

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Zdravotně sociální fakulta

Nehoda není náhoda

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce:

doc. MUDr. Lubomír Kukla, CSc.

Autor:

Gabriela Fröstlová

7. 5. 2010

Abstract

The present bachelor thesis, entitled “Accident is not Incident”, focuses on traffic accidents. The said theme represents a hotly debated issue. Every day, newspapers and other media inform us of accidents that occur on roads. The theoretical part of the thesis deals with the characteristics of traffic accidents, together with their causes, risk factors, and consequences; the last chapter discusses the prevention of traffic accidents. Accordingly, the practical part analyzes a research that was aimed at randomly selected drivers.

The objective of the present thesis is twofold. First, the thesis attempts to map the drivers’ behavior in the districts of České Budějovice and Český Krumlov. Second, its aim is to ascertain to what extent tiredness influences drivers.

The practical part utilizes two techniques to examine the given hypotheses: the secondary analysis of statistic data and questionnaire research. The basic analyzed group consisted of 132 respondents, i.e. randomly selected drivers from the districts of České Budějovice and Český Krumlov.

Hypothesis No. 1 asserting that drivers under 25 years of age cause more traffic accidents than drivers aged over 25 has been refuted on the basis of the research.

Hypothesis No. 2 claiming that the driver’s tiredness increases a risk of traffic accident has been confirmed by the research. Respondents’ tiredness most often led to the decrease in their attentiveness.

The research verified that inattentiveness on the part of drivers is the most common cause of traffic accidents.

In conclusion, I am of the opinion that safety driving courses should be made more accessible for drivers. The present thesis could be utilized as educational material at basic or secondary schools or for trainee drivers.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Nehoda není náhoda, vypracovala 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 bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě, elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích dne 7. 5. 2010

Gabriela Fröstlová

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce doc. MUDr. Lubomíru Kuklovi, CSc. za odborné vedení a cenné rady při psaní práce. Dále bych chtěla poděkovat svému příteli a rodině za podporu.

Obsah

Úvod	7
1 Současný stav	8
1.1 Rozdělení úrazů.....	8
1.1.1 Dopravní úrazy.....	8
1.1.2 Domácí úrazy	8
1.1.3 Sportovní úrazy	9
1.1.4 Pracovní úrazy.....	9
1.1.5 Kriminální úrazy	10
1.1.6 Úrazy dětí, školní úrazy	10
1.2 Dopravní nehoda	10
1.3 Vývoj počtu dopravních nehod	12
1.4 Příčiny dopravních nehod	13
1.4.1 Nesprávný způsob jízdy	14
1.4.2 Nedání přednosti	14
1.4.3 Nepřiměřená rychlost.....	14
1.4.4 Nesprávné předjíždění.....	15
1.4.5 Jízda pod vlivem alkoholu	16
1.5 Rizikové faktory dopravních nehod.....	17
1.5.1 Léky ovlivňující schopnost řízení	17
1.5.2 Únava	18
1.5.3 Mikrospánek.....	19
1.5.4 Zdravotní stav řidiče	19
1.6 Bezpečnost automobilu	20

1.6.1	Aktivní bezpečnost.....	20
1.6.2	Pasivní bezpečnost.....	21
1.7	Následky dopravních nehod.....	21
1.7.1	Tělesné (fyzické) následky.....	22
1.7.2	Psychické následky.....	22
1.7.3	Sociálně ekonomické následky.....	24
1.8	Prevence dopravních nehod.....	25
1.8.1	BESIP, kampaně.....	25
1.8.2	Kurzy bezpečné jízdy.....	26
1.8.3	Bodový systém.....	27
2	Cíl práce a hypotézy.....	28
2.1	Cíle práce.....	28
2.2	Hypotézy.....	28
3	Metodika.....	29
3.1	Použitá metoda.....	29
3.2	Charakteristika souboru.....	29
4	Výsledky.....	30
5	Diskuze.....	52
6	Závěr.....	58
7	Citovaná literatura.....	60
8	Klíčová slova.....	63
9	Přílohy.....	64

Úvod

Není snad dne, kdy bychom neslyšeli nebo nečetli o dopravních nehodách. Ty se bohužel staly součástí našeho života. V současné době se bez dopravy neobejdeme. Potřebujeme ji na cestu do zaměstnání, do školy či na dovolenou. Na každé cestě na nás ale může číhat nebezpečí v podobě dopravní nehody.

Podíváme – li se na statistiky dopravních nehod, zjistíme, že jejich počet klesl. Ale ani statistiky nejsou přesné z toho důvodu, že Policie ČR již nevyjíždí ke každé dopravní nehodě a tudíž tyto nehody ve statistikách chybí. Snižující se počet úmrtí při nehodách můžeme přičíst jednak specializovaným traumacentrům a kvalitní péči v nich a také stále se zvyšující bezpečnosti automobilů, které se v současné době vyrábí. Přesto je počet nehod, úmrtí a zranění alarmující.

V České republice probíhají kampaně pro prevenci nehod. U kampaně „Nemyslíš – zaplatíš“ se bohužel autoři dočkali toho, že se kampaň téměř nevysílá, neboť někteří odborníci sdílí názor, že jsou spoty příliš drsné. Pokud ale lidé neuvidí realitu, která následuje těsně po nehodě, nemohou si její následky patřičně domyslet a uvědomit.

Téma Nehoda není náhoda se dá uchopit několika způsoby. Pro někoho může být název zavádějící. Toto téma jsem si zvolila z toho důvodu, že dopravní nehody se dějí kolem nás každý den a může se přihodit komukoli z nás. Náhle, rychle, bez varování. V mé práci se zabývám příčinami dopravních nehod, jejich následky a prevencí.

Žádná nehoda není náhoda a každá má svoji příčinu. Ať je to technická závada nebo zavinění způsobené lidským faktorem. Často zbytečně vyhasínají životy mladých lidí, kteří měli svůj život teprve před sebou. Je to ztráta jednak pro rodinu pozůstalého, a jednak ztráta pro společnost.

Tato práce by mohla sloužit k informovanosti osob (řidičů) o příčinách, následcích a prevenci dopravních nehod.

1 Současný stav

1.1 Rozdělení úrazů

Úraz je tělesné poškození, které vzniká nezávisle na vůli postiženého náhlým a násilným působením zevních sil (14).

Úrazy rozdělujeme do několika skupin. Toto dělení je důležité pro statistické vyhodnocení úrazovosti. Rozlišujeme úrazy dopravní, domácí, sportovní, pracovní, kriminální a jiné (14).

1.1.1 Dopravní úrazy

Dopravní úrazy vznikají v silničním, leteckém, železničním nebo lodním provozu. Jsou způsobeny náhlou decelerací vysoké kinetické energie. Zranění mají nejčastěji charakter úrazů vzniklých tupým násilím (19). V současné době se závažnost těchto úrazů zvyšuje. Úrazy jsou mnohočetné, vznikají polytraumata. Jsou spojeny s vysokým procentem invalidity a mortality, ekonomické a sociální dopady jsou alarmující (14). K dopravním úrazům počítáme i úrazy chodců a cyklistů.

1.1.2 Domácí úrazy

K domácím úrazům dochází nejenom v bytě a přilehlých prostorách, ale i při práci na chatách, při stavbě rodinných domků apod. Nejčastěji dochází k pádům na kluzké podlaze, k pádům z výšky (např. ze štaflí či žebříku), dále dochází k pořezání nožem, k opaření či popáleninám. V domácnosti se můžeme setkat i s úrazy elektrickým proudem. K nejohroženějším skupinám patří senioři z důvodu vyššího rizika pádů a batolata. U seniorů je komplikovanější a delší léčba než u mladších osob.

1.1.3 Sportovní úrazy

Ke sportovním úrazům dochází často, avšak úmrtí při těchto úrazech tak časté není. Úrazy se liší podle druhu sportu. Při některých rizikových sportech (např. motorismus, paragliding) se vyskytují poranění vícečetná, dále se setkáváme s poraněním končetin. Při organizovaných sportech bývá zajištěna odborná zdravotní pomoc (14). To neplatí u sportů neorganizovaných – rekreačních. Těmto sportům se věnují lidé netrénovaní, snadno přecení své síly a schopnosti. V zimním období dochází k úrazům lyžařů, kteří lyžují za nevhodných podmínek, na neupravených sjezdovkách nebo nemají správně seřízené bezpečnostní vázání a nedostačující výbavu. K vážným zraněním dochází i při srážkách lyžařů na sjezdovce. Typickým úrazem rekreačních sportů je například přetržení Achillovy šlachy. Nejvážnější důsledky – kvadruplegii může způsobit skok do neznámé či mělké vody.

1.1.4 Pracovní úrazy

Za pracovní úraz se považuje jakékoli poškození zdraví nebo smrt, které byly pracovníkovi způsobeny nezávisle na jeho vůli krátkodobým, náhlým a násilným působením vnějších vlivů při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním (19). Naopak za pracovní úraz se nepovažuje úraz, který se stal na cestě do zaměstnání a zpět.

Pracovní úrazy se liší podle druhu vykonávané práce. Tyto úrazy lze předvídat dopředu a je tedy možno připravit potřebné vybavení pro první pomoc (14). Dochází často k poranění horních končetin, ke zlomeninám, bodným či řezným ranám, k pádům z výšky atp.

Zaměstnavatel odpovídá zaměstnanci za škodu vzniklou pracovním úrazem, jestliže škoda vznikla při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním. Zaměstnavatel se nemůže zprostit odpovědnosti v případě, kdy zaměstnanec utrpěl pracovní úraz při odvracení škody hrozící zaměstnavateli nebo nebezpečí přímo hrozící životu nebo zdraví, pokud zaměstnanec tento stav úmyslně nevyvolal (29).

1.1.5 Kriminální úrazy

Mezi kriminální úrazy zahrnujeme zranění utrpěná při rvačkách a při násilné trestné činnosti (14). Dochází k bodným a řezným ranám, v poslední době přibývá i střelných ran. Při těchto úrazech často hraje roli alkohol především u osoby, která násilí páchá.

1.1.6 Úrazy dětí, školní úrazy

Každý rok v České republice utrpí úraz přibližně 300 000 dětí. Nejčastějším místem, kde vznikne dítěti úraz, je domov a škola. Nejčastější úrazy dětí v domácnosti vznikají například pádem z výšky, bodnými ranami, popálením či opařením. Dalším nebezpečím v domácnosti jsou různé chemikálie, při jejichž požití vzniká u dítěte otrava. Dále dochází k úrazům mimo domácnost. Jsou to například sportovní úrazy dětí v zimě (fraktura při lyžování), sportovní úrazy v létě (tonutí, poranění při skoku do neznámé vody atp.), úrazy na hřišti. Dalšími úrazy dětí jsou úrazy v dopravě. Mezi příčiny patří – nepřiměřená rychlost řidiče, nepozornost dítěte a vběhnutí do vozovky, málo časté používání prvků pasivní bezpečnosti (11).

Školní úraz je takový úraz, který se žákovi stane při vyučování ve školách a mimoškolských výchovných zařízeních nebo v přímé souvislosti s ním. Naopak za školní úraz není považován úraz, který se žákům stane při cestě do školy a zpět, nebo na cestě na místo nebo cestou zpět, jež bylo určeno jako místo setkání mimo prostory školy při akcích konaných školou (13). Škola je povinna vést záznamy o školních úrazech, sepisovat hlášení o úraze a zasílat záznam o úrazech. Záznam škola zasílá za uplynutý kalendářní měsíc zřizovateli, zdravotní pojišťovně žáka a příslušnému inspektorátu České školní inspekce. Nejvíce školních úrazů se stává při hodinách tělesné výchovy a při přestávkách.

1.2 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 (27). Aby se skutečně jednalo o dopravní nehodu, musí dojít k naplnění všech uvedených podmínek.

Za dopravní nehodu se nepovažuje srážka na místech, na kterých neplatí pravidla silničního provozu (např. pole, les, zahrada atp.). O dopravní nehodu se též nejedná v případě, kdy při srážce nedošlo k žádné škodě. A dále se o dopravní nehodu nejedná, pokud k ní nedošlo v přímé souvislosti s provozem vozidla (např. škoda nebo zranění vzniklo při opravě vozidla, pád předmětu se střechy na vozidlo, pád chodce na chodníku atd.).

Přesto, že v letech 2008 i 2009 došlo k poklesu úmrtí při dopravních nehodách i počtu závažných dopravních nehod, je situace na našich silnicích vážná. V dnešním světě každý spěchá, ne jinak tomu je i při řízení automobilu a často lidé riskují to nejcennější, co mají – svůj život.

Dopravní nehody můžeme rozdělit podle vzniku na: **havárie** – nedojde ke střetu účastníků silničního provozu ani ke střetu vozidla s překážkou, ale přesto vznikne škoda (např. při převrácení vozidla na vozovce), **srážky** – jedná se o střet účastníků silničního provozu (motorových, případně nemotorových vozidel, srážka se zvěří atp.), **jiné nehody** – nelze je zařadit do předchozích kategorií (může jít např. o vypadnutí z vozidla, naskakování do vozidla nebo vyskakování z něho apod.) (10).

1.3 Vývoj počtu dopravních nehod

V roce 2008 došlo ke snížení počtu dopravních nehod oproti roku 2007, ubylo i úmrtí při nehodách. V porovnání s rokem 2007 byl zaznamenán pokles u všech ukazatelů dopravních nehod:

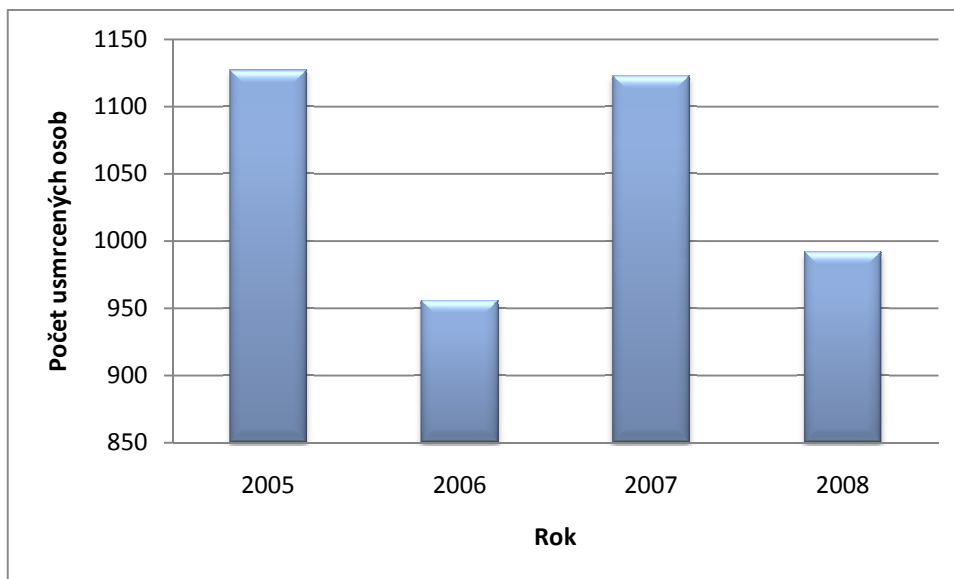
Tabulka 1: Vývoj počtu dopravních nehod

	2007	2008	Změna 2008 oproti 2007
Počet nehod	182 736	160 376	- 22 360, (-12,2 %)
Počet usmrcených	1 123	992	- 131 osob, (-11,7 %)
Počet těžce zraněných	3 960	3 809	- 151 osob, (- 3,8 %)
Počet lehce zraněných	25 382	24 776	- 606 osob, (- 2,4 %)
Odhad hmotné škody	8, 467 mld.	7, 741 mld.	- 726 mil., (- 8,6 %)

Zdroj: Policie ČR

Počet nehod v roce 2008 byl 6. nejnižší od roku 1990, kdy nejvíce nehod bylo v roce 1999 (225 690) a nejméně v roce 1990 (64 664). Počet usmrcených je 2. nejnižší od roku 1990, počet těžce zraněných byl nejnižší a počet lehce zraněných 4. nejnižší od výše uvedeného roku.

