

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
PEDAGOGICKÁ FAKULTA**

A

**VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE
FAKULTA MANAGEMENTU V JINDŘICHOVĚ HRADCI**

Bakalářská práce

2011

autor: Jana Večlová

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
PEDAGOGICKÁ FAKULTA

A

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE
FAKULTA MANAGEMENTU V JINDŘICHOVĚ HRADCI

**Chování řidičů na silnicích a účinnost preventivních akcí
zaměřených na účastníky silničního provozu**

Autor: Jana Večlová

Vedoucí práce: Mgr. Alena Tonningerová

Studijní program: Sociální pedagogika, specializace Výchova a vzdělávání

Datum odevzdání: 30.6.2011

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem 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 archivovaných pedagogickou fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 30.6.2011

.....

Jana Večlová

Tímto bych chtěla poděkovat Mgr. Aleně Tonningerové za odborné vedení při zpracování této bakalářské práce. Poděkovat bych chtěla také učitelce Mgr. Ivaně Horové za poskytnutí podkladů o dopravní výchově a panu Václavu Ircingovi z BESIP za poskytnutí údajů k teoretické části bakalářské práce. Dále bych chtěla poděkovat panu npor. Bc. Vladimíru Divokovi za poskytnuté materiály ke kasuistikám z dopravních nehod.

ANOTACE

Název práce:

Chování řidičů na silnicích a účinnost preventivních akcí zaměřených na účastníky silničního provozu

Klíčová slova:

Řidič, agrese, chování, účastník silničního provozu, dopravně bezpečnostní akce, dopravní nehoda, alkohol, BESIP, Policie ČR.

Bakalářská práce je zaměřena na problémové chování na silnicích respektive na chování řidičů na silnicích. V teoretické části je popsáno chování řidičů a jejich nejčastější prohřešky. Ale také chování ostatních účastníků silničního provozu. Dále se v teoretické části zmiňují o dopravních nehodách a jejich nejčastějších příčinách, které prokazují i statistiky Policie ČR. Neméně důležité jsou kapitoly věnované prevenci dopravních nehod a nevhodného chování na silnicích. Dopravně preventivní akce jsou určeny nejen pro řidiče, ale také pro děti, které jsou také účastníky silničního provozu. A jsou bohužel častými účastníky dopravních nehod. V poslední kapitole se proto zaměřuji na popsání dopravní výchovy z praxe jedné základní školy.

V praktické části jsem se dotazovala řidičů na jejich subjektivní pohled jak na dopravně preventivní akce, tak i na dopravní situaci na silnicích. Jak se nechají ovlivnit, co je ovlivňuje. Jak řidič vnímá situaci a zda by chtěl něco měnit.

ABSTRACT

Work title:

Drivers' behaviour on the roads and efficiency of traffic preventive actions

Key words:

Driver, aggression, behaviour, road user, traffic security action, traffic accident, BESIP, police.

The bachelor thesis is focused on troubled behaviour on the roads, or behaviour of drivers on the roads. In the theoretical part, drivers' behaviour and most frequent offenses are described, as well as other road users. Traffic accidents and their most frequent causes, proved by the statistics of Police of the Czech Republic, are also mentioned in this part. Last but not least, there are the chapters devoted to accidents and inappropriate behaviour prevention. The traffic preventive actions are designated not only for drivers, but also for children, who are road users as well and, sadly, frequent participants in traffic accidents. Thus, in the last chapter I focus on description of traffic education from the perspective of an elementary school experience.

In the practical part I asked drivers both about the traffic preventive actions and the traffic situation on the roads from their subjective point of view. To be more specific, I asked about what influences their attention, the way they perceive current situation and whether they would like to change anything or not.

