úsek s horizontem a vysokým výškovým rozdílem vozovky. Jak je znázorněno v obrázku 5. Tento úsek vozovky je velice úzkého charakteru, narušenou vyjetými kolejami. V této podobě bych navrhoval snížení nejvyšší povolené rychlosti po celém kritickém úseku. Úsek se rozšiřuje v druhé části na tři jízdní pruhy, kde jsou ve směru do Dolního Dvořiště pruhy dva a ve směru opačném jízdní pruh jeden. Ve směru z Kaplice do Dolního Dvořiště v druhé části, kde se vozovka rozšiřuje do dvou jízdních pruhů ve směru je omezena rychlost na $70 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Jako pozitivní můžeme hodnotit zvýšení plynulosti provozu, kdy při hustém provozu kamionů lze v rychlejším motorovém vozidlem překážku předjet. Je nutné vyřešit první část, kde je klesání 12 % v jednom šířkou neodpovídajícím provozu pruhu (obousměrně). Navrhuji postupovat stejným způsobem jako je řešená druhá část. Vhodné je rozšířit vozovku ve směru na Dolní Dvořiště a zanechat jeden jízdní pruh v tomto směru. Ve směru do Kaplice bych rozšířil vozovku do dvou jízdních pruhů v části stoupání. Mnou navržené řešení zajistí plynulost dopravy, zajištění bezpečné rychlosti v $90 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Vznikne zde tímto i pruh pro možné odstavení vozidla

při vzniku technické závady. Úsek se změní na přehledný a bezpečný. Při zamyšlení a dokonalém řešení tohoto úseku je možnost přemostění úseku. Tím vznikne rovná, dostatečně široká a přehledná vozovka. Průjezd bude bezpečný a rychlý. Nebude třeba zde vyšší vnímavosti řidiče vůči vnějšímu okolí, jelikož bude méně nástrah.

Obrázek 5 – Řešení úseku 156 km Nažidla



Zdroj: Vlastní šetření

Nejlepším řešením situace mnou vybraných úseků je již několik let zmiňovaná a plánovaná rychlostní silnice R3 České Budějovice - Linz (Rakousko).

6.1.2 Efektivita označení na vybraném úseku silnice 1. tř., E 55 Velešín – Dolní Dvořiště

Čeští řidiči patří do skupiny řidičů, kteří jsou vnímáni jako černí piloti. Přestože tyto pravidla jsou právě těmi, která nám zabezpečují plynulost a bezpečnost jízdy, patří mezi nejčastější prohřešky řidičů. Výsledky pozorování v tabulce 14 tvrzení jen dokazují.

Podle tabulky je nejzásadnější informací dodržování nejvyšší povolené rychlosti a dopravního značení na sledovaných úsecích při spolujždě s řidičem.

Na prvním sledovaném úseku 141 km, kde je nejvyšší povolená rychlost 90 km.h⁻¹, přesáhli povolenou rychlost 4 z 12 sledovaných řidičů. V procentuální statistice tvoří skupina těchto řidičů 33,3 %.

Na druhém sledovaném úseku 143. km, kde je nejvyšší povolená rychlost v obci 50 km.h⁻¹ přesáhli povolenou rychlost také 4 z 12 sledovaných řidičů. Lze tedy říci, že 33,3 % sledovaných řidičů nedodrželo nejvyšší povolenou rychlost v obci.

Na třetím sledovaném úseku 156 km, kde je nejvyšší povolená rychlost snížena na 70 km.h⁻¹ přesáhlo povolenou rychlost 5 z 12 sledovaných řidičů. Lze tedy konstatovat, že na tomto úseku nedodrželo 41,7 % sledovaných řidičů nejvyšší povolenou rychlost.

Pokud zhodnotím celkové nedodržení nejvyšší povolené rychlosti, činí část těchto řidičů 36,1 %. Pokud budeme uvažovat nad reálným číslem, lze říci, že každý 3,5 řidič z 10 nedodrží předepsanou rychlost. Podle vlastního výzkumu překročení rychlosti je v průměru o 15 km.h⁻¹.

Závěrem lze konstatovat, že uvedené výsledky mého pozorování odpovídají policejní statistice bodovaných řidičů za přestupek, kdy při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou o méně než 20 km.h⁻¹ v ČR (tabulka 11).

Dalším sledovaným zásadním parametrem je respektování dopravního značení na sledovaných úsecích.

Na prvním úseku 141 km, kde 6 z 12 řidičů nerespektovalo dopravní značení. V statistickém pojetí to činí 50 % sledovaných řidičů.

Stejným číslem je vyhodnocen druhý úsek 143 km (obec), kde opět 6 řidičů z 12 sledovaných nerespektovalo dopravní značení. Statisticky lze říci, že 50 % sledovaných řidičů, nerespektovalo dopravní značení.

Na třetím kritickém úseku 156 km, nerespektovalo dopravní značení 7 z 12 sledovaných řidičů. Statisticky vyjádřeno činí procento těchto řidičů 58,3 %.

Pokud zhodnotím celkové dodržování dopravního značení, lze konstatovat, že 52,8 % sledovaných řidičů nerespektovalo dopravní značení. V tabulce č. 16 jsou více analyzované dopravní značení na daných úsecích a jejich nedodržení. Jejich bližší analýzou se budu zabývat v kapitole 5.1.4.

6.1.3 Analýza faktorů působících ze strany vnějšího okolí na chování řidiče

Dalším důležitým ukazatelem, který je důležité vnímat je působení vnějšího okolí na chování řidiče. Sledováním vybraných řidičů lze zhodnotit, jak působí vnější okolí na způsob jízdy řidiče.

Při pozorování řidiče jsem zvolil několik faktorů v daném úseku, které mohou řidiče – člověka ovlivnit. Výsledky nám ukazuje tabulka 15.

Nejvýznamnějším faktorem na sledovaném úseku je četnost nepřehledných horizontů, při sledování jízdy řidiče vyplynulo, že 75 % řidičů reagovalo na tento podnět. Nejčastěji přizpůsobením rychlosti jízdy, silnějším vnímáním okolí. Snažili se více předvídat, co se může skrývat za horizontem.

Dalším důležitým faktorem byla hustota okolního porostu. Celých 100 % sledovaných řidičů sledovalo okolí. Zda se nepohybuje v blízkosti divoká zvěř, jenž dle policejních statistik způsobuje v Českokrumlovském okrese až 4% nehod.(graf 11).

Do vnějšího okolí řidiče je nutné zahrnout i chodce. Jsou jedním z článků, který je činitelem dopravní nehody. Podle mého sledování ovlivňují způsob jízdy, tedy chování řidiče, 58,3 %. Chodec je velice důležitým faktorem, který by se neměl podceňovat. Patří svými 13 % zavinění dopravních nehod na českokrumlovsku (příloha 2). Je třeba se zamyslet, jak motivovat řidiče, aby v blízkosti chodce více předvíдали.

Ostatní řidiči je další faktor, kterým je řidič – člověk na vozovce ovlivněn. Odpovídá tomu i výsledek z mého pozorování řidičů při jízdě. Celých 100 % sledovaných řidičů okolní řidiče vnímá a zároveň je respektuje. Každý řidič si uvědomuje, že nejvyšší počet dopravních nehod, tedy jeho nejvyšším nebezpečím na vozovce, jsou právě ostatní řidiči motorových vozidel. Vypovídají tomu i policejní statistiky. Jen v Jihočeském kraji bylo vinnou řidiče motorového vozidla způsobeno 91,86 % dopravních nehod (příloha 2).

Dalším neopomenutelným faktorem je hustota provozu. Dle mého pozorování ovlivňuje 100 % sledovaných řidičů. Hustota provozu ovlivňuje řidiče – člověka zvýšit

bystrost, a hlavně přizpůsobit jízdu situaci provozu. Dokazují to i policejní statistiky, kde vychází, že 54 % dopravních nehod z pohledu příčiny způsobuje nesprávný způsob jízdy.

Závěrem je důležité zmínit, že faktory vnějšího okolí působí na mnou sledovaných řidičích 86,66 %. Je nutné zmínit, že způsobují 83 % celkových nehod. Proto je nutné, aby řidič – člověk nepodceňoval vnější okolí.

6.1.4 Analýza a statistické vyhodnocení výzkumu v oblasti nedodržování bezpečného značení v kritických částech úseku

Dopravní značení jak jsem již zmínil výše, patří k systémům, které dopravnímu provozu dávají řád a zároveň pro řidiče – člověka patří k jeho ochraně v dopravě.

Tabulka 16 hodnotí dodržování vybraných dopravních značení na vybraných kritických úsecích u sledovaných řidičů.