Graf 1: Počet usmrcených osob v letech 2005 – 2008



Zdroj: Policie ČR

Pokles počtu dopravních nehod může souviset s tím, že podle novely zákona č. 361/2000 Sb. (silniční zákon) policisté vyjíždějí k dopravním nehodám, při nichž dojde ke škodě vyšší než 100 000 Kč nebo k nehodě, při níž dojde ke zranění osob. Z toho vyplývá, že Policie ČR nevyjíždí ke každé dopravní nehodě a tím pádem tyto nehody chybí ve statistikách.

1.4 Příčiny dopravních nehod

Mezi hlavní příčiny dopravních nehod řadíme: nesprávný způsob jízdy, nesprávné předjíždění, nepřiměřená rychlost a nedání přednosti v jízdě.

Necelá polovina zemí světa včetně České republiky má zákony, které umožňují postihovat řidiče za pět hlavních rizikových faktorů, mezi něž patří: řízení v opilosti, překročení povolené rychlosti, nepoužívání bezpečnostní přilby, pásů a dětské sedačky (7).

1.4.1 Nesprávný způsob jízdy

Nesprávný způsob jízdy byl v roce 2008 nejčtenější příčinou dopravních nehod (viz. tab. 2). Podílel se na vzniku téměř 63% nehod z celkového počtu. Do nesprávného způsobu jízdy můžeme zařadit nepozornost, telefonování za jízdy, nedodržení bezpečné vzdálenosti, konzumace potravin při jízdě.

U pozornosti můžeme rozlišit dva druhy – jedna je bezděčná, neúmyslná, pasivní – tato pozornost je nám vrozená, druhá je záměrná, úmyslná, aktivní – ta je vědomá, chtěná a je svázána s koncentrací (8). Kvalita pozornosti závisí na aktuálním fyzickém a psychickém stavu řidiče.

Pozornost řidiče odvádí často např. ladění rádia či hledání různých předmětů v automobilu. Dále je to telefonování nebo psaní SMS zpráv. Ženy se za volantem občas líčí místo toho, aby se plně věnovaly řízení. K dopravním nehodám dochází též ve chvíli, kdy se projíždějící řidič dívá na dopravní nehodu a nevěnuje pozornost řízení.

Další příčinou bývá nedodržení bezpečné vzdálenosti. Doporučuje se udržovat si odstup 2 vteřin od vozidla jedoucího vpředu. Obecně je řidič povinen dodržovat takovou vzdálenost, na které v dané situaci bezpečně zabrzdí.

1.4.2 Nedání přednosti

Nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě je jednání, za něž řidič přijde o 4 trestné body. Podle silničního zákona musí dát řidič přednost, pokud mu to přikazuje dopravní značení, pokud dopravní značení na křižovatce není, je řidič povinen dát přednost vozidlu přijíždějícímu zprava.

1.4.3 Nepřiměřená rychlost

Vinou nepřiměřené rychlosti dochází stále k největšímu počtu úmrtí. V roce 2008 při nehodách s touto příčinou zemřelo 432 osob, tj. přes 47% z celkových následků nehod řidičů motorových vozidel (viz. tab. 2). Řidiči by měli za každou cenu dodržovat nejvyšší povolenou rychlost. V okamžiku nárazu se rychlosti protijedoucích

vozidel sčítají. To znamená, že čelní náraz protijedoucích vozidel jedoucí rychlostí 90 km/hod, se rovná nárazu do pevné překážky v rychlosti 180 km/hod. Dále se v souvislosti s rychlostí mění i brzdná dráha. Např. brzdná dráha osobního automobilu jedoucího 50 km/hod je 28 m, brzdná dráha stejného automobilu jedoucího 60 km/hod. je o 9 metrů delší (10).

1.4.4 Nesprávné předjíždění

Nesprávného předjíždění se dopouští řidič, pokud předjíždí v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno. Např. nemá-li řidič před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí, na přechodu pro chodce a bezprostředně před ním atd. Dále je zakázáno předjíždění přes podélnou čáru a dvojitou podélnou čáru souvislou, jak uvádí vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích. V roce 2008 došlo ke zvýšení počtu úmrtí při nesprávném předjíždění o 3% oproti roku 2007.

Tabulka 2: Hlavní příčiny nehod

Příčina nehody	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených
Nesprávný způsob jízdy	92 551	62, 8	275
Nedání přednosti	28 625	19, 4	137
Nepřiměřená rychlost	23 187	15, 7	432
Nesprávné předjíždění	2 975	2, 0	69

Zdroj: Policie ČR

1.4.5 Jízda pod vlivem alkoholu

Alkohol působí na centrální nervový systém a má tlumící účinky. Jeho účinek na koordinaci pohybů, rychlost reakcí, úsudek a rozhodování je patrný už v malém množství. Po požití alkoholu se snižuje schopnost výkonů vyžadujících pozornost a soustředění, čehož je potřeba při řízení automobilu. Se stoupající hladinou alkoholu v krvi může stoupat i agresivita řidiče, který je ochoten více riskovat. Dále se podnapilému řidiči zužuje zorné pole, klesá schopnost sledovat více jevů najednou. Řidič přestává vidět např. dopravní značení, překážku na vozovce nebo ostatní účastníky silničního provozu (10).

Každý člověk má v krvi mezi 0,03 – 0,05 promile látek podobných alkoholu. Již při hladině 0,2 promile alkoholu nastává příjemný pocit uvolnění, zhoršuje se schopnost odhadovat vzdálenosti a zvyšuje se ochota riskovat. Od 0,5 promile se začíná výrazně prodlužovat reakční doba, zhoršuje se soustředění. Od 0,8 promile se výrazněji zužuje zorné pole, klesá schopnost objektivního hodnocení vlastního jednání. Od 1,5 promile alkoholu v krvi se výrazně prodlužuje reakční doba, je narušena svalová koordinace.

Nebezpečí alkoholu spočívá také v tom, že podnapilý řidič často nevnímá pocit únavy a ospalosti a usíná za jízdy (10).

V roce 2008 došlo k poklesu počtu dopravních nehod zaviněných řidičem pod vlivem alkoholu, avšak stoupl počet usmrcených při těchto nehodách, a to o 44 osob (31).

Nejohroženější skupinou jsou mladí řidiči ve věku do 25 let. Za rizikový čas pokládají policisté pátek a sobotu večer. Mladí lidé se často vracejí z diskoték posilnění alkoholem. Přecenění své schopnosti a nehody mívají tragické následky.

1.5 Rizikové faktory dopravních nehod

1.5.1 Léky ovlivňující schopnost řízení

Každý člověk by si měl pozorně přečíst příbalový leták léků, které užívá. U některých by totiž nepředpokládal, že mohou ovlivňovat schopnost řízení automobilu. Výstražné trojúhelníky, které na tuto možnost upozorňovaly, se dnes na obalech léků vyskytují jen zřídka. Analgetika a většina léků předepisovaných od psychiatrů nebo neurologů nepříznivě zasahují do vnímání, i když si to řidič nemusí uvědomit (8).

K lékům, které ovlivňují řidiče, patří například:

- Analgetika – léky tlumící bolest (např. Alnagon) – snižují bdělost, zrakovou ostrost, pozornost
- Hypnotika – uspávací prostředky (např. Hypnogen) – navozují ospalost, zpravidla mají dlouhý účinek
- Sedativa - léky na uklidnění (např. Diazepam) – snižují bdělost, prodlužují reakční dobu

Když řidič začne užívat nový lék, měl by se poradit s lékařem o jeho účincích. Účinek je u každého člověka individuální, ale dá se předpokládat, že lék užívaný večer může ovlivnit schopnost řízení automobilu brzy ráno. Mezi doporučení dopravních psychologů patří: vyvarovat se užívání léků současně s alkoholem, nekombinovat dva nebo více léků bez doporučení lékaře, dodržovat předepsané dávkování.

1.5.2 Únava

Únava za volantem je nebezpečná a zrádná. Nevyhne se nikomu z nás. Někteří lidé na sobě nedokážou únavu rozpoznat a usednou za volant. Únava a následný mikrosnánek může být hlavní příčinou nehody, ale může se podílet i na jiných příčinách nehod, jako například nevěnování se řízení vozidla nebo nedání přednosti v jízdě.

Dopravní medicína rozlišuje únavu: **fyzickou** – je vyvolána již samotným sezením v automobilu, převažuje statická námaha, zatěžují se svaly držící hlavu a trup ve vzpřímené poloze, **únavu nervových reflexů** – zhoršuje koordinaci pohybů, manifestuje se hrubšími pohyby, **únavu smyslových orgánů** – postihuje především zrakové ústrojí, zužuje zorné pole, **únavu psychických procesů a funkcí** – negativně ovlivňuje schopnost koncentrace pozornosti a vnímání, narušuje hodnotící a rozhodovací procesy (8).

Příčin únavy může být několik. Především je to nedostatek spánku a odpočinku před jízdou, dlouhé jízdy bez přestávek, horko v kabině vozidla, jízda po vydatném jídle. Po jídle se krev z mozku přesune více k žaludku a střevům a mozek není tolik prokrvován. Řidič by měl za volant usednout až za půl hodiny po posledním soustu. Další nebezpečí únavy číhá na řidiče, kteří řídí po celodenní námaze (např. po lyžování, těžké fyzické práci atp.).

Únavu předchází varovné signály, na které by měl správný a odpovědný řidič adekvátně reagovat. Mezi tyto signály patří například pokles koncentrace, pocity slabosti, těžká oční víčka atp. Pokud řidič na tyto příznaky nedbá, mohou se dále zhoršovat. Později nastupuje slzení a pálení očí, zívání, nástup optických klamů, mžítka před očima atd. (8).

V průběhu jízdy se doporučuje dělat pravidelné přestávky, protáhnout se, nadýchat se čerstvého vzduchu. Dodržovat pitný režim a střídme jíst. Při jakémkoli náznaku únavy co nejdříve zastavit. Důležité je zdravě spát, odpočívat. Pokud řidič trpí chronickou nespavostí, měl by navštívit lékaře a léčit ji. Unavený a ospalý řidič není nebezpečný jen pro sebe, ale pro ostatní účastníky silničního provozu.

1.5.3 Mikrospánek

Mikrospánek označil jako první na světě americký neurofyziolog Liberson v roce 1944. Označil ho krátkodobým a nečekaným výpadkem vědomí. Jedná se o něco mezi spánkem a bdělostí, kdy na chvíli pohasnou určité části centrální nervové soustavy. Mentální blok při mikrospánku trvá 0,5 – 3 vteřiny (8). Tento druh mikrospánku bývá u zdravých řidičů vzácný. Pokud je řidič tělesně zdravý, ale momentálně hodně unavený, dochází k němu ke stavu, kdy řidič nezavře víčka, ale propadne se do jiné dimenze. Některé smysly zachytí podněty, ale utlumené části mozku je nezpracují nebo jejich reakce je opožděná. U většiny řidičů jde při mikrospánku o prosté zdřímnutí z fyziologických nebo psychických důvodů (8).

1.5.4 Zdravotní stav řidiče

Schopnost řídit automobil, udržet pozornost, být pohotový a včas adekvátně reagovat ovlivňuje aktuální zdravotní kondice řidiče. Jakékoli onemocnění se projeví v jeho schopnostech při řízení. Při řízení může postihnout řidiče téměř cokoliv – například cévní mozková příhoda, akutní infarkt myokardu, mdloba atp. Onemocnění a celkovou kondici ovlivňuje také psychický stav. Mluvíme tedy o psychosomatice. Například stres se projevuje v dýchacích a srdečních potížích, nevyřešené konflikty se mohou odrazit v bolestech hlavy. Každý patnáctý řidič z povolání je postižen nějakou psychosomatickou poruchou nebo chorobou (8).

Vyhláška č. 277/2004 Sb. o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel upravuje podrobnosti o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (25). Tato vyhláška dále jmenuje onemocnění a stavy, při kterých řidič není způsobilý k řízení.

Po akutním infarktu myokardu se řidič nejdříve musí podrobit odbornému vyšetření, aby mohl znovu řídit automobil. Ve vypjatých situacích dopravního provozu stoupá tepová frekvence a krevní tlak, navíc se zvyšuje hladina cholesterolu a mastných kyselin v krvi a tento stav může být pro řidiče po infarktu myokardu velice ohrožující

(8). Dále je pro řidiče nebezpečný vysoký krevní tlak nebo naopak nízký krevní tlak, arterioskleróza, diabetes mellitus, psychická onemocnění.

Pokud na sobě řidič pocítuje něco neobvyklého, měl by se raději nejdříve nechat vyšetřit lékařem. Každá vypjatější dopravní situace je pro člověka zátěží, a pokud bude oslaben nějakou nemocí, jeho reakce nemusí být takové, jako kdyby byl zdravý.

Zejména u starších řidičů je minimálně vhodné pravidelně chodit na preventivní prohlídky. Po 62. roku věku to řidičům prikazuje zákon.

1.6 Bezpečnost automobilu

Aktivní a pasivní prvky bezpečnosti automobilu hrají určitou roli v následcích dopravní nehody. S vývojem automobilů a obnovou vozového parku bezpečnost v automobilech stoupá.

1.6.1 Aktivní bezpečnost

Prvky aktivní bezpečnosti vozidla slouží k tomu, aby jízda ve vozidle byla co nejvíce bezpečná. Zahrnujeme mezi ně technické prvky a zařízení, která dokáží předejít nebo zabránit nehodě.

Do aktivních prvků řadíme brzdy, osvětlení vozu, dobrý výhled z vozidla, klimatické podmínky ve vozidle, sedadla, hladinu vnitřního hluku, ovládání autorádia apod. V dnešní době již téměř každé vozidlo má ABS – brzdového asistenta, nebo protiskluzové systémy (ASR) nebo systémy jízdní stability (ESP). Tito pomocníci napomáhají snazšímu brzdění, upozorňují řidiče např. na náledí nebo kluzký povrch. Pro řidiče je též důležité jeho výhled z vozidla, jak přímý tak boční. Dalším důležitým prvkem jsou pohodlná sedadla, která řidiče „drží“ při průjezdu zatáčkou, výškově nastavitelná sedadla, která jsou výhodou zejména pro řidiče s menším vzrůstem. Na řidičovu kondici a jeho pozornost také působí klima v automobilu. Mezi aktivní prvky se řadí i klimatizace. Pro bezpečnost je také důležité ovládání autorádia, které bývá někdy i příčinou dopravní nehody, protože řidičova pozornost se odvádí právě k ovládání rádia. Vhodné je ovládání na volantu nebo pod ním.

1.6.2 Pasivní bezpečnost

Prvky pasivní bezpečnosti se uplatňují v okamžiku, kdy k nehodě dojde. Mají předcházet zraněním nebo smrti cestujících ve vozidle. Každý automobil má tzv. deformační zóny – přední a zadní část automobilu jsou konstruovány tak, aby byly schopny pohltit část nárazu (10). Oproti tomu střední část, kde se nachází prostor pro řidiče a cestující, tvoří se střechem a dvěma velmi pevnou klec, která se při nárazu deformuje nejméně.

Důležitou součástí pasivní bezpečnosti jsou zádržné systémy – bezpečnostní pásy. Mezi mnohými řidiči kolují různé mýty například o tom, že bezpečnostní pásy způsobují zranění a je lepší je nepoužívat. Bezpečnostní pásy se ale používají v kombinaci s dalším prvkem pasivní bezpečnosti, a to s airbagy. Pokud se řidič nepřipoutá v automobilu, ve kterém airbagy jsou, může to mít pro něj tragické následky. Používání bezpečnostních pásů se doporučuje i těhotným ženám. Pás musí být umístěn přes boky – pod břichem, aby netlačil na nenarozené dítě. Pásy zabraňují vymrštění osoby z automobilu a snižují riziko možných následků o jeden stupeň dolů. To znamená, že ze smrtelného zranění se stává těžké zranění, z těžkého se stává středně těžké atp.

Jak jsem již uvedla, airbagy se používají v kombinaci s bezpečnostními pásy. V nových automobilech je airbagů několik. Nejen v přední části vozu, ale také již pro cestující na zadních sedadlech.

Pro bezpečnost v automobilu je také důležité uložení zavazadel, hraček pro děti atp. Vážná zranění při dopravní nehodě může způsobit i fotoaparát, deštník či aktovka. Volné předměty by měly být uloženy v zavazadlovém prostoru, či umístěny na podlaze vozidla (30).

1.7 Následky dopravních nehod

Dopravní nehoda zanechá následky na každém účastníkovi. I když jsou to jen například nepříjemné vzpomínky nebo pocity. Reakce na dopravní nehodu je individuální a záleží na povaze nehody. Pokud jde o nehodu lehkou, téměř bez zranění zanechá na účastníkovi jiné následky, než na účastníkovi nehody, při níž došlo

k těžkému či snad smrtelnému zranění. V České republice existuje České sdružení obětí dopravních nehod, které poskytuje pomoc obětem dopravních nehod – jak postiženým účastníkům, tak i jejich pozůstalým.

Také Všeobecná zdravotní pojišťovna se stala členem Evropské charty bezpečnosti silničního provozu. Kampaň pojišťovny má přispět ke snížení počtu zbytečných úmrtí, zranění a trvalých následků dopravních nehod. Projekt pojišťovny je rozložen do 3 let – probíhá tedy v letech 2008 – 2010.

1.7.1 Tělesné (fyzické) následky

Při dopravních nehodách nemusí dojít k žádnému zranění. Nejčastěji dochází k lehkým, dále středně těžkým nebo těžkým úrazům, bohužel však také ke smrtelným úrazům. Nejohroženější skupinou jsou lidé ve věku 14-25 let, u nichž je nehoda v silničním provozu nejčastější příčinou smrti. Každý třetí člověk utrpí během svého života zranění při dopravní nehodě (20).

Při poranění páteře dochází k ochrnutí – částečnému (paréza) nebo úplnému (plegie). Po úplném přerušení míchy, ke kterému dochází nejčastěji při úrazech, nastává ihned míšní šok. To znamená trvalá ztráta aktivní hybnosti se svalovou atonií, ztráta citlivosti a inkontinence. Tento šok trvá obvykle 2 – 3 týdny. Po něm přetrvává ztráta hybnosti a citlivosti, zvyšuje se svalové napětí atd.

1.7.2 Psychické následky

Dopravní nehoda představuje pro každého člověka stres v různé intenzitě. A stres je pro každého určitá zátěž. V této souvislosti se u účastníka nehody může vyvinout akutní reakce na stres.

Člověk po dopravní nehodě začne přemýšlet, proč se to stalo právě jemu, snaží se o nějaké vysvětlení. „Proč právě já?, Kdybych jel o minutu později, nic se nemuselo stát“, takové a jiné otázky a spekulace člověka napadají. Dále mohou nastoupit výčitky svědomí. Člověka napadají další otázky, týkající se toho, zda tomu opravdu nemohl zabránit, jestli se po nehodě zachoval správně atp. Poruchy spánku, děsivé sny, poruchy příjmu potravy – i to mohou být další následky. Péče o člověka po nehodě neprobíhá

pouze v nemocnici nebo rehabilitačním ústavu. Mnozí účastníci nehod potřebují pomoc psychologa, psychiatra nebo psychoterapeuta. Někteří se brání a nechtějí si tuto možnost připustit.

Akutní reakce na stres (akutní stresová porucha) se může objevit do několika hodin po události, nejpozději do 4 týdnů po nehodě (3). Obvykle jsou tak označovány fyziologické změny a změny v chování a prožívání, které se objevují rychle po působení traumatizujícího podnětu (23). Tato akutní porucha je nazývána jako přechodná, její příznaky mizí v průběhu hodin nebo dnů, případně týdnů (3).

Posttraumatická stresová porucha je opožděná či protrahovaná reakce. Může se objevit po 6 měsících i později po nehodě, dokonce i po několika letech (23). Po událostech ohrožujících náš vlastní život, pocit zdraví, pohody a základního hmotného zabezpečení je velká pravděpodobnost vzniku posttraumatické stresové poruchy (15). K projevům této poruchy patří (23):

- Tendence k znovuprožívání traumatického obsahu – např. v děsivých snech, v pocitech a projevech (flashback) – člověk má pocit, že situace nastala znovu, v opakujících se myšlenkách
- Tendence vytěsnit myšlenky a pocity spojené s traumatem – vyhýbání se určitým místům, odmítání aktivit vyvolávajících vzpomínky
- Přetrvávající projevy zvýšené dráždivosti – neklid, nesoustředěnost, hněv, podráždění, zvýšená úleková reakce

Součástí posttraumatické stresové poruchy bývá somatizace. Nevyjádřené emoce se projevují jako tělesné obtíže, například jako bolest. Posttraumatické poruchy snižují u člověka radost ze života, omezují ho a různými způsoby invalidizují (3).

V této situaci je pro člověka důležité okolí, zejména členové rodiny. Ti musí pochopit, že člověk například nechce o nehodě mluvit, ale chce mít někoho na blízku. Pokud později chce o nehodě hovořit, je důležité, aby měl komu tyto informace sdělit a svěřit se.

Je vhodné také vyhledat odbornou pomoc. Odborník ví, jak s těmito lidmi pracovat, co je pro ně vhodné a samozřejmě může pomoci i ostatním členům rodiny postižené osoby.

1.7.3 Sociálně ekonomické následky

Tělesné a psychické následky jdou ruku v ruce s následky sociálně ekonomickými. Každá změna zdravotního stavu má nějaký důsledek. Jako první následek bych uvedla pracovní neschopnost. Když osoba utrpí při nehodě zranění, následuje hospitalizace a léčba. Doba pracovní neschopnosti závisí na povaze zranění a rychlosti hojení rány. S pracovní neschopností souvisí i pokles finančních příjmů. Nárok na nemocenské má zaměstnanec, jestliže jeho pracovní neschopnost trvá déle než 14 kalendářních dnů. Za prvních 14 dnů náleží zaměstnanci náhrada mzdy podle § 192 a následujících zákoníku práce (9).

Podle povahy zranění a jeho následků musí osoba zhodnotit, jestli se může vrátit ke svému původnímu zaměstnání. Zda mu to případné následky dovolí. V okamžiku, kdy by se zaměstnanec nemohl vrátit ke své původní profesi, by byla na místě změna zaměstnání. V dnešní době ekonomické krize je ovšem obtížné hledat zaměstnání nové. Také zaměstnavatel může převést zaměstnance na jinou pracovní pozici, pokud takovou možnost má. Zejména u řidičů z povolání je vhodné po traumatickém zážitku po nehodě převést zaměstnance na pozici „neřidičskou“ a po určité době zhodnotit, zda se zaměstnanec cítí na to, aby se vrátil za volant.

Dalším rizikem je ztráta zaměstnání, kdy zaměstnavatel dá zaměstnanci po uplynutí pracovní neschopnosti výpověď. I takové případy se bohužel mohou stát. Taková situace může být pro člověka nebezpečná, možná přímo ohrožující. Je to další rána, se kterou člověk nepočítal. Náhle nemá zaměstnání, nemá co dělat, jeho finanční situace se bude zhoršovat, po čase se může přidat například deprese, nechut do života atp. I zde hraje velkou roli psychika. A je důležitá rodina a nejbližší. Jak se k tomu postaví? Jaké bude jejich chování? Vše záleží na konkrétní situaci, na lidech, na jejich vzájemných vztazích. Silní lidé se navzájem podpoří a těžká situace je může ještě více stmelit a sblížit. Jestliže člověk má v rodině silnou oporu, je pro něj zvládnutí obtížné situace lehčí. Může se ale stát, že rodina se k člověku otočí zády, manžel nebo manželka může požádat o rozvod nebo odejít od druhého. Je to další nebezpečí a ohrožení. V této chvíli přichází osoba o vše, co měla. Práci, rodinu, domov, přátele. Jak bude pokračovat dál? Někteří jedinci mohou pomýšlet na sebevraždu, cítí se tak osamělí a beznadějní, že

nevidí jiné východisko. Jiní lidé zase mohou toto vzít jako výzvu a začít úplně znovu a někde jinde.

V obtížné situaci by měli lidé vyhledat pomoc odborníka. Pokud přijdou o zaměstnání, měli by se zaregistrovat na úřadu práce, mohou se zapojit do rekvalifikačního kurzu, najít nové zaměstnání – možná i lepší, než měli dosud (24). Zátěžová situace může člověka „položít“ nebo také posílit. Všechno je individuální a záleží na okolnostech.

1.8 Prevence dopravních nehod

Stejně jako v jiném oboru je prevence důležitá i v dopravě. V roce 2004 vláda schválila Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, v níž jsou uvedeny nástroje směřující ke zlepšení situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu do roku 2010 (5). Hlavním cílem Národní strategie je snížení počtu usmrcených osob v silničním provozu do roku 2010 na 50% úrovně z roku 2002, tj. na 650 osob (1). Negativní vývoj nehodovosti v roce 2007 si vyžádal aktualizaci platné Strategie (1), tato revize a aktualizace byla schválena vládou v roce 2008 a její platnost se předpokládá do doby, než bude vydána Strategie nová. Evropská unie musí usilovat v následujících desetiletích o důležitý cíl, a sice výrazně snížit počet usmrcených osob v silničním provozu (20).

1.8.1 BESIP, kampaně

Součástí ministerstva dopravy je oddělení BESIP, které provádí preventivní činnost v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Preventivní aktivity uskutečňuje formou celostátních kampaní, dopravní výchovy, poskytování důležitých a užitečných informací atd. Dále BESIP spolupracuje s ústředními orgány státní správy, které působí v oblasti prevence dopravních nehod (4).

V současné době je asi nejznámější kampaní kampaň „**Nemyslíš – zaplatíš**“, která je zaměřena zejména na řidiče věkové skupiny do 25 let a na nejčastější příčiny jejich dopravních nehod. Tedy na řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, nebezpečné předjíždění, nepoužívání bezpečnostních pásů atd. (12). Videá jsou vysílána

v televizi a jsou volně dostupná na internetu. V televizi ale nevysílají videa celá. Přitom v odpoledním vysílání nebo v televizních novinách se objevují drastičtější záběry než v těchto videích. Je to snad otázka etiky nebo se lidé bojí vidět to, co se opravdu při nehodě může stát?

Dalším projektem je **The Action**. Tento projekt je určen především pro žáky středních škol a tím pro začínající mladé řidiče. Během multimediálního představení je divák vtažen do příběhu a emocí, které se odehrávají při dopravní nehodě a následně po ní. Jedná se o pravdivé příběhy záchranářů, hasičů, policistů a samotných obětí dopravních nehod. Představení jsou organizována především pro studenty středních škol a žáky 9. tříd základních škol a jsou bezplatná (21).

Hlavně na mladé řidiče je zaměřená i další kampaň – **Domluvme se!** Jejím hlavním cílem je boj proti jízdě pod vlivem alkoholu. Vybízí mladé řidiče k tomu, aby se domluvili předem, kdo nebude pít alkohol a doveze bezpečně své přátele domů (6).

Projekt **Bezpečná obec** si klade za cíl vytvořit metodiku pro aktivity obcí a podpořit zapojení obcí do řešení bezpečnosti silničního provozu. V České republice existuje již několik projektů (například Bezpečná komunita, Zdravá města atd.), které jsou zaměřeny na bezpečnost a zdraví lokality, avšak primárně nejsou zaměřeny na bezpečnost silničního provozu. Z tohoto důvodu byl vytvořen projekt Bezpečná obec (16).

Uvedla jsem pro ukázkou několik kampaní a projektů. V České republice jich probíhá několik. Dále mohu ještě jmenovat např. projekt Nová pravidla nebo BESIP Team.

Pravidla mají smysl. Jejich dodržováním můžeme předejít dopravní nehodě nebo alespoň zmírnit její dopady. Dodržování předpisů by se mělo týkat všech účastníků silničního provozu, to znamená i cyklistů a chodců. Chodci by měli především dodržovat správnost chůze po krajnici silnice a nosit reflexní prvky.

1.8.2 Kurzy bezpečné jízdy

Do prevence dopravních nehod můžeme zařadit i kurzy bezpečné jízdy. Při nich si řidič vyzkouší chování vozidla v extrémních podmínkách, na náledí, na vodě atd.

Může si vyzkoušet své řidičské schopnosti a dovednosti. Například správné brzdění, krizové brzdění, zvládání smyku, vyhýbání se překážce, řešení krizových situací. Kurz se skládá z teoretické a praktické části.

Při tomto kurzu řidič pozná, jak se chová jeho vozidlo za jiných, než standardních podmínek. Kurzy probíhají na speciálních polygonech, kterých v České republice bohužel mnoho není. Nevýhodou těchto kurzů může být jejich finanční náročnost. Myslím si ale, že by takovéhle cvičení bylo dobré již v rámci autoškoly, stejně jako povinnost vyzkoušet si jízdu na dálnici.

1.8.3 Bodový systém

Dne 1. července roku 2006 nabyl účinnosti novelizovaný silniční zákon a s ním bodové hodnocení řidičů. Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchání přestupků nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích (27). Celkový počet bodů každého řidiče je 12. Za různý přestupek se řidiči přičte různý počet bodů. Pokud řidič získá všech 12 bodů, o čemž ho informuje obecní úřad obce s rozšířenou působností, musí odevzdat řidičský průkaz nejpozději do 5 pracovních dnů od obdržení výzvy. O navrácení řidičského průkazu může řidič žádat nejdříve po uplynutí 1 roku. Dále zákon upravuje odečítání bodů. Po uplynutí 12 měsíců se řidiči odečtou 4 body, pokud v té době nebyl potrestán za jiný přestupek nebo trestný čin.

Při přestupku nebo trestném činu může řidič získat 1 bod, nejvíce 7 bodů. Například při řízení pod vlivem alkoholu získá řidič 7 bodů. Naopak při neoprávněném užití vyhrazeného jízdního pruhu získá bod pouze 1. Dále je stanovena výše pokuty – blokové, nebo pokuty ve správním řízení.

Někteří řidiči možná mohou považovat bodový systém za příliš přísný a tvrdý. Je to však další opatření, které směřuje k prevenci páchání dopravních přestupků a zároveň k prevenci dopravních nehod. Bodový systém funguje v několika zemích Evropské unie. V některých zemích je tento systém ještě přísnější než u nás. Podle dopravních psychologů je bodový systém optimální prostředek ke sloučení represe s prevencí (8).

2 Cíl práce a hypotézy

2.1 Cíle práce

Cíl 1: Zmapovat chování řidičů na území okresů Český Krumlov a České Budějovice.

Cíl 2: Zjistit, jak řidiče ovlivňuje únava.

2.2 Hypotézy

H1: Řidiči mladší 25 let způsobují více dopravních nehod než řidiči starší 25 let.

H2: Únava řidiče zvyšuje riziko dopravní nehody.

3 Metodika

3.1 Použitá metoda

V mé bakalářské práci jsem použila kvantitativní výzkum, metodou dotazování pomocí anonymního dotazníku. Dotazník tvořilo 16 otázek, 9 uzavřených, 3 otevřené a 4 polootevřené otázky s možností upřesnění. Dotazníky byly rozdávány osobně. Dále jsem dotazníky vytvořila online na docs.google.com. Odkaz na tento dotazník dostali respondenti e-mailem. Pro testování hypotézy č. 1 jsem zvolila metodu sekundární analýzy statistických údajů.