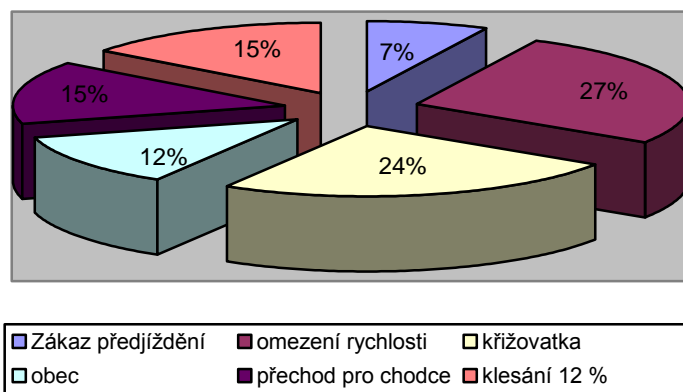
Zákaz předjíždění v nepřehledných horizontech. Na 141 km 3 z 12 sledovaných řidičů porušilo zákaz předjíždění. Jedná se o 25 % sledovaných řidičů. Na sledovaném 143 km, porušili zákaz 2 z 12 sledovaných řidičů. Lez vyjádřit jako 16,7 % ze sledovaných řidičů. Na 156 km porušili zákaz předjíždění 4 z 12 sledovaných řidičů. Tedy 33,3 % sledovaných řidičů.

Při shrnutí lze konstatovat, že v průměru porušilo při terénním sledování řidičů 25 % řidičů. Z hlediska nehodovosti v Českokrumlovském okrese, podle policejních statistik, tvoří 11 % nehod (graf 12) právě nesprávné předjíždění. Na základě mého sledování lze konstatovat, že právě každé třetí nesprávné předjíždění se může proměnit v dopravní nehodu. Z hlediska bodování dle statistik policie, patří s 24,84 % právě porušení zákazu předjíždění k často bodovaným přestupkům.

Dalším důležitým dopravním značením je omezení rychlosti. Na 156 km je úsek se sníženou rychlostí ze směru Kaplice – Dolní dvořiště snížený na 70 km.h^{-1} a v opačném směru na rychlost 50 km.h^{-1} . Rychlost je snížena na základě technického stavu vozovky – vyjeté koleje.

V tabulce 16 je vidět, že 11 z 12 sledovaných řidičů v tomto úseku dopravní značení nerespektovalo. To znamená, že 91,7 % sledovaných řidičů porušilo dopravní značení – Nejvyšší povolené rychlosti. Statistiky dopravní policie, hodnotí nedodržení upravené rychlosti a rychlosti takové jako druhou nejčastější příčinu dopravní nehody s 29 % zaviněním.

Graf 24 - Nedodržování dopravního značení



Zdroj: Tabulka 16

Z grafu 24 lze vyčíst, že z vybraného dopravního značení na vybraných úsecích, nejvíce nerespektují Omezení rychlosti s 27 %. Následuje označení neřízené křižovatky s vedlejší komunikací, kde by řidič měl přizpůsobit rychlost vozidla při průjezdu s podílem 24 %. Na třetím místě s 15 % je respektování značení přechodu pro chodce v obci a klesání vozovky 12 %. Na čtvrtém místě je s 12 % podílu se umístilo dopravní označení obce, kde je řidič povinen již přizpůsobit jízdu pravidlům stanoveným v obci. Řidič většinou respektuje značení až později. Nejméně porušovanou dopravní značkou při mém, sledování vybraných řidičů je se 7 % zákaz předjíždění. Což hodnotím velice kladně.

Na závěr je nutno říci, že i zde můj výzkum koresponduje se statistikou dopravní policie v českokrumlovském okrese (graf 11). Nesprávné předjíždění z mého výzkumu je nerespektováno 7 %, v porovnání se statistikou je jím zaviněno 1 % nehod, patří na poslední místo. Nerespektování dopravního značení omezující rychlost připadá dle mé analýzy 27 % řidičů. Dle statistik způsobuje právě nedodržení rychlosti 29 % dopravních nehod. Ostatní dopravní značení můžeme shrnout do ostatního porušování dopravních značení, čímž nám vyjde 66 %, porovnáme-li to statistikou nehod nesprávného způsobu jízdy s 54 %, patří na první místo nehodovosti z pohledu příčiny.

6.2 Analýza faktorů působících ze strany pracovní činnosti na chování člověka jako řidiče.

6.2.1 Terénní sledování řidiče při spolujždě – dodržení předepsané rychlosti

V této části se na základě pozorování řidiče při spolujždě pokusím vyhodnotit porušování § 18 přestupkového zákona o maximální povolené rychlosti. Sledované budou tři kritické úseky silnice 1 tř. č. 3, s označením E 55. A to úseky 141 km (90 km.h⁻¹), 143 km (50 km.h⁻¹) a 156 km (70 km.h⁻¹ a 50 km.h⁻¹) v úseku Velešín – Dolní Dvořiště.

Měření: 28. 3. – 3. 4. 2011

Úsek: 141 km silnice 1 tř. č. 3, E 55 (Velešín – Netřebice)

Povolená rychlost: 90 km.h⁻¹

Sledování rychlosti bylo prováděno při spolujždě s řidičem. Na sledovaném úseku je povolená rychlost 90 km/h, ačkoliv se tomuto úseku náleží 3 nebezpečné horizonty.

Dle tabulky 17, kde je měření zaneseno 5 řidičů z 12 sledovaných řidičů, nedodržel nejvyšší povolenou rychlost. Lze také vyjádřit jako 41,7 % řidičů ze sledovaných, nedodržel nejvyšší povolenou rychlost.

Dojdeme tak k velice neuspokojivým výsledkům, které je velice těžké ovlivnit.

Měření: 28. 3. – 3. 4. 2011

Úsek: 143 km silnice 1 tř. č. 3, E 55 (obec Netřebice)

Povolená rychlost: 50 km.h⁻¹

Sledování rychlosti bylo prováděno při spolujždě s řidičem. Jedná se o úsek vedoucí obcí Netřebice. Na tomto úseku je nejvyšší povolená rychlost 50 km.h⁻¹. Na úseku se nacházejí dva přechody pro chodce a jedna zastávka pro autobus.

Dle tabulky 17, kde je měření zaneseno 4 řidiči z 12 sledovaných řidičů, nedodržel nejvyšší povolenou rychlost. Lze také vyjádřit jako 33,3 % řidičů ze sledovaných, nedodržel nejvyšší povolenou rychlost.

Jelikož se jedná o úsek s vysokým výskytem chodců, je velice znepokojivé, že třetina řidičů ze sledovaných nedodrжуje předepsanou rychlost.

Je třeba zdůraznit, že dodržování rychlosti v obci je nutné dodržovat. Jedná se fyzickou silu, která ovlivňuje brzdou dráhu při kritické situaci.

Měření: 28. 3. – 3. 4. 2011

Úsek: 156 km silnice 1 tř. č. 3, E 55 (úsek Nažidla směr Dolní Dvořiště)

Povolená rychlost: 70 km.h⁻¹

Sledování rychlosti bylo prováděno při spolujízdě s řidičem. Jedná se o úsek s nepřehledným horizontem a vysokými výškovými rozdíly. Na tomto úseku je nejvyšší povolená rychlost 70 km.h⁻¹. Tento úsek je úzká vozovka přecházející ve dvouproudou vozovku ve směru.

Dle tabulky 17, kde je měření zaneseno, 6 z 6 sledovaných řidičů nedodrželo nejvyšší povolenou rychlost. Lze také vyjádřit jako 100 % řidičů ze sledovaných, nedodrželo nejvyšší povolenou rychlost.

Jelikož se jedná o úsek s vysokým výskytem lesní zvěře, s technickým poškozením vozovky (vyjeté koleje), je velice znepokojivé, že všichni sledovaní řidiči nedodrží předepsanou rychlost. Značí to o potvrzení skutečnosti, že porušování nejvyšší povolené rychlosti je u nás nejčastějším přestupkem.

Měření: 28. 3. – 3. 4. 2011

Úsek: 156 km silnice 1 tř. č. 3, E 55 (úsek Nažidla směr Kaplice)

Povolená rychlost: 50 km.h⁻¹

Sledování rychlosti bylo prováděno při spolujízdě s řidičem. Jedná se o úsek s nepřehledným horizontem a vysokými výškovými rozdíly. Na tomto úseku je nejvyšší povolená rychlost 50 km.h⁻¹. Tento úsek je jednoproudá vozovka zužující se ve směru.

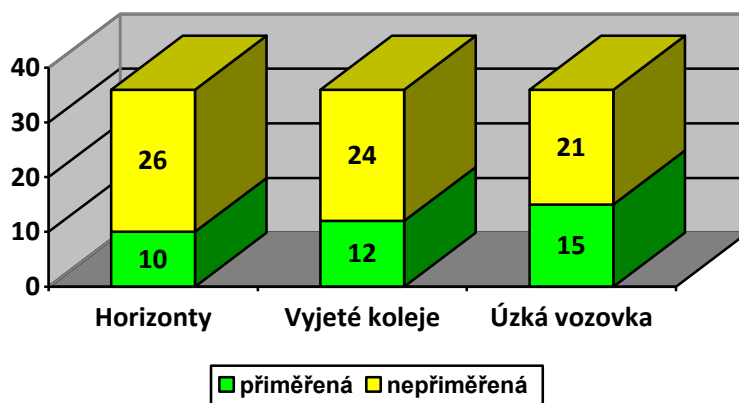
Dle tabulky 17, kde je měření zaneseno 5 řidiči z 6 sledovaných řidičů, nedodrželo nejvyšší povolenou rychlost. Lze také vyjádřit jako 83,3 % řidičů ze sledovaných, nedodrželo nejvyšší povolenou rychlost.