3.2 Charakteristika souboru

Zkoumaný soubor tvořili náhodně vybraní řidiči v okresech Český Krumlov a České Budějovice. Celkem bylo rozdáno 200 dotazníků. Návratnost byla 66 %. 100 dotazníků bylo rozdáno respondentům osobně, vrátilo se 44 vyplněných dotazníků – návratnost 44 %. E-mailem bylo rozesláno také 100 dotazníků, vrátilo se 88 vyplněných – návratnost 88 %.

4 Výsledky

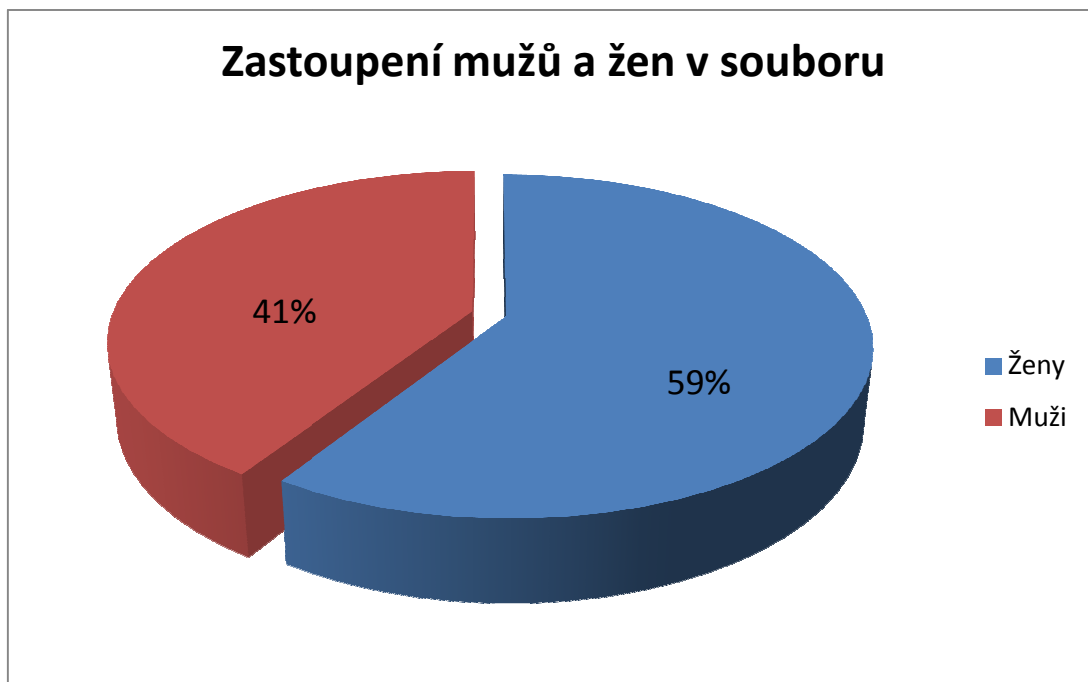
Tabulka 3: Přehled dopravních nehod zaviněných řidiči osobních vozidel z hlediska věku řidiče (rok 2008)

Věk řidiče	Počet nehod	Počet usmrcených
18 – 20 let	8 064	72
21 – 24 let	12 494	94
25 – 34 let	29 087	207
35 – 44 let	19 648	133
45 – 54 let	12 784	81
55 – 64 let	9 387	51
65 let a více	5 184	43

Zdroj: Policie ČR

Z uvedené statistiky vyplývá, že nejvíce dopravních nehod způsobili v roce 2008 řidiči věkové kategorie 25 – 34 let – 29 087 nehod. Řidiči od 18 do 25 let způsobili celkem 20 558 nehod. Řidiči věkové kategorie 35 – 44 let zavinili 19 648 nehod, řidiči ve věku 45 – 54 let zavinili 12 784 nehod. Řidiči starší 55 let zavinili celkem 14 571 nehod.

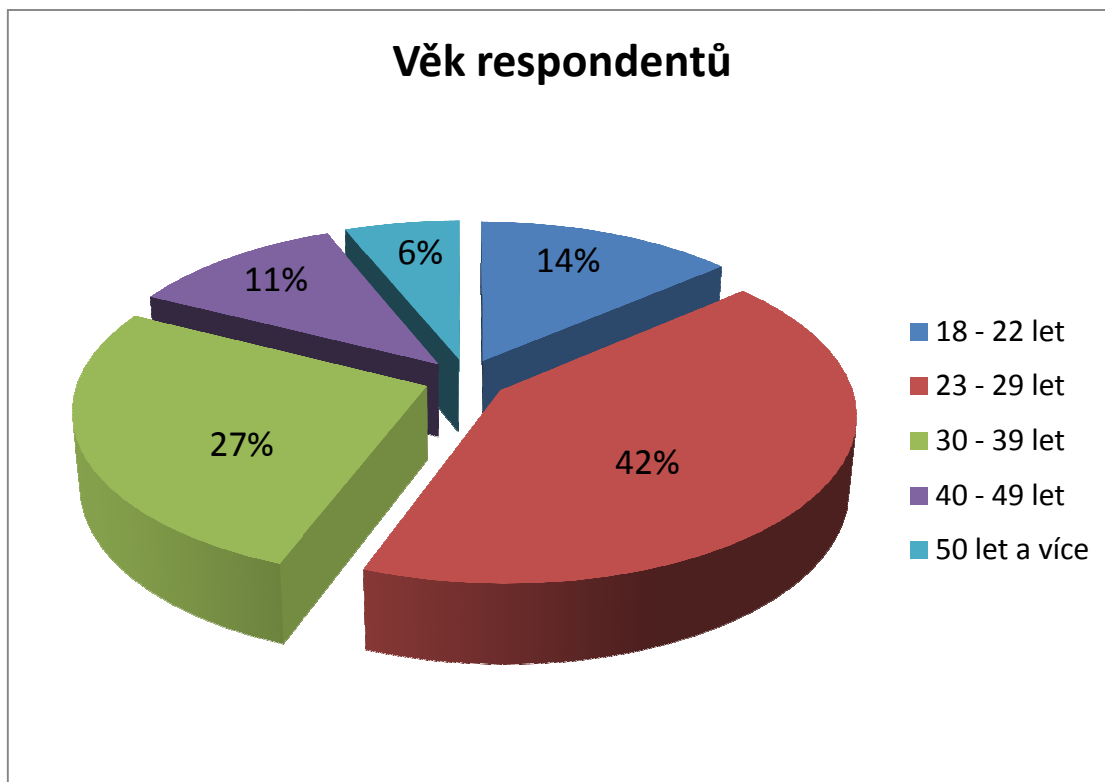
Graf 2



	Počet	%
Muži	54	41
Ženy	78	59

Výzkumu se zúčastnilo celkem 132 osob. 54 respondentů tvořili muži (tj. 41 %) a 78 (59 %) respondentů tvořily ženy.

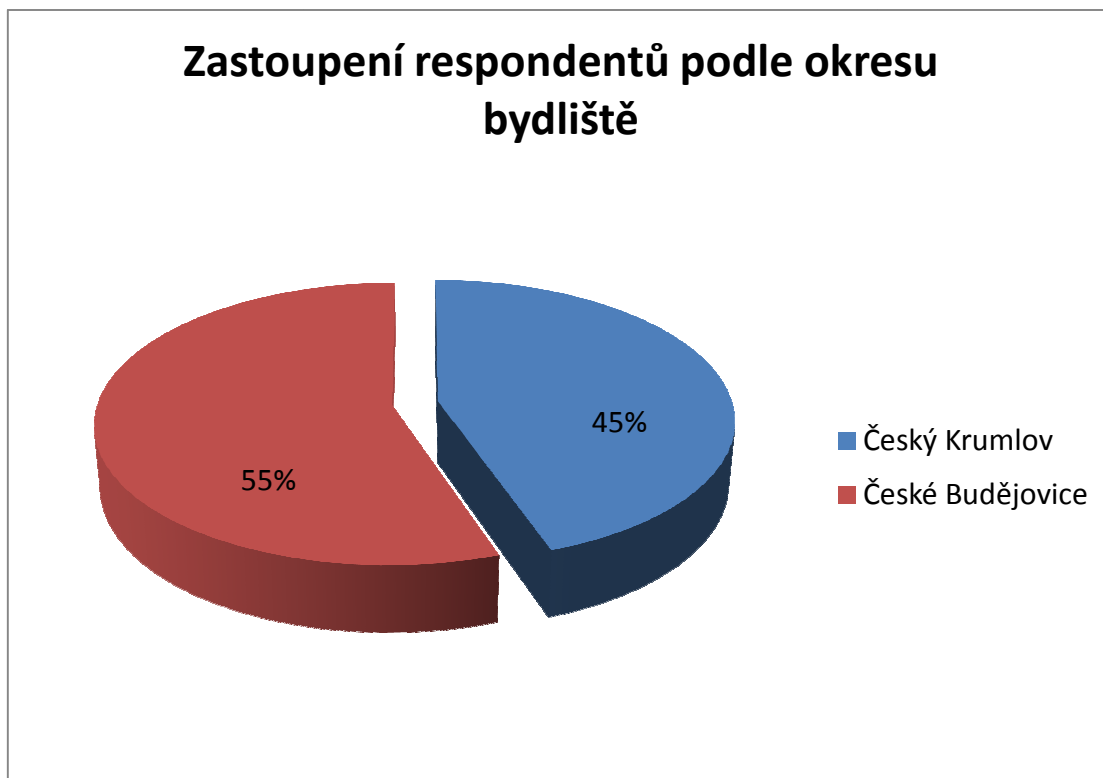
Graf 3



Věk respondentů	Počet	%
18 – 22 let	18	14
23 – 29 let	56	42
30 – 39 let	35	27
40 – 49 let	15	11
50 let a více	8	6

V souboru byla nejvíce zastoupena věková kategorie 23 – 29 let – 42 % (56) respondentů. V kategorii 30 - 39 let bylo 27 % (35) respondentů, dále v kategorii 18 – 22 let bylo 14 % (18) respondentů, do kategorie 40 – 49 let se zařadilo 11 % (15) respondentů, nejméně byla zastoupena poslední věková kategorie 50 let a více – 6 % (8) respondentů.

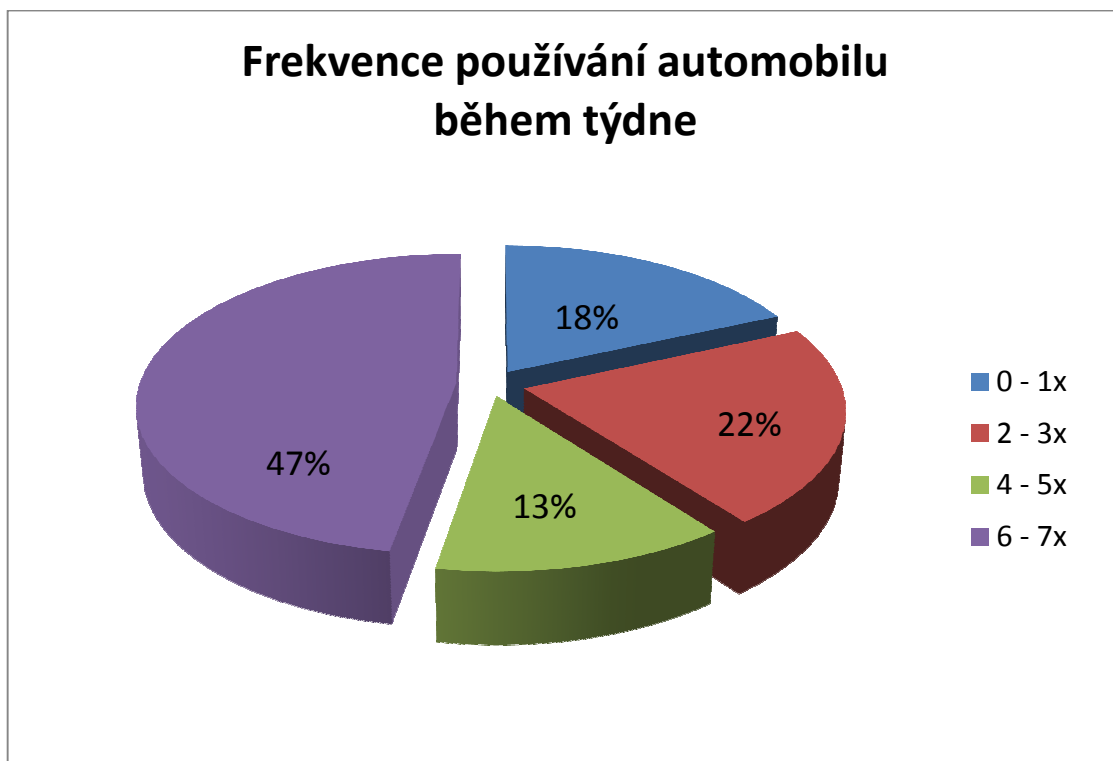
Graf 4



Bydliště	Počet	%
Český Krumlov	59	45
České Budějovice	73	55

Do okresu Český Krumlov se zařadilo 45 % (59) respondentů, do okresu České Budějovice patřilo 55 % (73) respondentů.

Graf 5



Frekvence	Počet	%
0 - 1x	24	18
2 - 3x	29	22
4 - 5x	17	13
6 - 7x	62	47

Z uvedeného grafu lze vyčíst, jak často používají respondenti osobní automobil. Nejčastější frekvencí používání automobilů u respondentů je 6 – 7krát týdně – 47 % (62) respondentů, 2 – 3krát týdně používá automobil 22 % (29) respondentů, 0 – 1krát používá automobil 18 % (24) respondentů a 4 – 5krát používá automobil 13 % (17) respondentů.

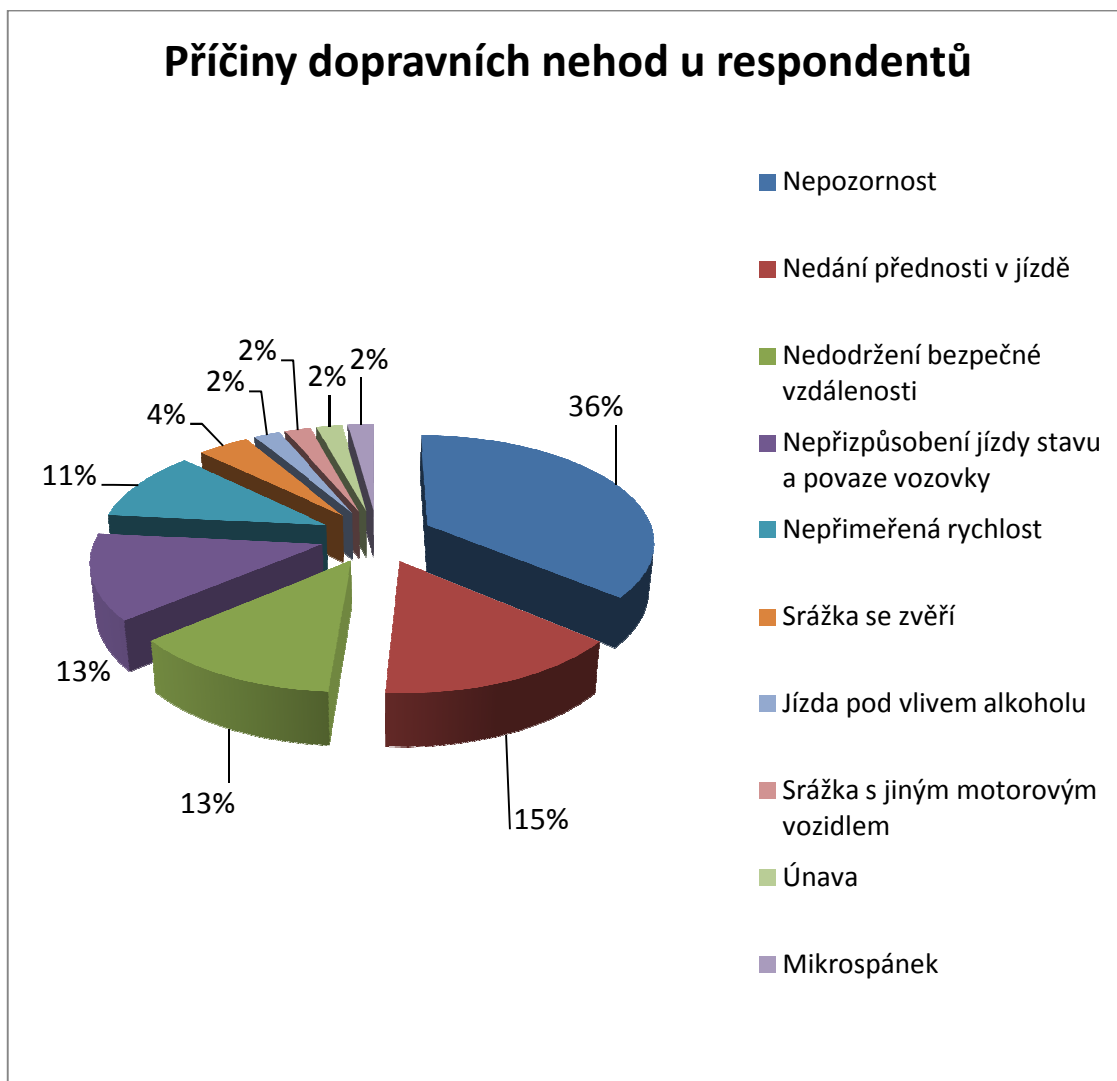
Graf 6



Dopravní nehoda	Počet	%
Ano	50	39
Ne	79	61

Tento graf ukazuje dopravní nehodovost respondentů. Na tuto otázku odpovědělo 129 respondentů (100 %), 3 respondenti neodpověděli a nejsou zahrnuti do vyhodnocení této otázky. 39 % (50) respondentů uvedlo, že měli dopravní nehodu. 61 % (79) respondentů dopravní nehodu nemělo.

Graf 7

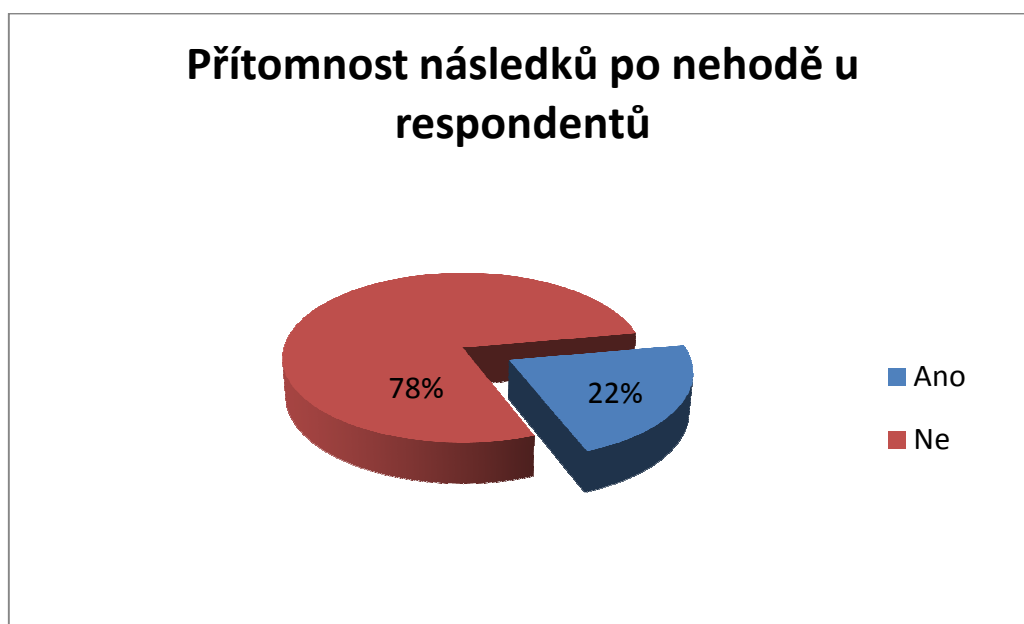


Příčina	Počet	%
Nepozornost	17	36
Nedání přednosti v jízdě	7	15
Nedodržení bezpečné vzdálenosti	6	13
Nepřizpůsobení jízdy stavu a povaze vozovky	6	13

Nepřiměřená rychlost	5	11
Srážka se zvířím	2	4
Jízda pod vlivem alkoholu	1	2
Srážka s jiným motorovým vozidlem	1	2
Únava	1	2
Mikrospánek	1	2

Uvedený graf ukazuje nejčastější příčiny dopravních nehod u respondentů. Na tuto otázku odpovědělo 47 respondentů (100 %). 85 respondentů na tuto otázku neodpovědělo a nejsou zahrnuti do celkového počtu %. Nejčastější příčinou dopravních nehod u respondentů byla nepozornost a to u 36 % (17) respondentů. Další příčinou bylo nedání přednosti v jízdě u 15 % (7) respondentů. Nedodržení bezpečné vzdálenosti bylo příčinou u 13 % (6) respondentů stejně jako nepřizpůsobení jízdy stavu a povaze vozovky u 13 % (6) respondentů. U 11 % (5) respondentů byla příčinou nepřiměřená rychlost, u 4 % (2) respondentů byla příčinou srážka se zvířím. Dalšími příčinami byly: jízda pod vlivem alkoholu u 2 % (1) respondentů, srážka s jiným motorovým vozidlem u 2 % (1) respondentů, únava u 2 % (1) respondentů a mikrospánek u 2 % (1) respondentů. 3 respondenti sice uvedli nehodu, ale neuvédli příčinu.

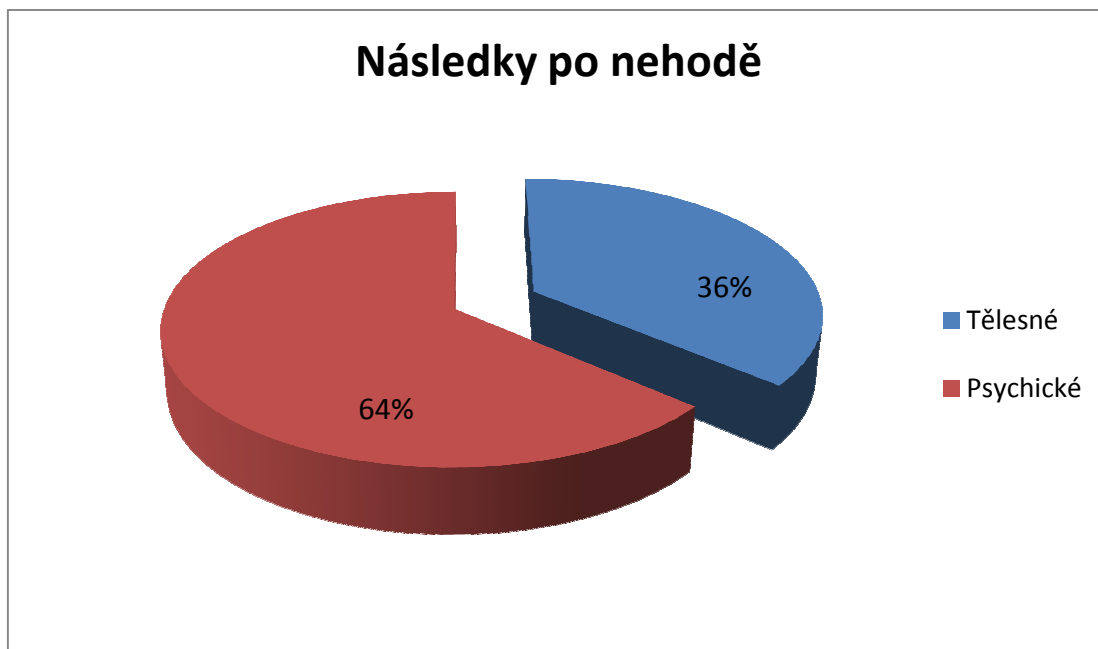
Graf 8



Přítomnost následků	Počet	%
Ano	11	22
Ne	39	78

Na tuto otázku odpovědělo celkem 50 respondentů (100 %). 22 % (11) z nich uvedlo, že po dopravní nehodě měli následky. 78 % (39) respondentů uvedlo, že po nehodě žádné následky neměli. 82 respondentů na tuto otázku neodpovědělo a jejich odpovědi nejsou součástí vyhodnocení této otázky.

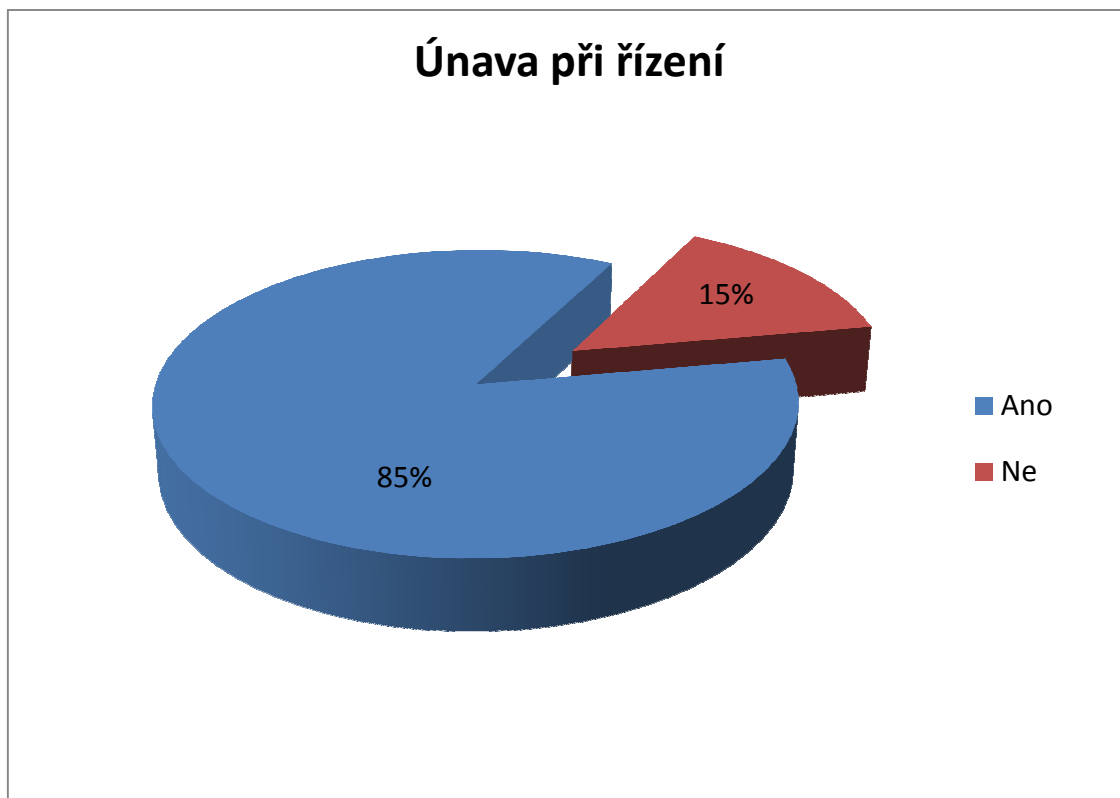
Graf 9



Následky po nehodě	Počet	%
Tělesné	4	36
Psychické	7	64

Tuto otázku zodpovědělo pouze 11 (100 %) respondentů, kteří uvedli, jaké následky měli po nehodě. 36 % (4) respondenti uvedlo, že po nehodě trpěli tělesnými následky, zatímco 64 % (7) respondentů utrpělo psychické následky. 121 respondentů neodpovědělo, jejich odpovědi nejsou zahrnuty.

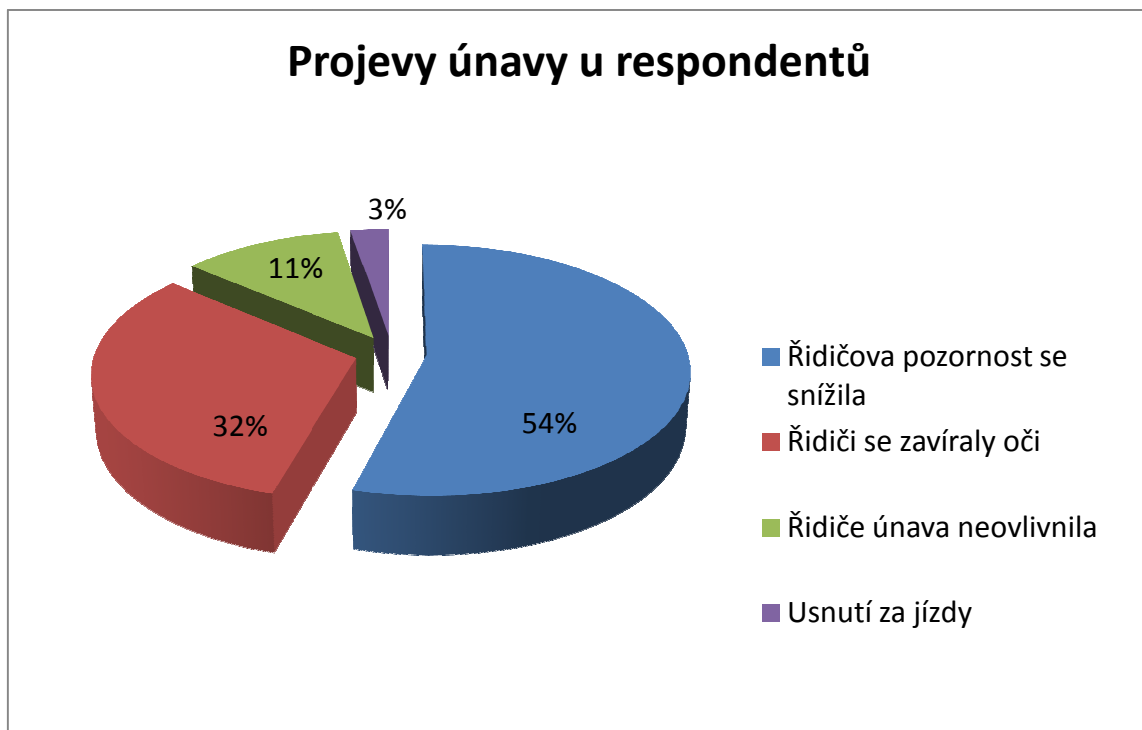
Graf 10



Únava při řízení	Počet	%
Ano	111	85
Ne	19	15

Na tuto otázku odpovědělo 130 (100 %) respondentů. Z grafu vyplývá, že 85 % (111) respondentů pocítilo při řízení automobilu únavu. Pouze 15 % (19) respondentů se s únavou za volantem nesetkalo. 2 respondenti na otázku neodpověděli, nejsou zahrnut do celkového počtu %.