Jelikož se jedná o úsek s vysokým výskytem lesní zvěře, s technickým poškozením vozovky (vyjeté koleje), které je v tomto směru značené jako upozornění na nebezpečí, je velice znepokojivé. I zde to potvrzuje skutečnost, že porušování nejvyšší povolené rychlosti je u nás nejčastějším přestupkem.

6.2.2 Terénní sledování řidiče při spolujždě – přizpůsobení rychlosti k povaze vozovky

V této části se budu zabývat rovněž porušování § 18 přestupkového zákona, tentokrát však ustanovení o přizpůsobení jízdy ke stavu a povaze vozovky. I zde jsem rozdělil sledování do tří úseků, které jsou kritickými na trase silnice 1. Třídy č. 3, E55 v úseku Velešín – Dolní Dvořiště.

Graf 25 - Přizpůsobení rychlosti ke stavu vozovky



Zdroj: Tabulka 18

Na sledovaných úsecích jsem vybral tři shodující se a omezující faktory, které lze zahrnout do kritických hledisek ke stavu vozovky. Hodnotím zde přizpůsobení jízdy v nepřehledných horizontech na vozovce, vyjetých kolejí ve vozovce a nevyhovující šířku silnice mezinárodní tepny E 55. Hodnocení lze na základě dat z tabulky 18 zhodnotit takto.

Nepřehledný horizont, je stav vozovky, který se často opakuje, a to převážně na mnou vybraných úsecích. Je to jeden z hlavních parametrů, který vybrané úseky hodnotí jako nebezpečné. Je proto nutné, aby řidiči přizpůsobili jízdu k povaze vozovky. Nejvíce je zastoupen tento stav na 141 km silnice, kde 5 řidičů z 12 sledovaných řidičů přizpůsobilo jízdu k výše uvedené povaze (horizontům). Což lze vyjádřit jako 41,7 % řidičů. Situace na 143 km byla velice podobná. Zde 4 řidiči z 12 sledovaných řidičů, tedy 33,3 % přizpůsobili jízdu. Varující je výsledek na třetím úseku 156 km, kde pouze 1 řidič z 12 sledovaných řidičů přizpůsobil jízdu povaze vozovky (z hlediska horizontů), což znamená, že 1 řidičů jelo nepřiměřeně. (graf 25)

Shrnu-li celkový počet úseků a řidičů, tak pouze v 10-ti případech z 36-ti přizpůsobili řidiči jízdu k povaze horizontů, což tvoří 27,8 % případů.

Vyjeté koleje se považuje jako další faktor, ovlivňující jízdu řidiče. Řadíme tento faktor k dalšímu závažnému aspektu nehodovosti. Může způsobit při nepřiměřené rychlosti nestabilitu vozidla v pohybu, při dešti tzv. Aquaplaning na vozovce, což znamená vnesení vzduchu do vzorku pneumatiky, což způsobuje kluzký pohyb po vodě a omezené možnosti k ovládnutí řízení motorového vozidla. Při mnou sledovaném chování řidičů při spolujždě jsem došel k těmto výsledkům. Na sledovaném 141 km řidičů přizpůsobilo rychlost k povaze vozovky. Výsledek lze statisticky vyjádřit jako 33,3 % sledovaných řidičů. Na sledovaném úseku 143 km přizpůsobilo jízdu 6 z 12 sledovaných řidičů, tedy 50 %. Při hodnocení 156 km přizpůbili pouze 2 řidiči z 12 sledovaných řidičů jízdu k povaze vozovky. Lze vyjádřit také jako 16,7 %, což je varující výsledek.

Shrnu-li celkové hodnocení řidičů k hodnocenému faktoru – vyjeté kolej na vozovce – jak lze vyčíst z grafu 25 tak 12 případů z 36 sledovaných případů, lze konstatovat, že jízda byla přizpůsobena ve 33,3 % případech.

Úzká vozovka, je dalším faktorem, který je důležité v tomto úseku hodnotit s přizpůsobením jízdy sledovaných řidičů. Šíře vozovky ve sledovaných úsecích dávno nevyhovuje požadavkům hustoty provozu. Je to jeden s aspektů, který vede k větším rizikům a ohrožení. Sledoval jsem proto, jak přizpůsobují k tomuto faktoru vybraní řidiči jízdu. Na úseku 141 km způsobilo jízdu 6 ze 12 sledovaných řidičů. Ukazuje nám, že 50 % sledovaných řidičů na tomto úseku přizpůsobí jízdu k šířce vozovky. Na dalším sledovaném úseku 143 km přizpůsobilo jízdu 8 z 12 sledovaných řidičů, tedy 66,7 % řidičů. Na posledním sledovaném úseku 156 km, kde šíře vozovky je opravdu alarmující přizpůbil pouze 1 řidič z 12 sledovaných jízdu danému stavu. Tento fakt je velice neuspokojivý.

Shrnu-li všechny úseky v jeden, celek vychází, že pouze 15 z 36 případů způsobili řidiči jízdu k šíři vozovky. Tato část případů tvoří 41,7 % všech případů (graf 25).

Závěrem bych chtěl zhodnotit celkové přizpůsobení jízdy ve sledovaných úsecích. Při spolujždě s 12 řidiči na 3 vybraných úsecích vzniká 36 hodnocených případů. Těchto 36 případů navýšíme sledovanými faktory a vyjde nám 108 případů (tabulka č. 18). Velice znepokojivé je, že pouze v 37 případech řidiči přizpůbili jízdu k danému problému. Při hodnocení pro mne byl základní jev snížení rychlosti na daném úseku. Takže mohu zhodnotit, že pouze v 35,92 % řidiči způsobem a rychlostí jízdy opravdu přizpůbili jízdu k povaze vozovky a tím eliminovali pravděpodobnost způsobení dopravní nehody

6.3 Analýza samotného člověka na svoji pracovní činnost

V této části je mým cílem porovnat rozdílnost kvality člověk – řidič dle věku a pohlaví v sledovaných případech. Analýzu jsem provedl na základě sledování vybraných řidičů různého pohlaví a různého věkového rozmezí. Je důležité zmínit, že každý z řidičů má odlišnou délku praxe. Každý řidič byl sledován v jiném vozidle. Data jsou výsledky výzkumu chybového jednání řidiče v praxi. (Příloha 5). Hodnotícími kritérii budou, Dodržení rychlosti jízdy, Dodržení dopravního značení, Dodržení pravidel silničního provozu, Přizpůsobení jízdy k situaci a povaze vozovky a Jiné aktivity řidiče během řízení. V každé věkové skupině jsem uskutečnil výzkum s dvěma muži a dvěma ženami.

6.3.1 Charakteristika řidiče věkového rozmezí 18 - 24

Tato část se zabývá porovnáním mužů řidičů a žen řidiček ve věkovém rozmezí 18 - 24. Budu porovnávat muže a ženy v základních pravidlech silničního provozu. Hodnotícími kritérii budou, Dodržení rychlosti jízdy, Dodržení dopravního značení, Dodržení pravidel silničního provozu, Přizpůsobení jízdy k situaci a povaze vozovky a Jiné aktivity řidiče během řízení.

Muži v této věkové kategorii patří k rizikovým skupinám řidičů na vozovce. I průzkum, který jsem provedl při sledování řidičů, během řízení v předem určených výše uvedených aspektech to pouze potvrdil. Ve všech sledovaných rovinách 100 % neuspěli (tabulka 19).

Ženy v této věkové skupině bývají na silnicích rozvážnější. Nemají tolik zkušeností. Většinou ženy za stejnou dobu praxe proti mužům mají najeto menší množství kilometrů. Z toho vyplývá, že jsou na silnicích bezpečnější. Jak je zřejmé z mého výzkumu, i ženy s malými zkušenostmi porušují dopravní pravidla. Po nahlédnutí do tabulky 19 zjistíme, že ženy v této věkové skupině porušují dopravní pravidla ze 70 %. I tento výsledek je varovný (tabulka 19).

Pokud porovnáme vlastní výzkum se statistikami policie ve způsobených dopravních nehodách dle věkových skupin, zjistíme, že věková skupina řidičů zaviní z celkových dopravních nehod 17 % Českokrumlovským okruhu (graf 15).

Značí to tedy, že jsem při zkoumání vybral řidiče, kteří do této skupiny nebezpečných řidičů patří. Stojí za zamyšlení, zda je chyba na řidiči samotném, nebo v tomto raném čase pro řízení je vina na autoškolách.