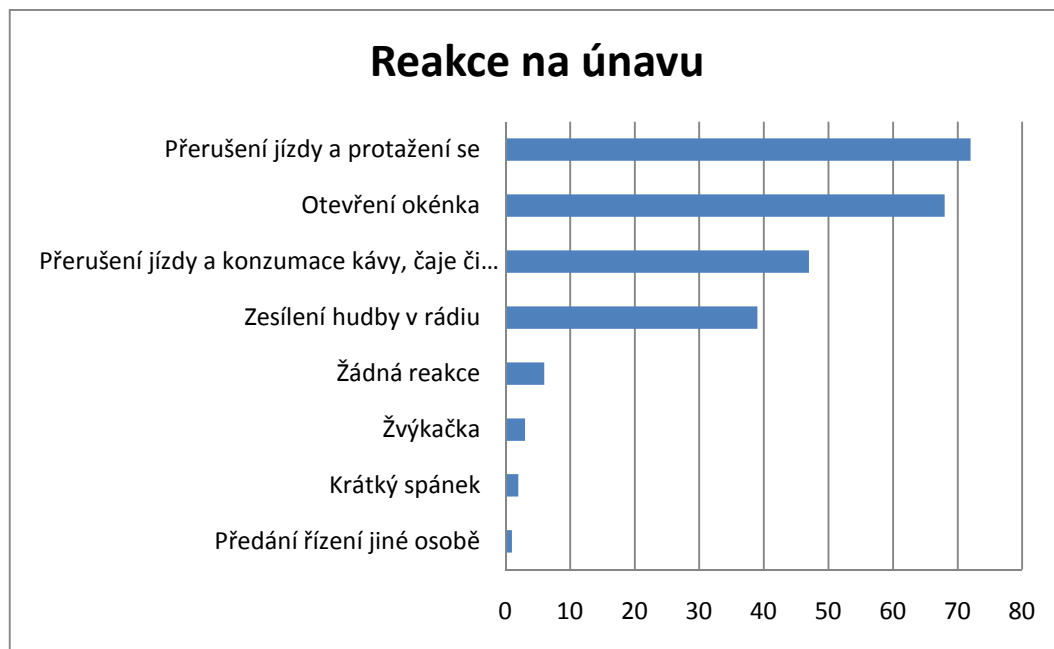
Graf 11



Projevy únavy	Počet	%
Řidičova pozornost se snížila	63	54
Řidiči se zavíraly oči	37	32
Řidiče únava neovlivnila	13	11
Usnutí za jízdy	3	3

Tento graf nám ukazuje, jak únava ovlivnila respondenty během řízení. Tuto otázku vyspecifikovalo blíže celkem 116 (100 %) respondentů. 54 % (63) respondentů uvedlo, že se u nich únava projevila snížením pozornosti. 32 % (37) respondentů ovlivnila únava tím, že se jim zavíraly oči. Dalších 11 % (13) respondentů únava neovlivnila vůbec a 3 % (3) respondentů usnulo za jízdy. 16 respondentů na tuto otázku neodpovědělo, jejich odpovědi nejsou zahrnuty do výsledků této otázky.

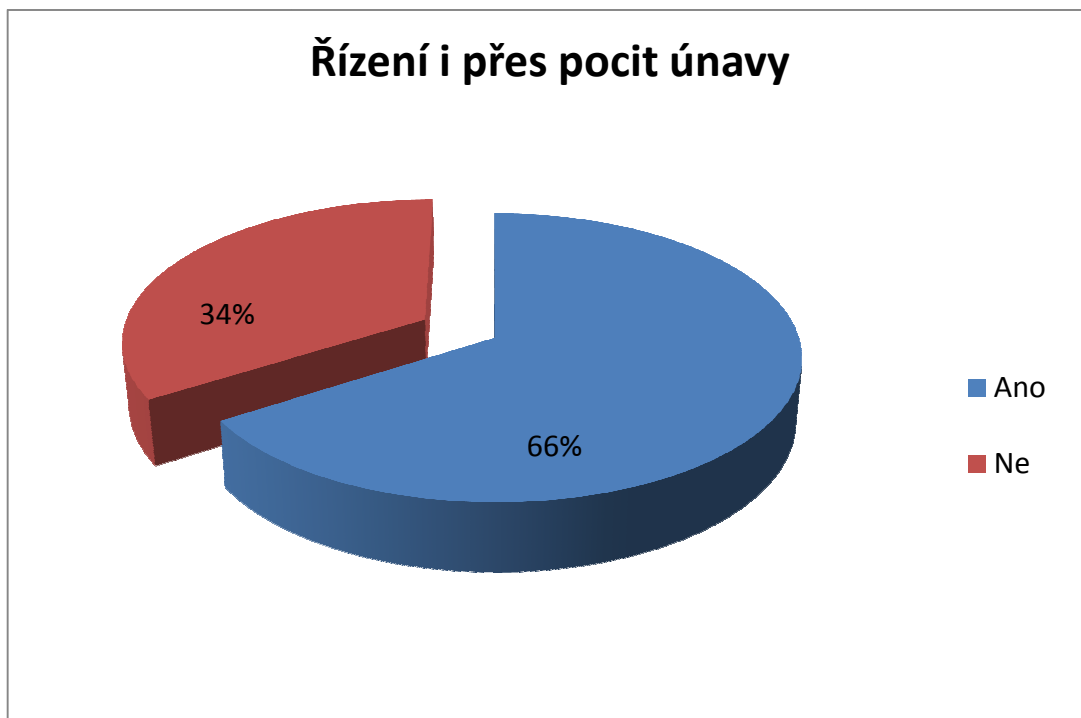
Graf 12



Reakce na únavu	Počet odpovědí
Přerušení jízdy a protažení se	72
Otevření okénka	68
Přerušení jízdy a konzumace kávy, čaje či jiného energetického nápoje	47
Zesílení hudby v rádiu	39
Žádná reakce	6
Žvýkačka	3
Krátký spánek	2
Předání řízení jiné osobě	1

Z uvedeného grafu vyplývá, jak respondenti reagovali, když pocítili únavu během řízení automobilu. Na tuto otázku odpovědělo 111 respondentů. Respondenti mohli označit více odpovědí. Odpovědí bylo celkem 238. Nejčastěji respondenti reagovali na únavu tím, že zastavili a protáhli se – 72 krát. Další reakcí bylo otevření okénka – celkem 68 krát. U přerušení jízdy a konzumace kávy, čaje či jiného energetického nápoje jsem zaznamenala 47 krát. 39 krát získala možnost zesílení hudby v rádiu. Žádnou reakci na únavu označili respondenti 6 krát. Žvýkání žvýkačky bylo uvedeno ve 3 odpovědích. Celkem 2 respondenti uvedli, že zastavili na parkovišti a krátce se prospali. 1 respondent uvedl, že zastavil a předal řízení jiné osobě.

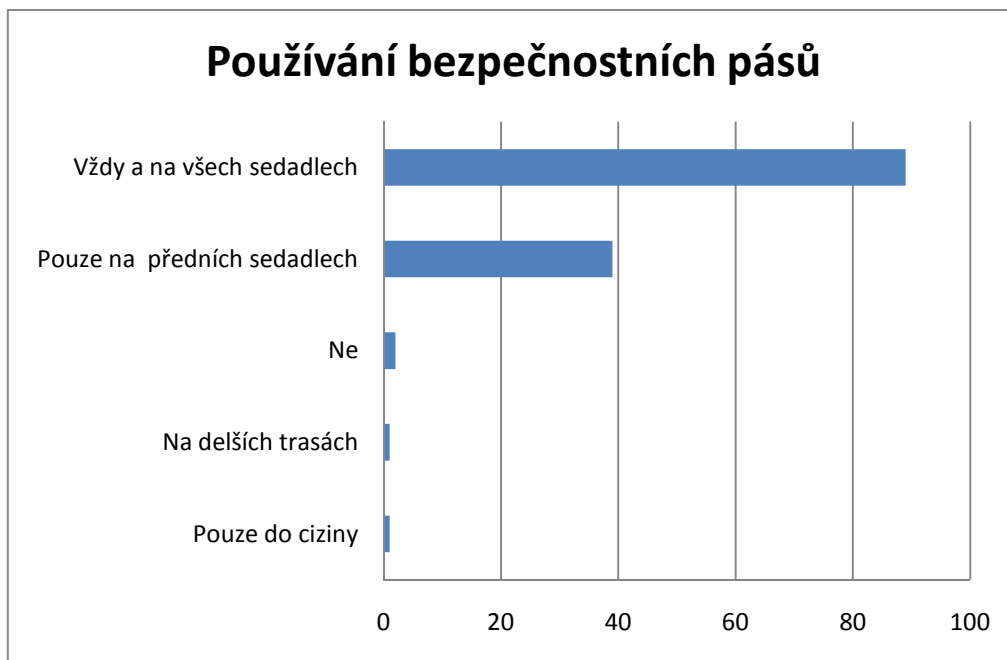
Graf 13



Řízení i přes pocit únavy	Počet	%
Ano	83	66
Ne	43	34

Tento graf ukazuje, jestli respondenti usednou za volant a řídí i přes pocit únavy. Odpovědělo 126 (100 %) respondentů. 66 % (83) respondentů uvedlo, že za volant usednou a řídí, i když se cítí unavení. 34 % (43) respondentů při pocitu únavy za volant nusednou. 6 respondentů neodpovědělo, nejsou zahrnuti do celkového počtu %.

Graf 14



Používání bezpečnostních pásů	Počet	%
Vždy a na všech sedadlech	89	67
Pouze na předních sedadlech	39	29
Ne	2	2
Na delších trasách	1	1
Pouze do ciziny	1	1

Z tohoto grafu vyplývá, jak respondenti používají bezpečnostní pásy v automobilu. 67 % (89) respondentů uvedlo, že bezpečnostní pásy používají vždy a na všech sedadlech v automobilu. 29 % (39) respondentů uvedlo, že bezpečnostní pásy používají pouze na předních sedadlech. 2 % (2) respondentů uvedlo, že pásy nepoužívá vůbec. 1 % (1) respondent uvedl, že pásy používá jen při delších trase a rovněž 1 % (1) respondent uvedl, že bezpečnostní pás používá pouze v případě, že jede do ciziny.

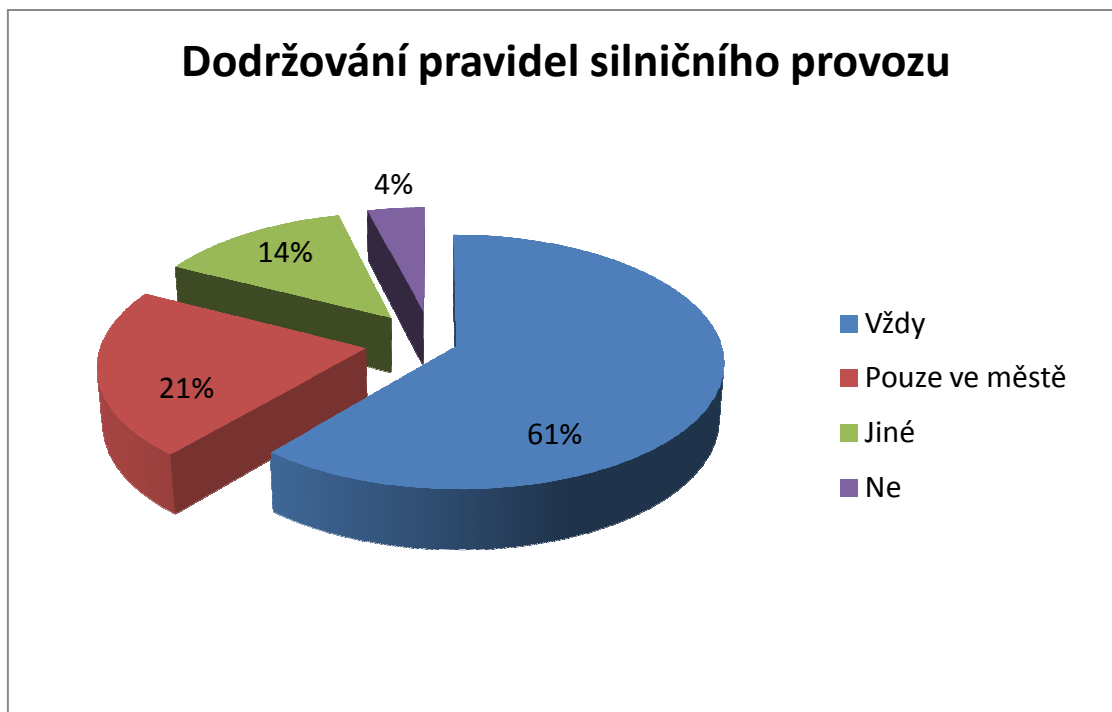
Graf 15



Řízení pod vlivem alkoholu	Počet	%
Ano	47	36
Ne	83	64

Tento graf nám ukazuje, jestli respondenti někdy řídili pod vlivem alkoholu. V této otázce odpovědělo celkem 130 (100 %) respondentů. 2 respondenti na tuto otázku neodpověděli, nejsou zahrnuti do vyhodnocení této otázky. 64 % (47) respondentů nikdy neřídilo pod vlivem alkoholu, 36 % (47) respondentů přiznalo, že pod vlivem alkoholu někdy řídilo.

Graf 16



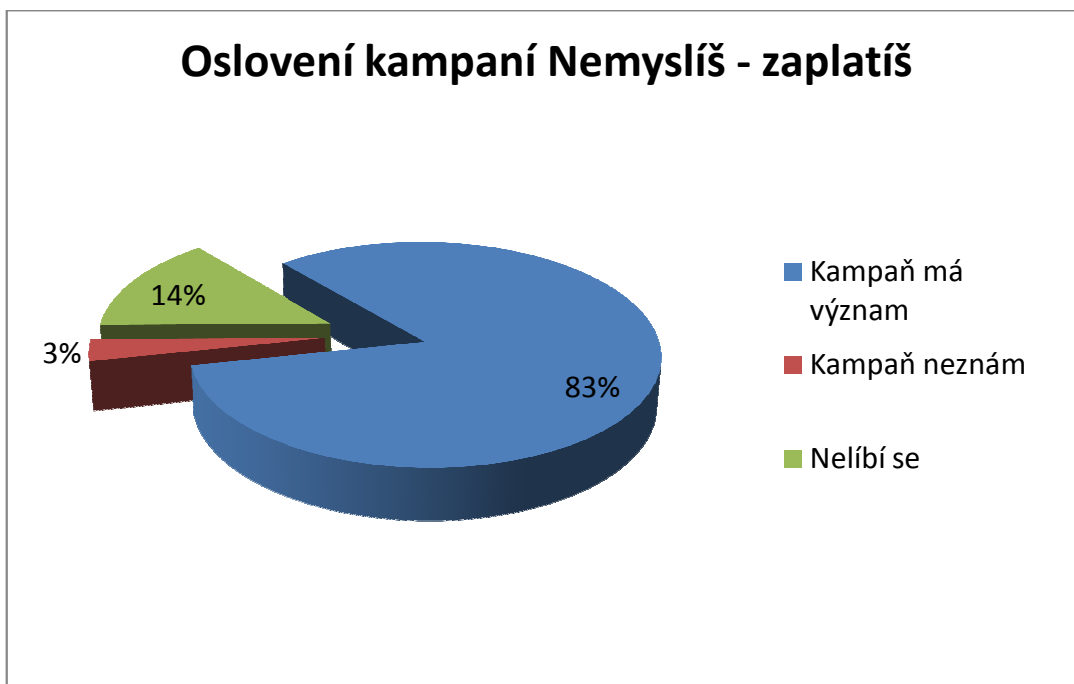
Dodržování pravidel	Počet	%
Vždy	77	61
Pouze ve městě	27	21
Jiné	17	13
Ne	5	4

Jiné	Počet
Snažím se	10
Ve většině případů	7

Z tohoto grafu je vidět, jak respondenti dodržují pravidla silničního provozu. Otázku zodpovědělo 126 (100 %) respondentů. 6 respondentů neodpovědělo, ve výsledcích této otázky nejsou zahrnuti. 61 % (77) respondentů uvedlo, že pravidla silničního provozu dodržují vždy. 21 % (27) respondentů uvedlo, že pravidla dodržují

pouze ve městě. 13 % (17) respondentů uvedlo jinou možnost. 4 % (5) respondentů uvedlo, že pravidla silničního provozu nedodržuje vůbec. Jako jinou možnost uvedli respondenti, že se snaží dodržovat pravidla silničního provozu (10 respondentů) a 7 respondentů uvedlo, že pravidla silničního provozu dodržují ve většině případů.