6.3.2 Charakteristika řidiče věkového rozmezí 25 - 44

Tato část se zabývá porovnáním mužů řidičů a žen řidiček ve věkovém rozmezí 25 - 44. Budu porovnávat muže a ženy v základních pravidlech silničního provozu. Jedná se kategorii řidičů, kteří již mají praxi v ježdění, často již vozí svou rodinu. Zároveň považuji za nutné zmínit, že tato skupina řidičů jezdí nečastěji, má mnoho energie a neustále základě působení mnoha faktorů chvátá. Hodnotícími kritérii budou, Dodržení rychlosti jízdy, Dodržení dopravního značení, Dodržení pravidel silničního provozu, Přizpůsobení jízdy k situaci a povaze vozovky a Jiné aktivity řidiče během řízení.

Muži této věkové skupiny dle mého terénního pozorování opět z výše uvedených výzkumných částí 100 % porušení sledovaných aspektů vedoucích k dopravní nehodovosti (tabulka 20). Je mnoho faktorů ovlivňující sledovanou věkovou skupinu mužů. Nejčastějším důvodem porušování dopravních pravidel lze přisoudit stresu z času (tabulka 20).

Ženy v této věkové kategorii lze považovat za dobré řidiče. Z mého výzkumu vyplývá, že pouze 20 % žen nedodrží silniční pravidla (tabulka 20). Tyto poznatky jsou dány mnoha vnějšími faktory. Ženy v této věkové skupině mají většinou děti, které tvoří z velké části stále spolecestující. Zajisté pro člověka – řidiče je jeho potomek velice důležitý, lze konstatovat důležitější než on sám. Tomuto přisuzuji nižší procento porušování silničních pravidel.

Závěrem lze porovnat statistiky policie dopravní nehodovosti této věkové skupiny s výsledkem pozorování porušování pravidel. Sledovaná věková skupina tvoří 37 % viníků dopravních nehod v českokrumlovském okresu (graf 15) z hlediska věkových skupin. Je posuzována za nejvíce způsobující dopravní nehody. Celých 81 % tvoří viníky muži a pouze 19 % ženy. Můj výzkum v porušování silničních pravidel koresponduje s procentem dopravní nehodovosti dle věkových skupin.

6.3.3 Charakteristika řidiče věkového rozmezí 45 - 64

Tato část se zabývá porovnáním mužů řidičů a žen řidiček ve věkovém rozmezí 45 - 64. Budu porovnávat muže a ženy v základních pravidlech silničního provozu. Jedná se kategorii řidičů, kteří již mají dlouholetou praxi v ježdění, často již vozí svou rodinu. Tuto skupinu řidičů tvoří skupina řidičů, kteří jsou si svými schopnostmi v řízení. Bohužel tento fakt potvrdím ve svém výzkumu. Hodnotícími kritérii budou, Dodržení rychlosti jízdy, Dodržení dopravního značení, Dodržení pravidel silničního provozu, Přizpůsobení jízdy k situaci a povaze vozovky a Jiné aktivity řidiče během řízení.

Muži v této věkové kategorii v 70 % procentech (tabulka 21) nedodržují mnou zkoumané silniční pravidla. Neustále číslo hodnotím jako negativní. Pozitivně lze hodnotit porovnání s předešlými věkovými skupinami mužů, ve kterém patří právě tato věková skupina k nižšímu procentu řidičů porušující silniční pravidla.

Ženy lze charakterizovat v tomto věkovém rozmezí se značnou znalostí a praxí v řízení motorového vozidla. Dokazují to i mé poznatky z výzkumu sledování dodržování vybraných silničních pravidel. Sledované ženy v tomto věkovém rozmezí 100 % porušuje silniční pravidla na hodnoceném úseku (tabulka 21).

Závěrem lze zhodnotit porušování silničních pravidel u sledovaných řidičů se statistikou policie, která uvádí procento způsobených dopravních nehod v českokrumlovském okresu. Uvedená věková skupina tvoří druhé místo ve statistice s 25 %. Statistika potvrzuje procentuelní výši můj výzkum, kde sledovaná skupina z 85 % porušuje dopravní předpisy.

6.4 Analýza pozorování řidiče při jízdě

V této části se budu věnovat vyhodnocení terénního výzkumu. Výzkum byl prováděn spolujízdou s řidiči v motorových vozidlech různého charakteru. Poznatky byly nezachyceny do formuláře Výzkumu chybového jednání řidiče v praxi. Řidič byl mystifikován informací, že cílem spolujízdy je pozorování vnějšího okolí a ne přímo jeho osoby. Důvodem byla objektivnost výzkumu. Při vědomí řidiče, že je sledován, je největší pravděpodobností, že by řidič ovlivňoval své standardní chování na vozovce při jízdě.

Cílem sledování řidiče byla analýza pozorování řidiče při jízdě a zjištění, vyhodnocení a nalezení odpovědí na chybové jednání řidiče v praxi.

Hodnotit budeme faktory důležité k získání bezpečnosti v silničním provozu. Vyhodnotíme stav vozidla před jízdou, plnění intervalu sledovaného úseku, dodržení

povolené rychlosti, dodržování pravidel silničního provozu, vyhýbání se kritickým situacím, přizpůsobení rychlosti k situaci a povaze vozovky, ovlivnění sledovaného řidiče okolními řidiči, přizpůsobení jízdy k vnějšímu prostředí, pozitivní vliv sledovaného řidiče na vnější okolí a jiné aktivity během jízdy.

6.4.1 Muži – analýza pozorování řidiče při jízdě

1) Stav vozidla

V této části sledování bylo cílem zjistit a vyhodnotit stav vozidla před vyjetím na silnici. V pořádku měli vozidlo 3 řidiči z 6 sledovaných. Můžeme také vyjádřit jako 50 % sledovaných řidičů – mužů.

Nejčastějšími nedostatky vozidla je stav pneumatik ve dvou případech a poškozená směrovka taktéž ve dvou případech. Uvedené nedostatky jsou závažné. Mohou být příčinou dopravní nehody. V Českokrumlovském okrese tvoří příčinu dopravní nehody důsledkem nevyhovujícího technického stavu vozidla 1 % z celkových způsobených dopravních nehod.

Kdyby všichni řidiči udržovali své motorové vozidlo v dobrém technickém stavu, ubylo by jen v českokrumlovském okrese 1 % dopravních nehod.

2) Splněný časový interval

Dalším faktorem byl splněný časový interval na sledovaném úseku. Porovnával jsem satelitem změřený časový interval uvedený na internetovém portálu Google – maps. Délka intervalu byla 9 minut. Pouze jeden řidič – muž z 6 sledovaných splnil daný interval. Paradoxně tento časový limit zvládl při nedodržení nejvyšší povolené rychlosti. Musel se tedy dopustit dopravního přestupku. Muži v průměru ujeli daný úsek za 15 minut.

Je na místě se zamyslet nad věrohodností uvedených časových limitů v plánovačích tras na internetu. Řidič na základě zjištěných informací plánuje jízdu. Ve skutečnosti zjistí, že musí jet mnohem rychleji, aby daný cíl splnil. Vzniká tím porušování nejvyšší rychlosti a vytváření ohrožení vnějšího okolí řidiče.

3) Dodržování předepsané rychlosti

Při sledování dodržování povolené rychlosti při mém terénním sledování, jsem zjistil, že pouze 2 sledovaní řidiči – muži z celkových 6 rychlost nedodržují. Lze tedy konstatovat, že z mého výzkumu u mužů 33,3 % sledovaných porušuje nejvyšší dovolenou rychlost. V průměru se poruší nejvyšší povolená rychlost o 20 km.h⁻¹.

Sledování řidiči – muži tím porušují § 18 zákona o silničním provozu. Nedodržení nejvyšší povolené rychlosti je v českokrumlovském kraji na prvním místě ve statistikách nehodovosti.

Zde je na místě častější kontrola rychlosti policií ČR, která by zajistě nejen řidiče často využívající tento úsek silnice k přepravě vedla k dodržování rychlosti

4) Dodržení pravidel silničního provozu

Muži – řidiči při sledování jízdy porušili pravidla silničního provozu v 5 případech z 6. To znamená, že 83,3 % sledovaných řidičů – mužů porušilo pravidla silničního provozu při jízdě. Výsledné číslo je alarmující. Nejčastějším porušením je rychlost jízdy, předjíždění v úsecích kde není povoleno, nebo je zakázáno. Následuje přestupek telefonování za jízdy bez použití povoleného hands – free.

5) Vznik a chování řidiče v kritické situaci

Při spolujízdách s vybranými řidiči – muži se vyskytl v kritické situaci pouze jeden. Tento řidič způsobil kritickou situaci ohrožením protijedoucího řidiče tím, že nerespektoval vodorovné značení v zatáčce. Při hodnocení situace používal vulgarismy a jevil zřejmou nervozitu. Nervozita je hodnocena jako jeden z faktorů lidského chování způsobující dopravní nehody.

Pozitivně lze hodnotit, že z 6 pozorovaných řidičů pouze jeden způsobil kritickou situaci a jednal nevhodným způsobem. Zajistě by při řešení dané situace v klidu byla nižší pravděpodobnost dopravní nehody.

6) Rychlost jízdy vzhledem k dopravní situaci a povaze vozovky

Pouze 2 sledovaní řidiči z 6 přizpůsobili jízdu k povaze a stavu vozovky. Tento výsledek, kdy pouze 33,3 % sledovaných řidičů přizpůsobil jízdu ke stavu a povaze vozovky. Nejčastějším problémem byla rychlost jízdy. Je nutné se zamyslet nad situací, kdy byla dodržena nejvyšší povolená rychlost, přesto nebyla jízda přizpůsobena povaze vozovky. Lze konstatovat, že na vybraném úseku, kde byl průzkum proveden, není možné přizpůsobit jízdu. Dopravní značení neodpovídá úplně povaze a stavu vozovky. Proto v této práci navrhuji alespoň na vybraných úsecích změny a doplnění značení a technického stavu vozovky.

7) Chování ostatních řidičů v okolí.

Nejčastějším přestupkem ve sledovaném okolí byla nepřiměřená rychlost protijedoucích vozidel. Na druhé místo bych uvedl vozidla s nerozsvícenými světly, a telefonování s mobilním telefonem bez hands – free. Jedná se o jasné případy, kdy řidiči porušili zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

V tomto případě je nutný zásah policíí ČR, která je kompetentní ke kontrole porušování těchto zásadních pravidel. Řidičům by v tomto případě mělo být odebráno 1 – 4 body a uložena pokuta 2000 – 10 000 Kč pokuta. Věřím, že touto cestou by došlo k snížení výskytu těchto přestupků.

8) Přehlednost prostředí při jízdě

V této části výzkumu jsem vybral 3 úseky na sledované komunikaci. Jedná se o 141 km, kde jsou tři nepřehledné horizonty s výškovými rozdíly. Komunikace je obseta silnými stromy a hrozí zde vběhnutí divoké zvěře. Dalším úsekem je 143 km, což je úsek obce Netřebice. Jedná se o nepřehledný úsek s horizontem, s dvěma přechody a levotočivou zatáčkou a neoznačeným výjezdem těžké techniky ze zemědělského družstva. Dalším vnějším faktorem jsou chodci. Výskyt je zde vysoký. Dopravní značení není úplně přehledné. Mou snahou je v kapitole 5.1.1. navrhnout několik úprav, které jsou vyznačeny v obrázku 2, 3 a 4.

9) Vliv jednání sledovaného řidiče na vnější okolí

Z mého výzkumu vyplývá, že pouze 16,7 % řidičů – mužů svou jízdou k vnějšímu okolí působili pozitivně. Bohužel nelze říci, že by se jednalo o kladný výsledek. Nejčastějším aspektem k hrozbě vnějšímu okolí byla rychlá jízda. Možná ještě nebezpečnější vyzorovanou vlastností je jistota při jízdě. Řidiči – muži se ve většině případů při jízdě chovali suverénně a bez zábran. Tuto vlastnost vnímám jako nejnebezpečnější, jelikož nastane-li kritická situace, kterou je v co nejkratším časovém úseku nutné řešit, ovlivňuje psychický stav řidiče následné chování, reakci a řešení dané situace.

10) Jiné aktivity řidiče během jízdy

Poslední částí výzkumu bych rád poukázal na často opomíjené aspekty vedoucí k možnému ohrožení vnějšího okolí řidičem. U mužů je výsledek jednoznačný. Celých 100 % sledovaných řidičů – mužů vyvíjelo během jízdy jiné aktivity, které nejsou v dané situaci řazené jako prioritní.

Nejčastější činnost řidičů bylo telefonování. I když bylo dle právních předpisů v pořádku, jelikož řidiči používali předepsané technické zařízení hands – free. Při telefonování často řidiči svou pozornost přesouvali k daným tématům telefonování, tedy lze konstatovat, že se plně nevěnovali řízení. To ovšem jako přestupek lze hodnotit. Dalšími činnostmi bylo pití kávy, svačina, výměna CD v přehrávači, volení ráiových stanic a jiné. Všechny zmíněné činnosti v danou chvíli ohrožovali nejen řidiče, ale i jeho vnější okolí, jelikož měl sníženou vnímavost.

6.4.2 Ženy – analýza pozorování řidiče při jízdě

1) Stav vozidla

V této části sledování bylo cílem zjistit a vyhodnotit stav vozidla před vyjetím na silnici u žen. V pořádku měli vozidlo 4 řidičky z 6 sledovaných. Můžeme také vyjádřit jako 66,7 % sledovaných řidičů – žen.

Nejčastějšími nedostatky vozidla je stav pneumatik a nefunkční světla, v tomto případě světla parkovacího. V porovnání s výzkumem řidičů – mužů mají ženy vozidla v lepším technickém stavu.

Kdyby všichni řidiči udržovali své motorové vozidlo v dobrém technickém stavu, ubylo by jen v českokrumlovském okrese 1 % dopravních nehod.

2) Splněný časový interval

Dalším faktorem byl splněný časový interval na sledovaném úseku. Porovnával jsem satelitem změřený časový interval uvedený na internetovém portálu Google – mapy. Délka intervalu byla 9 minut. Žádná žena nesplnila daný interval. V průměru ženy ujely úsek za 15,1 minut. Čas se téměř shoduje s časem mužů. Lze tento čas tedy vyjádřit jako skutečný bezpečný časový interval na sledovaném úseku.

I u žen je rozdíl uvedeného času na satelitně určeném času v daném úseku o 6,1 minuty. Pokud by žena chtěla splnit čas uvedený, musela by rychlost vozidla podrobit minimálně o 40 km.h⁻¹ vyšší než je povolená nejvyšší rychlost. Porušila by tím zákon o silničních pravidlech § 18 a hrozilo jí správní řízení a eventuelní odebrání řidičského průkazu.

3) Dodržování předepsané rychlosti

Při sledování dodržování povolené rychlosti při mém terénním sledování, jsem zjistil, že pouze 4 sledované řidičky z celkových 6 rychlost nedodrží. Lze tedy konstatovat, že z mého výzkumu u žen 66,7 % sledovaných porušuje nejvyšší dovolenou rychlost. V průměru se poruší nejvyšší povolená rychlost o 10 km.h⁻¹. Sledované řidičky tím porušují § 18 zákona o silničním provozu. Ve srovnání s řidiči – muži, ženy ačkoliv porušují ve stejném měřítku nejvyšší povolenou rychlost, jezdí bezpečněji a to dokazuje výše překročení rychlosti o 10 km.h⁻¹ v průměru nižší.

I v případě žen je na místě častější kontrola rychlosti policií ČR, která by zajistě nejen řidiče často využívající tento úsek silnice k přepravě vedla k dodržování rychlosti

4) Dodržení pravidel silničního provozu

Muži – řidiči při sledování jízdy porušili pravidla silničního provozu v 4 případech z 6. To znamená, že 33,3 % sledovaných řidiček porušilo pravidla silničního provozu při jízdě. Výsledná statistika výzkumu ukazuje, že ženy jezdí bezpečněji než muži. Nejčastějším porušením je rychlost jízdy.

K zamyšlení ovšem stojí, zda lze zahrnout k porušování pravidel silničního provozu i pomalá jízda. I když je bezpečnější pro řidičku samotnou, ohrožuje tím své vnější okolí.

5) Vznik a chování řidiče v kritické situaci

Při spolujízdách s vybranými řidičkami jsem zjistil, že 33,3 % řidiček – žen se nevyhnulo kritické situaci. Paradoxně kritickou situaci ženy – řidičky způsobili sami a to opačným jevem než u mužů. Do kritické situace je přivedla příliš pomalá a nejistá jízda. V jednom případě řidička svou nejistotou při předjíždění téměř způsobila dopravní nehodu.

V tomto případě je jisté, že problémem je psychická způsobilost řidiče – člověka. Jednou z eliminací tohoto problému na vozovkách je zavedení psychotestů.

6) Rychlost jízdy vzhledem k dopravní situaci a povaze vozovky

Pouze 2 sledované řidičky z 6 přizpůsobily jízdu k povaze a stavu vozovky. Tento výsledek, kdy pouze 33,3 % sledovaných řidičů přizpůsobilo jízdu ke stavu a povaze vozovky. Výsledek je totožný s pozorováním u mužů. Nejčastějším přestupkem byla rychlost jízdy.

Je nutné se zamyslet nad situací, kdy byla dodržena nejvyšší povolená rychlost, přesto nebyla jízda přizpůsobena povaze vozovky. Lze konstatovat, že na vybraném úseku, kde byl průzkum proveden, není možné přizpůsobit jízdu. Dopravní značení neodpovídá úplně povaze a stavu vozovky. Proto v této práci navrhuji alespoň na vybraných úsecích změny a doplnění značení a technického stavu vozovky.

7) Chování ostatních řidičů v okolí.