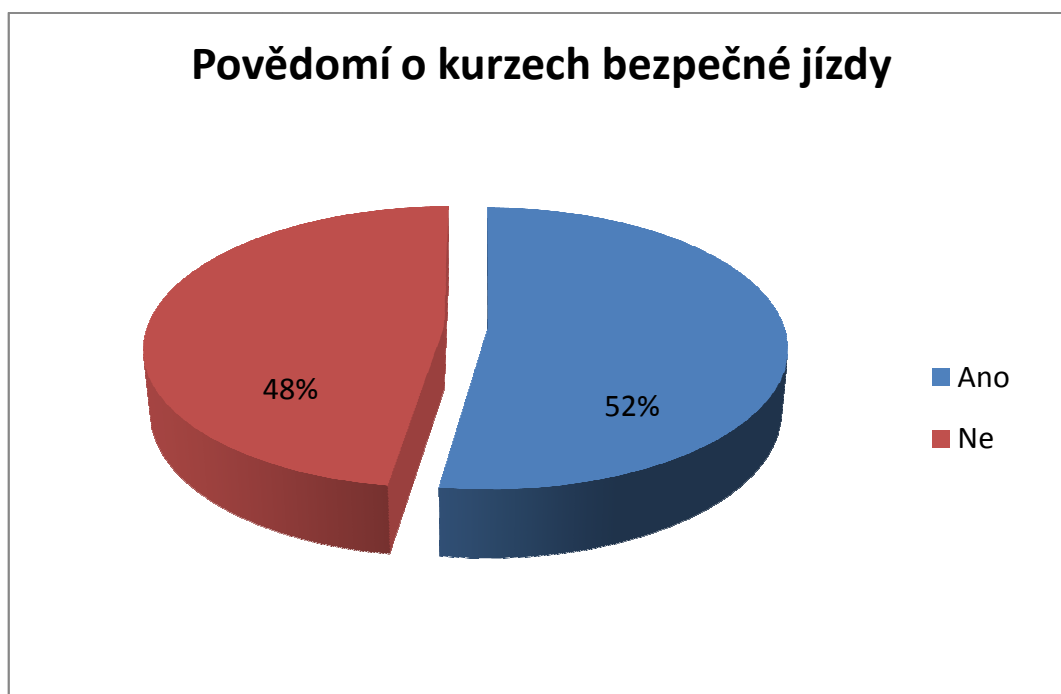
Graf 17



Oslovení kampaní Nemyslíš - zaplatíš	Počet	%
Kampaň má význam	106	83
Nelíbí se	18	14
Kampaň neznám	4	3

Z tohoto grafu je patrné, jak na respondenty zapůsobila bezpečnostní kampaň „Nemyslíš – zaplatíš“. Na otázku odpovědělo 128 (100 %) respondentů. Celkem 83 % (106) respondentů tuto kampaň zná a myslí si, že má význam. 14 % (18) respondentů kampaň také zná, ale nelíbí se jim. Pouze 3 % (4) respondentů kampaň nezná. Na tuto otázku neodpověděli 4 respondenti, nejsou zahrnuti ve výsledcích této otázky.

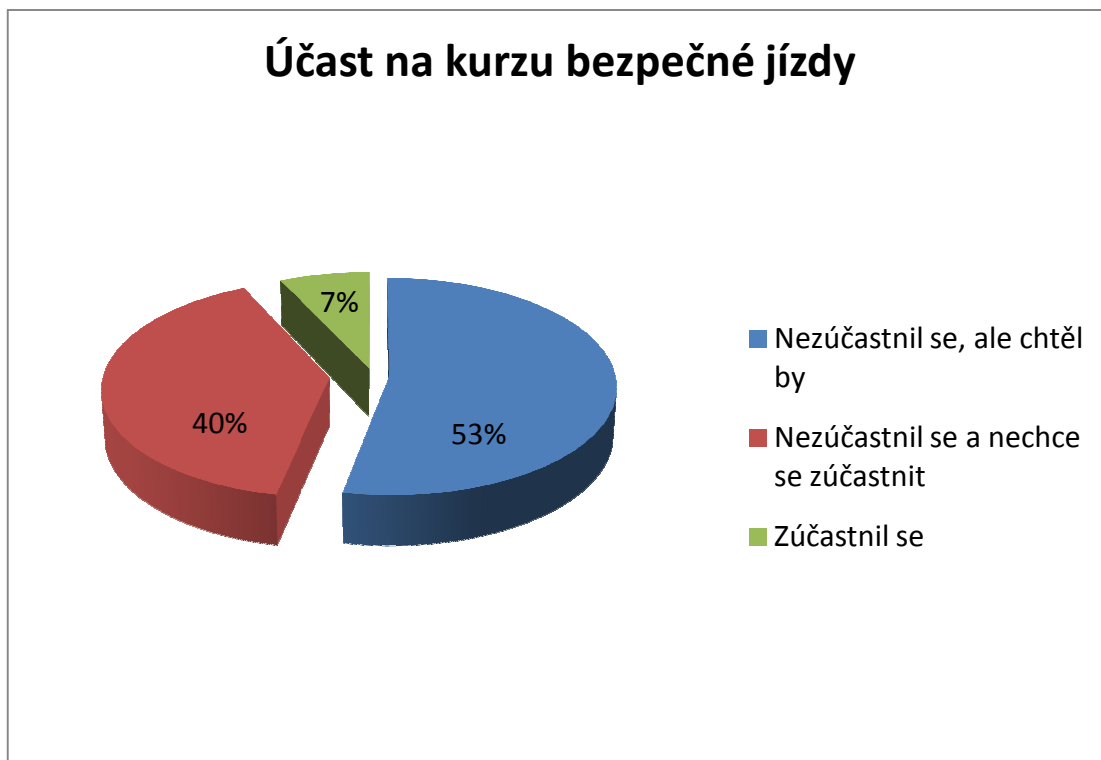
Graf 18



Povědomí o kurzech bezpečné jízdy	Počet	%
Zná kurzy	68	52
Nezná kurzy	62	48

V tomto grafu je uvedeno povědomí respondentů o kurzech bezpečné jízdy. Otázku zodpovědělo 130 (100 %) respondentů. 52 % (68) respondentů kurzy bezpečné jízdy zná. 48 % (62) respondentů tyto kurzy nezná. 2 respondenti neodpověděli, nejsou zahrnuti do výsledků této otázky.

Graf 19



Účast na kurzu bezpečné jízdy	Počet	%
Nezúčastnil se, ale chtěl by	68	53
Nezúčastnil se a nechce se zúčastnit	51	40
Zúčastnil se	9	7

Tento graf ukazuje účast respondentů na kurzech bezpečné jízdy. Tuto otázku zodpovědělo celkem 128 respondentů (100 %). 53 % (68) respondentů se kurzu bezpečné jízdy nezúčastnilo, ale chtělo by se ho zúčastnit. 40 % (51) respondentů se ho nezúčastnilo, ale ani nechce se ho někdy zúčastnit. Pouze 7 % (9) respondentů se kurzu bezpečné jízdy zúčastnilo. 4 respondenti neodpověděli, nejsou zahrnuti ve vyhodnocení této otázky.

5 Diskuze

V rámci mé práce jsem stanovila dva cíle. Prvním cílem bylo zmapování chování řidičů na území okresů Český Krumlov a České Budějovice. Druhým cílem bylo zjistit, jak řidiče ovlivňuje únava.

Pro testování hypotézy č. 1 jsem zvolila metodu sekundární analýzy statistických údajů. Touto metodou jsem zkoumala zavinění dopravních nehod z hlediska věku řidiče osobního automobilu. Byli porovnáváni řidiči věkové kategorie do 25 let s řidiči ostatních věkových kategorií. Ze statistiky vyplynulo, že nejvíce dopravních nehod v roce 2008 zavinili řidiči ve věku 25 – 34 let. Kategorie řidičů do 25 let byla až za touto kategorií.

Tyto výsledky vyvracejí hypotézu č. 1: „Řidiči mladší 25 let způsobují více dopravních nehod než řidiči starší 25 let. Při stanovování této hypotézy jsem usuzovala z toho, že mladší řidiči nemají tolik zkušeností s řízením automobilu a jsou také více ohroženi řízením pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek (návrat z diskoték atp.). V článku ve Světě motorů bylo uvedeno, že mladí řidiči ve věku 18 – 25 let zaviní každou pátou dopravní nehodu a každé čtvrté úmrtí (2). V současné době se mladým řidičům dostávají do rukou automobily s větším obsahem motorů, jsou to automobily silné, a pokud mladý řidič přecení své síly, může to mít tragické následky. Nebo jde často o nerozvážnost a o touhu předvést se před kamarády. Nepřiměřená rychlost, riskantní předjíždění – to mohou být příčiny těchto nehod.

Další metodou bylo dotazníkové šetření.

Základní soubor tvořili náhodně vybraní řidiči v okresech Český Krumlov a České Budějovice. Výzkumu se zúčastnilo celkem 132 respondentů. Z okresu Český Krumlov se výzkumu zúčastnilo 45 % (59) respondentů. Z okresu České Budějovice 55 % (73) respondentů.

Ve sledovaném souboru bylo 59 % (78) žen a 41 % (54) mužů. Očekávala jsem větší počet mužů – respondentů.

Z šetření vyplývá, že respondenti používají automobil nejčastěji 6 – 7krát týdně – 47 % (62) respondentů. 22 % (29) respondentů užívá automobil 2- 3krát týdně, 18 % (24) respondentů jezdí automobilem 0 – 1 krát v týdnu a 13 % (17) respondentů jezdí

automobilem 4 – 5krát týdně. Je tedy patrné, že osobní automobil v dnešní době používá stále více lidí, téměř polovina denně. Bohužel je často vidět, že v automobilu sedí pouze řidič.

Dopravní nehodovost u respondentů vypadala následovně: 61 % (79) respondentů odpovědělo, že dopravní nehodu nemělo. 39 % (50) respondentů odpovědělo kladně, tedy že dopravní nehodu již někdy zažilo. Tento výsledek mě celkem překvapil.

Nejčastější příčinou dopravních nehod u respondentů byla nepozornost, a to u 36 % (17) respondentů. V 15 % (7) případech bylo příčinou nedání přednosti v jízdě, ve 13 % (6) případech bylo příčinou nedodržení bezpečné vzdálenosti a rovněž ve 13 % (6) případech bylo příčinou nepřizpůsobení jízdy stavu a povaze vozovky. Nepřiměřená rychlost byla příčinou u 11 % (5) respondentů, u 4 % (2) respondentů byla příčinou srážka se zvěří. Jízdu pod vlivem alkoholu uvedlo jako příčinu 2 % (1) respondentů, srážku s jiným motorovým vozidlem rovněž 2 % (1) respondentů, únavu také 2 % (1) respondentů a shodně 2 % (1) respondentů uvedlo jako příčinu mikrospánků. Příčiny dopravních nehod, které vyplynuly z mého výzkumu, se shodují s příčinami, které se uvádějí v policejních statistikách. V mém výzkumu byla nejčastější příčina nepozornost, kterou zahrnujeme do nesprávného způsobu jízdy. Tato příčina byla také nejčastější u dopravních nehod v roce 2008 (31). Druhou nejčastější příčinou v mém výzkumu bylo nedání přednosti v jízdě a tento údaj se také shoduje s policejními statistikami (31).

Přítomnost následků po dopravní nehodě uvedlo pouze 22 % (11) respondentů. 78 % (39) respondentů uvedlo, že žádné následky po nehodě nemělo. Tento údaj může být zkreslený tím, že zkoumaný soubor je poměrně úzký. Myslím si, že kdyby se tento výzkum provedl například na traumatologickém oddělení, výsledky by byly jiné.

Pouze 11 respondentů ve výzkumu uvedlo, jaký druh následků po nehodě mělo. 4 respondenti po nehodě trpěli tělesnými následky. 7 respondentů utrpělo psychické následky po nehodě, nejčastěji strach z řízení automobilu nebo strach z jízdy automobilem. Žádný respondent neuvedl sociálně ekonomické následky. Tento údaj může být opět způsoben tím, že respondenti byli náhodně vybraní řidiči.

V další části výzkumu jsem se věnovala únavě u řidičů. 85 % (111) respondentů uvedlo, že únavu při řízení pocítilo. Pouze 15 % (19) respondentů se s únavou při řízení nesešlo.

Nejčastěji uváděným projevem únavy během řízení bylo snížení řidičovy pozornosti. Takto se únava projevila celkem u 54 % (63) respondentů. 32 % (37) respondentů se při únavě zavíraly oči. V 11 % (13) případech řidiče únava neovlivnila a 3 % (3) respondentů usnulo za jízdy. Tyto výsledky potvrzují hypotézu č. 2: „Únava řidiče zvyšuje riziko dopravní nehody.“ Jak již vyplynulo z mého výzkumu, nepozornost bývá nejčastější příčinou dopravních nehod. Při snížení pozornosti může dojít k pomalejší reakci na aktuální dění na silnici. Pokud se řidiči zavírají oči, měl by co nejdříve zastavit. Pokud na únavu nebude reagovat, může to mít závažné důsledky. Většinu řidičů únava určitým způsobem ovlivňuje. Avšak řídí i přes to, že se cítí unavení již před usednutím za volant. 66 % (83) respondentů totiž uvedlo, že usednou za volant, i když se cítí unavení. Pouze 34 % (43) respondentů jízdu odloží nebo zvolí jiný způsob dopravy. PhDr. Jan Weinberger z Centra dopravního výzkumu Brno uvádí, že *většina lidí si uvědomuje, jak nebezpečné je pít alkohol a řídit. Avšak řídit automobil pokud je člověk ospalý může být zrovna tak smrtelně nebezpečné (26)*. Je tedy vidět, že ani dotázaní respondenti si neuvědomují, že pokud usednou za volant unavení, mohou být stejně nebezpeční, jako kdyby požili alkohol. Weinberger dále uvádí, že *lidé, kteří jsou velmi ospalí, se chovají podobně jako podnapilí (26)*. Únava za volantem je nebezpečná a je jen na uvážení každého řidiče, zda sedne za volant i unavený či nesejde.

Řidiči, kteří únavu během řízení pocítili, nejčastěji reagovali tak, že přerušili jízdu a protáhli se - 72 krát. Další častou reakcí na únavu bylo otevření okénka - 68 krát. Další reakcí bylo přerušování jízdy a konzumace kávy, čaje či jiného energetického nápoje - 47 krát. Zesílení hudby v rádiu získalo 39 odpovědí. Žádná reakce zaznamenána 6 krát. Havlík uvádí: „*První příznaky únavy je možné zažehnat vhodnou aktivitou.*“ (8, str. 71). Z mého výzkumu je patrné, že respondenti ve většině případů na únavu reagují doporučeným způsobem.

Další otázka byla směřována na používání bezpečnostních pásů v automobilu. 67 % (89) respondentů používá bezpečnostní pásy vždy a na všech sedadlech v automobilu. 30 % (39) respondentů používá bezpečnostní pásy pouze na předních sedadlech a 2 % (2) respondentů nepoužívá bezpečnostní pásy vůbec. 1 % (1) respondent uvedlo, že pásy používá pouze na delších trasách a 1 % (1) respondentů používá bezpečnostní pásy jen při cestě do zahraničí. Bezpečnostní pásy jsou pasivními prvky bezpečnosti v automobilu a používají se v kombinaci s airbagy. Podle mého názoru řidiči používají bezpečnostní pásy v mnohých případech jen z důvodu, že za nezapnuté pásy mohou být pokutováni. Druhý důvod spatřuji ve výbavě nových automobilů. Pokud se v nich pasažér nepřipoutá, upozorní ho zvukový signál. V roce 2002 proběhlo v České republice dotazníkové šetření řidičské populace, které bylo součástí mezinárodního srovnávacího projektu SARTRE 3 (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe). Šetření bylo mimo jiné zaměřeno i na používání bezpečnostních pásů. Základní soubor tohoto šetření tvořilo 1026 respondentů. Výsledky z roku 2002 byly následující: 70 % respondentů používalo bezpečnostní pásy na všech sedadlech, 29 % respondentů pouze na předních sedadlech a 1 % respondentů uvedlo, že bezpečnostní pásy nepoužívají (17). Je patrné, že výsledky mého výzkumu jsou velmi podobné výsledkům ze šetření provedeného v roce 2002.