Nejčastějším přestupkem ve sledovaném okolí byla nepřiměřená rychlost protijedoucích vozidel. Na druhé místo bych uvedl vozidla s nerozsvícenými světly, a telefonování s mobilním telefonem bez hands – free. Tedy i u pozorování v případě žen jsou stejné přestupky řidičů ve vnějším okolí řidiček - žen

Jedná se o jasné případy, kdy řidiči porušili zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. V těchto případech je nutný zásah policíí ČR, která je kompetentní ke kontrole porušování těchto zásadních pravidel. Řidičům by v tomto případě mělo být odebráno 1 – 4 body a uložena pokuta 2000 – 10 000 Kč pokuta. Věřím, že touto cestou by došlo k snížení výskytu těchto přestupků.

8) Přehlednost prostředí při jízdě

Shodné jako u výzkumu řidičů – mužů.

9) Vliv jednání sledovaného řidiče na vnější okolí

Z mého výzkumu vyplývá, že i u žen pouze 16,7 % svou jízdou k vnějšímu okolí působí pozitivně. U žen naopak nezaznamenávám jako u mužů jejich jistotu. Řidičky - ženy hodnotím, jako klidné a naopak bez sebejistoty. Většina negativních aspektů k okolí u žen vyplývá z jejich opatrnosti. Zpozorovanými nedostatky je právě nejistota, zmatky na silnici a neopomenutelná jízda tzv. plyn – brzda.

Z tohoto výzkumu vyplývá rozdíl mezi chováním mužů a žen na silnicích. Ideální by bylo spojit tyto dva extrémy v jeden a získáme ideálního člověka – řidiče.

10) Jiné aktivity řidiče během jízdy

Poslední částí výzkumu bych rád poukázal na často opomíjené aspekty vedoucí k možnému ohrožení vnějšího okolí řidičem. I u žen je výsledek jednoznačný. Celých 100 % sledovaných řidiček - žen vyvíjelo během jízdy jiné aktivity, které nejsou v dané situaci řazené jako prioritní.

Nejčastější činnost řidičů bylo telefonování. I když bylo dle právních předpisů v pořádku, jelikož řidiči používali předepsané technické zařízení hands – free. Při telefonování často řidiči svou pozornost přesouvali k daným tématům telefonování, tedy lze konstatovat, že se plně nevěnovali řízení. To ovšem jako přestupek lze hodnotit. Aktivita, která je specifická pro řidičku – ženu je neustálá kontrola vzhledu. Dílem 83 % sledovaných řidiček si na daném úseku minimálně jednou zkontrolovali svůj zevnějšek. Řidička při této činnosti nesleduje provoz, nevěnuje se plně držení volantu a porušuje mnoho jiných zásad správného řízení. Ačkoliv se jedná o vteřinovou záležitost, může svou činností způsobit ohromné neštěstí. Dalšími činnostmi bylo pití kávy, svačina, výměna CD v přehrávači, volení rádiových stanic a jiné.

7 Obecná doporučení pro zkvalitnění současného stavu

7.1 Zásady k vyloučení rizika vzniku úrazů při dopravních nehodách řidiče jako prvku součásti systému

Při vyhodnocování výše provedených výzkumů lze soudit, že za dopravní nehodu může z velké části sám člověk, dalším faktorem je motorové vozidlo, prostředí, lze však z obecného hlediska konstatovat poměr mezi člověkem – automobilem – prostředím daný: 90 – 5 – 5. Je důležité při snižování rizik považovat člověka za hlavní faktor, ne však výhradně. Níže se snažím uvést obecné hlediska, které mohou zlepšit současný stav nehodovosti v České republice.

1) Velice pozitivně působí na řidiče mediální kampaně. Nejvíce diskutovanou a mého hlediska účinnou kampaní je kampaň Nemyslíš, Zaplatíš. Má velice dobrý vliv na řidiče mladého a středního věku. Myslím, že to je důvod proč je nutné rozšířit jejich vysílání. Ne úplně šťastným řešením byla jejich cenzura, v plném znění účinek nabýval mnohonásobných rozměrů. Mezi další mediálně účinné akce patří např. The Action. Dále bych více medializoval preventivní akce, jako jsou např. Bezpečná obec, nebo Besip Team

2) Prostředí a jeho vliv lze považovat za další faktor, který je důležitý zmínit. Správné dopravní značení (upozornění na přechod pro chodce), zádržné systémy kolem silnic, dostatečná šíře vozovky odpovídající provozu a jiné faktory mají vliv na jízdu řidiče – člověka. Z mého hlediska by se měla dát větší váha na opravu a úpravu vozovek, tak aby minimalizovalo vliv na řidiče – člověka, aby se nestávaly spouštěčem k jiným aktivitám při jízdě a tím nesprávného vyhodnocení situace na vozovce. Myslím tím správné označení přechodů v nepřehledných úsecích, nebo označení výjezdů těžké techniky. Dalším negativním faktorem lze hodnotit reklama u silnic, která má za následek rozptýlení řidiče. Nepřehlednost okolního prostředí okolo vozovky, husté a vysoké porosty, které brání v orientaci a předvídání řidiče.

3) Využití GPS navigace ke kontrole řidičů a jejich správného dodržování předepsaných pravidel. Převážně zaměřit se na rychlost vozidel. GPS je v dnešní době velice technicky vyspělá záležitost, podle které je možné např. z pohledu

zaměstnavatele hlídat, zda řidič firemního motorového vozidla dodržuje předpisy. Ihned by se vyeliminovalo velké procento nebezpečí na vozovce.

4) Pokračovat ve vývoji a zároveň tlačit na vývoj podpůrných systémů, které by se staly bezpečným základem jízdy. Dnes již někteří výrobci nabízejí systémy na parkování, systémy na udržení vozidle dle vodorovného značení na vozovce. Zdokonalit systémy na dostatečnou vzdálenost od vozidla. Člověk – řidič by se hned ve voze cítil mnohem bezpečněji.

5) Pravidelné školení řidičů. Profesionální řidiči mají povinnost školit se každý rok o novinkách v zákonech zaměřujících se na dopravu. Mají povinnost skládat tzv. Referentské zkoušky. Myslím, že i řidiči všeobecného charakteru by měli být v řádných intervalech (3. roky) proškolení a upozorňováni na novinky v dopravě. Ve školení by měly být zahrnuty kurzy opakování první pomoci.

6) Při pravidelných lékařských kontrolách u řidičů ve věkové skupině 40 – 64, každý čtvrtý rok a u řidičů od 65. let každý druhý rok, napomůže k odstranění špatné předvídatelnosti, pohyblivosti a vyhodnocování daných situací.

7.2 Obecné faktory výběru člověka z pohledu jeho kapacity

Kompletní kapacitou člověka- řidiče tvoří:

- 1) Osobní vlastnosti
- 2) Dovednosti
- 3) Schopnosti
- 4) Morální vlastnosti
- 5) Znalosti a zkušenosti
- 6) Zdravotní stav

Lze říci, že výše uvedené faktory tvoří člověka – řidiče. Pokusím se níže vyjmenovat ke každé kategorii zásadní aspekty, které musí mít správný řidič – člověk:

1. Psychicky vyrovnaný člověk, sebekontrola, povahový index, emoce, přijímaná změn
2. Sem lze zařadit manuální pohyblivost, koordinace, psychomotorika
3. Rychlost reakce, správné vnímání, koncentrace pozornosti
4. Kázeň, dodržování společenského indexu, pomoc druhým, respektování silničních pravidel, vítání kontrolních opatření
5. Orientace v situacích vzniklých v dopravní situaci
6. Nejdůležitější správné fungování smyslových orgánů, zdravé končetiny, dobrý zdravotní stav řidiče (omamné látky)

7.3 Prostředky pro zkvalitnění řidičů

Prostředky jak docílit zkvalitnění řidičů, ať v legislativní nebo v morální síti se nabízí hned několik. Není pravidlem, že při aplikaci těchto prostředků se hned stanou efektivními. Důležitým aspektem jak docílit úspěchu je legislativní i morální prostředky smysluplně propojit.

Zde bych navázal na kapitolu 6.1, kde uvádím akce motivující řidiče ke správnému jednání na silnicích. Pokud jsou motivující akce v plném proudu, je třeba také dohlížet. Důležitým faktorem v kontrole je Policie ČR. Vzbuzuje v lidech pocit větší sebekontroly, strachu a u profesionálních řidičů i strach o živobytí. Zvláště důležité je kontrolování řidičů i na místech, která nejsou pro kontrolování obvyklá. Jak je dnes trendem na rádiových stanicích při dopravním zpravodajství poslouchat, kde číhají, tím ztrácí kontrola svou podstatu. Přístup k dopravním akcím Policie ČR je individuální. Někteří vnímají akce jako problém a někteří je vítají, jelikož vnímají, že zvyšují bezpečnost na silnicích. Pravidlo je jasné – musí se dodržovat.

Jako další aspekt k motivaci řidičů je již zavedený bodový systém. Jak uvádějí statistiky a statistiky v kapitole 2.2. Bodový systém, vstupem tohoto systému počet přestupků klesl. Bodový systém se vnesl do povědomý řidičů. Ovšem zamysleme se, zda by šel ještě zefektivnit. V současnosti je za dopravní přestupek nedodržení povolené rychlosti v obci do 20 km.h⁻¹ odečtení 2 bodů a uložení pokuty ve výši 2 500 – 5 000 Kč. Porovnáme-li pokutu se západními, ale i východními sousedy (Slovensko) činní zde pokuta v minimu cca 350 Euro, což v přepočtu činní cca 8 500 Kč. S možností zaplatit pokutu na místě bezhotovostní cestou. Pokud bychom navýšili

odečtení bodu ze 2 na 5 a pokutu navýšili na 10 000 – 15 000 Kč, věřím, že by se bezpečnost na silnicích v obci zvýšila a motivující program pro dodržování bezpečnostních dopravních pravidel – Bodový systém – by se stal více efektivní. Při několikrát opakujícím přestupku se řidič měl evidovat jako nebezpečný, a kromě toho, že by mu byl odebrán řidičský průkaz, měl by být léčen a opětovně přeškolen, v krajních mezích odňata svoboda.

Závěrem bych se zmínil, že při řešení vzniklých problémů by se měl hledat prvopočátek vzniku. Ve zkvalitňování řidičů by se mělo začít v autoškolách. Povinnost autoškol vyučit řidiče je povinností. Otázkou je jaké kvality? Každá autoškola by měla mít trenážér. Vyučující doba by měla být prodloužena. Věnovat více času praktické části. Kurz bych prodloužil na 3 – 4 měsíce s procentuálním rozdělením výuky na teoretickou 40 % a praktickou na 60 % kurzu. V autoškole by řidiči měli být připraveni i na reakce v kritických situacích. Pro zdokonalení bych do osnov povinně zahrnul školu smyku.

8 Závěr

V současné době lze hodnotit vývoj nehodovosti jako klesající. Za tímto vývojem se schovává mnoho systémů, které se zajímají o snižování nehodovosti. Trend ve snižování dopravní nehodovosti je celosvětový. Česká republika je jednou z mnoha zemí, kde se situace monitoruje, analyzuje a hodnotí. Ačkoliv je mnoho aspektů vedoucích k dopravním nehodám, je statisticky dokázané, že minoritním viníkem je člověk – řidič. Každoročně se stávají nehody s následkem smrti, těžkého i lehkého zranění. Také je nutné hodnotit příčiny a hledat způsoby k jejich eliminování. Používají se proto mnohé metody, některé více, některé méně úspěšné. Příkladem velice pozitivně vnímané metody můžeme zmínit „Vize nula“. Tato metoda vznikla ve Švédsku. Její náplní je v dané zemi vytvořit takové podmínky a takový dopravní systém, aby se nehodovost s následkem smrti úplně vytratila. Výhodou tohoto systému je, že se zaměřuje právě na problém člověk – řidič, snaží se nalézt motivaci pro zlepšení situace. Lze konstatovat, že to je právě ten důvod, proč se tento model stal velice pozitivně vnímaným a úspěšným.

Ostatní státy Evropské unie hledají cesty k úspěchu. V České republice se zabývá danou problematikou Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která věrně kopíruje Bílou knihu evropské dopravní politiky vydanou Evropskou komisí v roce 2001. Tato strategie vyhlásila boj aspektům způsobujícím dopravní nehodovost. Má velice ambiciózní cíl – redukcí počtu usmrcených na silnicích z více než 40 000 v roce 2001 na 50% v roce 2010. ČR má za cíl redukcí usmrcených na 50 % úroveň roku 2002 tj. 650 osob. Aby tohoto cíle mohlo být skutečně dosaženo, jsou nezbytná účinná opatření jak v oblasti zvýšení bezpečnosti vozidel (vyšší bezpečnostní standardy konstrukce a vybavení), dopravní infrastruktury (modernizace, zavádění dopravně-inženýrských prvků k eliminaci nehod), tak zejména v důrazu na problematiku lidského činitele. Tento problém je vystižen na úseku Velešín – Dolní Dvořiště, na několika úsecích. Zmíníme-li například úsek Nažidla, kde právě pro nesprávné řešení dopravní infrastruktury je evidována nehodovost vyšší.

Při zdokonalování opatření by měl být kladen důraz právě na lidského činitele. Člověk – řidič musí být ovlivňován již od začátku své dopravní výchovy. Již děti je nutné s důrazem vést v klidné a správné jednání pokud se stávají účastníky dopravy - chodci. Označme to za základní kámen budování bezpečných řidičů. Následně při základním vzdělání by neměly chybět hodiny o dopravě a působení jednice v ní. S tímto základem je snazší příprava dobrého řidiče ve specializovaných autoškolách. I

zde je mnohdy opomíjena problematika člověka - řidiče. Skládání zkoušek připravené lidské psychické vyspělosti, tedy skládání psychotestů je jednou z metod, která by vedla dopravní nehodovost do nižších čísel. Je nutné konstatovat, že tuto strategii, či plán vývoje člověka řidiče je nutné vymyslet, analyzovat a následně navrhnout pro nové, doufejme pro kvalitnější řidiče. Pokud se budeme soustředit na krátkodobou přípravu v autoškolách, současná situace na silnicích bude přetrvávat.

9 Seznam použité literatury

- [1] Celjak Ivo: Technická normalizace a bezpečnost, 2009, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Zemědělská fakulta, 2009, 86 s.
- [2] Zákon č. 13/1997 Sb.
- [3] Zákon č. 361/2000 Sb.
- [4] <http://www.czrso.cz/index.php?id=412>
- [5] <http://tema.novinky.cz/aktivni-bezpecnost>
- [6] <http://skoda.panda.cz/clanek.php3?id=419>
- [7] <http://seminarky.cz/Pasivni-bezpecnost-motorovych-vozidel-18783>
- [8] <http://www.czrso.cz/>
- [9] Zákon č. 200/190 Sb.
- [10] Havlík, Karel, Psychologie pro řidiče – zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti, Vyd. I, Praha, Portál 2005, 224 s., ISBN: 80- 7178- 542- 3
- [11] Vyhnal Zdeněk, Npor, vedoucí PEO, Policie Jihočeského kraje, ústní konzultace ze dne 26. 11. 2010
- [12] http://www.ibesip.cz/files/=240/Strategie_final_050526-1.pdf
- [13] <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/ne-zvratne-osudy-rozsiruji-kampan-nemyslis-zaplatis-ministerstva-dopravy-cr/>
- [14] <http://www.besipteam.cz/default.aspx?ido=27&sh=224600507>
- [15] <http://www.theaction.cz/default.aspx?ido=3&sh=67579>
- [16] <http://www.domluvme-se.cz/default.aspx?id=428&ido=232&sh=-1614914600>
- [17] <http://www.ibesip.cz/Bezpecna-obec/Zakladni-informace-o-projektu>
- [18] <http://www.ibesip.cz/Kampane-projekty/Nova-pravidla>
- [19] <http://www.policie.cz/clanek/povinne-zverejnovane-informace-136591.aspx>
- [20] <http://www.novapravidla.cz/PRAVOMOCI-POLICIE>
- [21] <http://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>
- [22] <http://www.lepsiruceni.cz/prirucka/bodovy-system/>
- [23] <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>
- [24] <http://www.policie-cr.cz/bodove-hodnoceni.php>
- [25] <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/C2FC4E98-B761-4CB0-ABB6-6EA811AFC23C/0/1012BR.pdf>
- [26] http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/D6337AAD-54DF-4DA7-BE2E-402FCFC6D14/0Pa_2010.pdf

[27] <http://www.czrso.cz/index.php?id=345>

[28] <http://www.czrso.cz/index.php?id=396>

[29] <http://www.ibesip.cz/Temata/Celodenni-sviceni>

10 Přílohy

Příloha 1

Celková nehodovost Jihočeský kraj

2010	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
Celkem nehod	2899	1009	304	476	292	186	265	367
Usmrceno	72	11	8	14	18	8	8	5
Zraněno	1810	726	145	268	181	102	158	230

2009	JČ							
Celkem nehod	3206	1098	375	472	236	228	369	428
Usmrceno	74	20	11	9	12	7	7	8
Zraněno	2037	750	227	322	166	86	193	293
2008	JČ							
Celkem nehod	10694	3449	841	1156	993	700	1055	1429
Usmrceno	108	27	6	13	17	7	13	9
Zraněno	2260	680	217	324	202	80	203	284

Přehled nehod podle zavinění

JINE ZAV. 2010

JINE ZAV.	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
2010	11	8	0	0	1	1	1	0
2009	20	10	3	2	2	1	0	2
2008	34	12	4	8	2	1	4	2

RIDICEM MOT.VOZ.

RIDICEM MOT.VOZ.	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
2010	2663	932	281	422	269	174	240	345
2009	2898	997	353	400	212	214	328	394
2008	9347	3114	721	972	815	584	908	1306

RIDICEM NEMOT.VOZ.