Ve výzkumu dále respondenti odpovídali na otázku týkající se dodržování pravidel silničního provozu. 61 % (77) respondentů uvedlo, že pravidla silničního provozu dodržují vždy. 21 % (27) respondentů dodržuje pravidla pouze ve městě. 4 % (5) respondentů pravidla silničního provozu nedodržuje. 14 % (17) respondentů uvedlo jinou možnost dodržování pravidel – a sice: 10 respondentů uvedlo, že se pravidla dodržovat snaží a 7 respondentů dodržuje pravidla silničního provozu ve většině případů. Podle mého názoru dodržování pravidel silničního provozu ovlivnilo do jisté míry zavedení bodového systému. Na mnohé řidiče může mít tento systém významný vliv. Dříve jim za překročení rychlosti nebo jiný přestupek hrozila pokuta. Dnes, když dosáhnou 12 trestných bodů, o řidičský průkaz přijdou.

Další výzkumná otázka se týkala řízení pod vlivem alkoholu. Zde 64 % (88) respondentů uvedlo, že pod vlivem alkoholu nikdy neřídilo. 36 % (47) respondentů

přiznalo, že pod vlivem alkoholu automobil řídilo. Těchto 36 % (47) respondentů tvořilo 27 mužů a 20 žen. Může to být ovlivněno tím, že pod vlivem alkoholu řídili v mládí a ještě si neuvědomovali, jaká rizika taková jízda obnáší. Od 1. 1. 2010 se kontrole na alkohol v dechu musí podrobit každý řidič při silniční kontrole Policií ČR. Tyto pravidelné kontroly by mohly vést k dalšímu snížení počtu řízení pod vlivem alkoholu. V rámci mezinárodního projektu SARTRE byl v roce 2002 uskutečněn výzkum také na téma postoje řidičů k řízení pod vlivem alkoholu. Z výzkumu vyplynulo, že přestože Česká republika patří k zemím s nejnižším počtem abstinentů, čeští řidiči se k alkoholu za volantem staví vesměs odmítavě. Ve výzkumu zkoumali, kolikrát týdně řidiči řídili pod vlivem alkoholu. Téměř 80 % respondentů odpovědělo, že nikdy a méně často 17 %. Pouze 0, 1 % z celkového počtu 1026 respondentů uvedlo, že pod vlivem alkoholu řídilo (skoro) každý den (18).

Ve výzkumu jsem se dále věnovala bezpečnostní kampani „Nemyslíš – zaplatíš“. Přestože většina respondentů tuto kampaň zná a myslí si, že má význam, myslím si, že je stále málo vidět. V televizi spoty nevysílají celé, snad kvůli etice nebo kvůli tomu, že by mohly ohrozit mravní vývoj dětí a mladistvých. Ale podle mého názoru platí to, že dokud lidé neuvidí na vlastní oči, co všechno se může stát a jaké to může mít následky, budou se chovat stále stejně nebezpečně a budou ohrožovat nevinné lidi kolem sebe.

Poslední část výzkumu jsem zaměřila na kurzy bezpečné jízdy. 52 % (68) respondentů kurzy bezpečné jízdy zná. 48 % (62) respondentů tyto kurzy nezná. 53 % (68) respondentů se kurzu bezpečné jízdy nezúčastnilo, ale zúčastnit by se chtělo. 40 % (51) respondentů se kurzu také nezúčastnilo a ani se ho zúčastnit nechce. Pouhých 7 % (9) respondentů se kurzu bezpečné jízdy zúčastnilo. Tento výsledek mé očekávání nepředčilo. Malou účast na těchto kurzech přičítám finanční náročnosti a špatné dostupnosti. Myslím si, že například školu smyku by si měl vyzkoušet každý, nejlépe v rámci autoškoly. Dala by se snad očekávat větší účast na těchto kurzech. A to z toho důvodu, že řidič, který ho absolvuje, si může nechat smazat 3 trestné body. Od září 2008 do ledna 2009 tuto možnost využilo 452 řidičů s celé republiky. Podmínky pro poskytování speciálního školení řidičů dosud splnil pouze polygon v Mostě (22). Toto

město je ale podle mého názoru pro mnoho lidí dosti vzdálené a tuto možnost nevyužijí právě z tohoto důvodu.

6 Závěr

V této práci byly stanoveny dva cíle. Jedním z nich bylo zmapování chování řidičů na území okresů Český Krumlov a České Budějovice. Druhým cílem bylo zjistit, jak řidiče ovlivňuje únava. Domnívám se, že cíle práce byly splněny.

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 132 respondentů. Dotazník byl zaměřen na otázky týkající se únavy u řidičů a jejich ovlivnění, dále obsahoval otázky týkající se chování respondentů během řízení a otázky ohledně bezpečnostních kampaní. Pro testování hypotézy č. 1 byla použita metoda sekundární analýzy statistických údajů.

Hypotéza č. 1: Řidiči mladší 25 let způsobují více dopravních nehod než řidiči starší 25 let, byla vyvrácena. Z výzkumu vyplývá, že řidiči mladší 25 let se na dopravních nehodách podílejí v 21 % z celkového počtu nehod.

Hypotéza č. 2: Únava řidiče zvyšuje riziko dopravní nehody, byla potvrzena. Na základě výzkumu byl zjištěn nejčastější projev únavy u řidiče. Tímto nejčastějším projevem bylo snížení řidičovy pozornosti. Při snížené pozornosti se u řidiče prodlužuje reakce na aktuální dění, zpomaluje se schopnost rychle a adekvátně jednat a k nehodě již není daleko.

Z výzkumu dále vyplynulo, že nejčastější příčinou dopravní nehody byla již zmiňovaná nepozornost. Druhou nejčastější příčinou bylo nedání přednosti v jízdě a třetí příčinou v pořadí bylo nedodržení bezpečné vzdálenosti.

Při výzkumu bylo dále zjištěno, že většina respondentů používá bezpečnostní pásy v automobilu vždy a na všech sedadlech. Také většina respondentů dodržuje pravidla silničního provozu.

Součástí této práce je i kapitola o prevenci dopravních nehod. Myslím si, že tato prevence je v dnešní době velice důležitá a měla by být pro všechny dostupná. Bezpečnostní kampaně probíhají pod záštitou Ministerstva dopravy ČR. Ale kampaň „Nemyslíš – zaplatíš“ je podle mého názoru málo vidět. A pokud se v televizi vysílá, pak jsou to jen zkrácené verze. Doporučovala bych větší informovanost a dostupnost kurzů bezpečné jízdy. Při těchto kurzech má řidič možnost poznat, jak se zachovat

v krizových situacích a jak se zachová jeho automobil. Zde mě napadá zmínit pořekadlo: Těžko na cvičišti, lehký na bojišti.

Tato práce poukazuje na příčiny dopravních nehod a jejich následky, dále pak na prevenci dopravních nehod. V praxi by mohla být využita jako podklad pro vyučování např. na základních či středních školách pro začínající řidiče.

V současné době se klade velký důraz na prevenci dopravních nehod a na snížení počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách. Prevence je uskutečňována jak v podobě kampaní, tak v podobě častějších silničních kontrol Policie ČR. Podle mého názoru by však bylo dobré začít s důslednější výchovou mladých řidičů již na středních školách a samozřejmě v autoškolách.

V souvislosti s dopravními nehodami by bylo zajímavé uskutečnit výzkum týkající se poskytování první pomoci při nehodách a o znalostech první pomoci v populaci. Toto by ale bylo již nad rámec mé bakalářské práce.

7 Citovaná literatura

1. 21. Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2008 – 2010 (2012) [online]. [cit. 2010-01-25]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Narodni-strategie-BESIP>
2. *333 drsných akcí*. Svět motorů. 2010, 64. ročník, 16/ 2010. ISSN 0039-7016
3. **BAŠTECKÁ, Bohumila a kol.** *Terénní krizová práce, Psychosociální intervenční týmy*. Praha : Grada, 2005. ISBN 80-247-0708-X.
4. *BESIP* [online]. Ministerstvo dopravy, 2005 – 2009 [cit. 2009-11-07]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/>
5. *Bezpečnost silničního provozu*. Ministerstvo vnitra České republiky. [online] [cit. 2010-03-06.] Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/prevence-169232.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>
6. *Domluvme se* [online]. Ministerstvo dopravy ČR [cit. 2010-02-14]. Dostupné z: <http://www.domluvme-se.cz/default.aspx>
7. *Dopravní nehody zabíjejí přes milion lidí ročně*. *Policista* [online]. 2009, 15. ročník, 8/2009 [cit. 2009-7-11]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/casopisy-policista.aspx>. ISSN 1211-7943.
8. **HAVLÍK, Karel.** *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3.
9. **KAHOUN, Vilém a kol.** *Sociální zabezpečení, vybrané kapitoly*. Praha : Triton, 2009. ISBN 978-80-7387-2.
10. **Kopecký, Zdeněk.** *Občan a dopravní nehoda*. Praha : Prospektrum, 1998. ISBN 80-7175-068-9.
11. **MOJŽÍŠOVÁ, Adéla.** *Zdravotně sociální pracovník, podpůrné texty*. České Budějovice : Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Zdravotně sociální fakulta, 2008.
12. *Nemyslíš – zaplatíš* [online]. Ministerstvo dopravy, 2008 [cit 2010-02-12]. Dostupné z: <http://www.nemysliss-zaplatis.cz/>

13. **NOVÁKOVÁ, Zdenka.** *Bezpečnost a ochrana zdraví žáků na školách - školní a pracovní úrazy.* Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2007. ISBN 978-80-244-1806-3.
14. **POKORNÝ, Vladimír a kol.** *Traumatologie.* Praha : Triton, 2002. ISBN 80-7254-277-X.
15. **PORTERFIELDOVÁ, Kay Marie.** *Jak se vyrovnat s následky traumatu.* Praha : Nakladatelství Lidové noviny, 1998. ISBN 80-7106-262-6.
16. *Projekt Bezpečná obec* [online]. Ministerstvo dopravy ČR [cit. 2010-02-15]. Dostupné z: <http://ibesip.cz/Bezpecna-obec>
17. **SKLÁDANÁ, Pavlína.** *Postoje k rychlosti a bezpečnostním pásům* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 6/2002 [cit. 2010-4-23]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/index.php?id=113>
18. **SKLÁDANÁ, Pavlína.** *Postoje k řízení pod vlivem alkoholu* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu. 6/2005 [cit. 2010-04-27]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/index.php?id=393>
19. **ŠTEFAN, Jiří a MACH, Jan.** *Soudně lékařská a medicínsko-právní problematika v praxi.* Praha : Grada, 2005. ISBN 80-247-0931-7.
20. **ŠTIKAR, Jiří, HOSKOVEC, Jiří a ŠMOLÍKOVÁ, Jana.** *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe).* Praha : Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.
21. *The Action* [online]. Ministerstvo dopravy ČR [cit. 2010-02-12]. Dostupné z: <http://www.theaction.cz/default.aspx?l=1>
22. **VACA, Jan.** *Stovky řidičů si už nechaly seminářem bezpečné jízdy umazat body* [online]. MF DNES, 14. 1. 2009 [cit. 2010-4-23]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/stovky-ridicu-si-uz-nechaly-seminarem-bezpecne-jizdy-umazat-body-pya-/domaci.asp?c=A090113_213428_domaci_dp
23. **VODÁČKOVÁ, Daniela a kol.** *Krizová intervence.* Praha : Portál, 2002. ISBN 80-7178-696-9.
24. **VOTAVA, Jiří a kol.** *Ucelená rehabilitace osob se zdravotním postižením.* Praha : Karolinum, 2005. ISBN 80-246-0807-5.

25. Vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel)
26. **WEINBERGER, Jan.** *Ospalost jako faktor snižující schopnost k řízení a zvyšující nebezpečí nehody* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2/2002 [cit. 2010-04-22]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/index.php?id=281>
27. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Silniční zákon) č. 361/ 2000 Sb.
28. Zákon o zaměstnanosti č. 435/2004 Sb.
29. Zákoník práce č. 262/2006 Sb. [online]. [cit. 2010-03-23]. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/zakonik-prace/uvod.aspx>.
30. *Zásady bezpečné jízdy* [online]. [cit. 2010-02-12]. Dostupné z: http://knihy.cpress.cz/DataFiles/Book/00003431/Download/kapitola_KA0159.pdf.
31. *Zpráva o stavu a vývoji počtu nehod a jejich následků v České republice v roce 2008. 4/2009*, Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 2009, Sv. 15. ISSN 1211-7943.

8 Klíčová slova

- dopravní nehoda
- následky
- příčina

9 Přílohy

Příloha 1: Dotazník

Příloha 1: Dotazník

Dobrý den, jmenuji se Gabriela Fröstlová a studuji 3. ročník Zdravotně sociální fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, obor Rehabilitační – psychosociální péče o postižené děti, dospělé a seniory.

Prosím Vás, o vyplnění tohoto dotazníku, který bude součástí praktické části mé bakalářské práce na téma Nehoda není náhoda. Dotazník je anonymní a získané údaje budou použity pouze při zpracování mé práce.

Děkuji za vyplnění.

Pohlaví:

- a) muž
- b) žena

Věk:

- a) 18 – 22 let
- b) 23 – 29 let
- c) 30 – 39 let
- d) 40 – 49 let
- e) 50 a více

Bydliště (okres):

- a) Český Krumlov
- b) České Budějovice

1) Od kolika let vlastníte řidičský průkaz?

2) Kolikrát v týdnu řídíte automobil?

- a) 0 – 1krát
- b) 2 -3krát
- c) 4 – 5krát
- d) 6 – 7krát

3) Kolik kilometrů najezdíte za 1 rok? (přibližně)

4) Měl/a jste někdy dopravní nehodu?

- a) Ano
- b) Ne

5) Pokud ano, jaká byla příčina Vaší nehody?

6) Měl/a jste po nehodě nějaké následky?

a) Ano (jaké)

b) Ne

7) Pocítil/a jste někdy únavu za volantem?

a) Ano

b) Ne

8) Pokud ano, reagoval/a jste (můžete označit více odpovědí):

a) Nereagoval/a jsem na ni

b) Zhlasil/a jsem hudbu v rádiu

c) Otevřel/a jsem okénko

d) Zastavil/a jsem, vypil/a jsem kávu, čaj nebo energetický nápoj

e) Zastavil/a jsem a protáhl/a jsem se

f) Jinak:

9) Jak Vás únava ovlivnila?

a) Nijak

b) Moje pozornost se snížila

c) Zavíraly se mi oči

d) Usnul/a jsem za jízdy

10) Usednete za volant, i když se cítíte unavený/á?

a) Ano

b) Ne

11) Používáte v automobilu bezpečnostní pásy?

a) Ano, vždy a na všech sedadlech

b) Ano, ale pouze na předních sedadlech

c) Ne

d) Jiné:

12) Řídil/a jste někdy pod vlivem alkoholu?

a) Ano

b) Ne

13. Dodržujete pravidla silničního provozu?

a) Ano, vždy

b) Ano, ale jen ve městě

c) Ne

d) Jiné:

14) Zapůsobila na Vás kampaň Nemyslíš – zaplatíš?

a) Nevím, co to je

b) Ano, a myslím si, že to má význam

c) Znáám ji, ale nelíbí se mi

15) Znááte kurzy bezpečné jízdy?

a) Ano

b) Ne

16) Zúčastnil/a jste se ho někdy?

a) Ano

b) Ne, ale chtěl/a bych

c) Ne a nechci se ho zúčastnit