RIDICE M NEMOT .VOZ.	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
2010	120	36	9	36	8	6	15	10
2009	116	36	7	31	10	2	20	10
2008	153	56	6	34	12	4	19	9

CHODCEM

CHODCEM	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
2010	40	16	4	5	3	1	3	8
2009	67	27	3	15	4	4	7	7
2010	84	32	13	8	7	5	9	5

LESNI ZV. DOMACIM ZV.

LESNI ZV. DOMACIM ZV.	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
2010	32	5	7	7	7	2	3	1
2009	76	18	5	18	6	7	11	11
2008	995	215	84	125	149	102	112	103

JINY UCASTNIK

JINY UCASTNIK	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
2010	3	2	0	1	0	0	0	0
2009	5	1	1	1	1	0	0	1
2008	8	5	1	0	0	0	1	0

ZAVADA KOMUNIKACE

ZAVADA A KOMU NIKAC E	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
2010	6	3	0	0	0	0	1	2
2009	7	5	1	0	0	0	1	0
2008	16	4	2	2	1	0	1	2

TECH. ZAVADA VOZIDLA.

TECH. ZAVADA VOZIDLA.	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
2010	24	7	3	5	4	2	2	1
2009	17	4	2	5	1	0	2	3
2008	57	11	10	7	7	4	1	2

JČ – dle zavinění

Přehled nehod podle věku řidiče (viníka)

Příloha 3

2010	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
Celkem zav. rid. mot. voz	2663	932	281	422	269	174	240	345
Nezjisteno	364	123	36	79	29	13	33	51
t.j. %	13,70	13,20	12,80	18,70	10,80	7,50	13,80	14,80
Do 17 let	30	7	5	5	3	4	5	1
t.j. %	1,10	0,80	1,80	1,20	1,10	2,30	2,10	0,30
18-20 let	196	78	14	31	13	18	22	20
t.j. %	7,40	8,40	5,00	7,30	4,80	10,30	9,20	5,80
21-24 let	276	100	33	45	27	19	22	30
t.j. %	10,40	10,70	11,70	10,70	10,00	10,90	9,20	8,70
25-29 let	296	102	26	42	34	23	34	35
t.j. %	11,10	10,90	9,30	10,00	12,60	13,20	14,20	10,10
30-39 let	562	201	54	86	59	27	56	79
t.j. %	21,10	21,60	19,20	20,40	21,90	15,50	23,30	22,90
40-49 let	373	130	51	45	46	25	27	49
t.j. %	14,00	13,90	18,10	10,70	17,10	14,40	11,30	14,20
50-59 let	315	114	35	51	29	25	27	34
t.j. %	11,80	12,20	12,50	12,10	10,80	14,40	11,30	9,90
60-64 let	120	37	12	21	15	6	7	22
t.j. %	4,50	4,00	4,30	5,00	5,60	3,40	2,90	6,40
65-69 let	53	18	5	6	7	8	2	7
t.j. %	2,00	1,90	1,80	1,40	2,60	4,60	0,80	2,00
Nad 70 let	78	22	10	11	7	6	5	17
t.j. %	2,90	2,40	3,60	2,60	2,60	3,40	2,10	4,90

2009	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
Celkem zav. rid. mot. voz	2898	997	353	400	212	214	328	394
Nezjisteno	349	136	42	27	20	18	54	52
t.j. %	12,00	13,60	11,90	6,80	9,40	8,40	16,50	13,20
Do 17 let	26	8	0	6	0	2	4	6
t.j. %	0,90	0,80	0,00	1,50	0,00	0,90	1,20	1,50
18-20 let	252	78	35	45	16	20	31	27
t.j. %	8,70	7,80	9,90	11,30	7,50	9,30	9,50	6,90
21-24 let	338	119	43	45	25	28	37	41
t.j. %	11,70	11,90	12,20	11,30	11,80	13,10	11,30	10,40
25-29 let	356	110	54	44	30	18	50	50
t.j. %	12,30	11,00	15,30	11,00	14,20	8,40	15,20	12,70
30-39 let	627	203	76	94	52	50	66	86
t.j. %	21,60	20,40	21,50	23,50	24,50	23,40	20,10	21,80
40-49 let	399	147	42	61	25	27	39	58
t.j. %	13,80	14,70	11,90	15,30	11,80	12,60	11,90	14,70
50-59 let	315	117	37	49	21	24	24	43
t.j. %	10,90	11,70	10,50	12,30	9,90	11,20	7,30	10,90
60-64 let	105	35	13	12	8	16	8	13
t.j. %	3,60	3,50	3,70	3,00	3,80	7,50	2,40	3,30
65-69 let	54	18	4	7	5	7	7	6
t.j. %	1,90	1,80	1,10	1,80	2,40	3,30	2,10	1,50
Nad 70 let	77	26	7	10	10	4	8	12
t.j. %	2,70	2,60	2,00	2,50	4,70	1,90	2,40	3,00
		124						

2008	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
Celkem zav. rid. mot. voz	9347	3114	721	972	815	584	908	1306
Nezjisteno	1062	386	69	85	79	61	139	139
t.j. %	11,40	12,40	9,60	8,70	9,70	10,40	15,30	10,60
Do 17 let	46	16	3	7	3	4	4	4
t.j. %	0,50	0,50	0,40	0,70	0,40	0,70	0,40	0,30
18-20 let	674	228	52	80	62	42	81	69
t.j. %	7,20	7,30	7,20	8,20	7,60	7,20	8,90	5,30
21-24 let	1050	353	85	112	81	67	96	156
t.j. %	11,20	11,30	11,80	11,50	9,90	11,50	10,60	11,90
25-29 let	1154	398	91	113	102	64	110	156
t.j. %	12,30	12,80	12,60	11,60	12,50	11,00	12,10	11,90
30-39 let	2076	662	161	217	207	141	188	291
t.j. %	22,20	21,30	22,30	22,30	25,40	24,10	20,70	22,30
40-49 let	1399	477	106	150	112	100	107	218
t.j. %	15,00	15,30	14,70	15,40	13,70	17,10	11,80	16,70
50-59 let	1125	379	81	122	86	70	109	165
t.j. %	12,00	12,20	11,20	12,60	10,60	12,00	12,00	12,60
60-64 let	333	99	32	43	37	14	24	45
t.j. %	3,60	3,20	4,40	4,40	4,50	2,40	2,60	3,40
65-69 let	177	57	18	15	17	6	16	26
t.j. %	1,90	1,80	2,50	1,50	2,10	1,00	1,80	2,00
Nad 70 let	251	59	23	28	29	15	34	37
t.j. %	2,70	1,90	3,20	2,90	3,60	2,60	3,70	2,80

Přehled nehod podle prciny**Příloha 4****NEZAVINENO RIDICEM**

NEZAVINENO RIDICEM	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
2010	92	34	11	13	11	4	8	11
2009	175	61	13	36	13	12	19	21
2008	1137	268	104	143	159	108	127	112

NEPRIM. RYCHLOST

NEPRIM. RYCHLOST	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
2010	746	259	94	120	66	56	73	78
2009	18	4	2	5	1	0	2	4
2008	1681	355	202	230	114	187	168	202

NESPR. PREDJIZDENI

NESPR. PREDJIZDENI	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
2010	78	37	4	14	5	2	8	8
2009	107	47	15	13	3	3	13	13
2008	207	67	17	30	18	6	15	21

NEDANI PREDNOSTI

NEDANI PREDNOSTI	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
2010	493	239	32	50	42	34	31	65
2009	515	239	45	67	34	30	41	59
2008	1689	753	94	131	155	56	104	249

NESPR. ZP. JIZDY

NESPR. ZP. JIZDY	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
2010	1465	433	160	273	164	88	143	204
2009	1518	502	162	204	129	95	203	223
2008	5923	1995	414	615	540	339	640	843

TECH. ZAVADA

TECH. ZAVADA	JČ	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA
2010	25	7	3	6	4	2	2	1
2009	18	4	2	5	1	0	2	4
2008	57	11	10	7	7	4	1	2

Výzkum chybového jednání řidiče v praxi

Datum	
Věk řidiče	
Pohlaví řidiče	
Praxe	
Vozidlo	
Trasa	

1) Stav vozidla před jízdou

VÝBORNÝ DOBRÝ (nedostatky)

.....

2) Předpokládaná doba cesty (.....)

Skutečná doba cesty (.....)

3) Dodržení povolené rychlosti na daném úseku

ANO NE (rozdíl)

4) Dodržení pravidel silničního provozu

ANO NE (přestupky)

.....

5) Chování řidiče v kritické situaci

NENASTALA NASTALA (popis situace a chování)

.....

6) Rychlost jízdy vzhledem k dopravní situaci a povaze vozovky

.....

7) Chování ostatních řidičů v okolí

.....

8) Přehlednost prostředí při jízdě

.....
.....

9) Vliv jednání sledovaného řidiče na vnější okolí

.....
.....

10) Jiné aktivity řidiče během jízdy

.....
.....