OBSAH

I. ÚVOD.....	9
II. TEORETICKÁ ČÁST.....	11
1 Chování řidičů na silnici.....	11
1.1 Faktory ovlivňující chování řidičů.....	12
1.1.1 Pozornost.....	12
1.1.2 Zátěž.....	13
1.1.3 Únava.....	13
1.1.4 Monotonie a biorytmy.....	14
1.2 Agresivní chování.....	14
1.2.1 Příčiny vzniku agresivity.....	15
1.2.2 Projevy agresivity.....	15
1.2.3 Možnosti snižování agresivity.....	16
1.3 Alkohol a návykové látky za volantem.....	16
1.4 Věk a zkušenosti.....	17
2 Ostatní účastníci silničního provozu.....	19
2.1 Chodci.....	19
2.2 Cyklisté.....	21
3 Dopravní nehody.....	21
3.1 Nejčastější příčiny dopravních nehod.....	22
3.2 Dopravní nehody jako následek agresivní jízdy.....	23
4 Preventivní akce pořádané Policií ČR.....	25
4.1 Zásady preventivní činnosti v silničním provozu.....	25
4.2 Metody prevence.....	26
4.3 Dopravně bezpečnostní akce.....	26
4.3.1 Dopravně bezpečnostní akce zaměřené na dospělé.....	27
4.3.1.1 Dopravně bezpečnostní akce typu „KRYŠTOF“.....	27
4.3.1.2 Systém PREVENT.....	28
4.3.2 Dopravně bezpečnostní akce zaměřené na žáky základních škol.....	29
4.3.2.1 Zebra se za tebe nerozhledne!.....	29
4.3.2.2 Ajaxův zápisník.....	30
4.4 Další preventivní akce.....	30
4.4.1 Bodový systém.....	31
5 Preventivní akce BESIPu.....	33
5.1 Preventivní akce zaměřené na dospělé.....	33

5.1.1 Nemyslíš zaplatíš!	33
5.1.1.1 Nevěsta.....	34
5.1.1.2 Simulátor jízdy.....	35
5.1.2 Domluvme se!	35
5.1.3 Bezpečná obec.....	36
5.1.4 BESIP Team.....	37
5.1.5 The Action.....	37
6 Dopravní výchova dětí a mládeže.....	39
6.1 „Dny s BESIPem“	39
6.1.1 První část Dnů s BESIPem.....	40
6.1.2 Druhá část Dnů s BESIPem.....	40
6.2 Dětské dopravní hřiště.....	41
6.2.1 Dětské dopravní hřiště v Blovicích.....	41
III. PRAKTICKÁ ČÁST.....	43
IV. ZÁVĚR.....	65
V. SEZNAM LITERATURY.....	67
VI. SEZNAM PŘÍLOH.....	70

I. ÚVOD

Tato práce je studie zaměřená na dopravní situaci, chování řidičů a jejich subjektivní pohled na situaci na našich silnicích. Zabývám se i dopravně preventivními akcemi Policie ČR a činností BESIPu.

Téma této bakalářské práce jsem si vybrala z toho důvodu, že jsem aktivní řidič a na silnicích se setkávám s různými neočekávanými situacemi. Při svých cestách jsem měla bohužel možnost zažít na vlastní kůži agresivitu a bezohlednost některých řidičů. Proto jsem se rozhodla chování řidičů v silničním provozu věnovat více pozornosti, přestože jsem laik a téma by bylo možno vhodné spíše pro policisty a nebo dalšími, kteří se bezpečnostní a plynulostí silničního provozu profesně zabývají. Chtěla jsem zjistit, jak je možné, že se stále více setkáváme s arogancí a neohledupností řidičů. A zda si vlastně řidiči uvědomují, že svou mnohdy agresivní jízdou a arogantním vystupování ohrožují ostatní účastníky silničního provozu.

V teoretické části se vcelku obsáhle zabývám chováním řidičů na silnicích a faktorům, které toto chování často ovlivňuje jako například únava, stres, ale také alkohol a různé návykové látky. Zmiňuji se i o dalších účastnících silničního provozu, kteří se nepochybně podílejí na celkové situaci na silnicích, a to jak v pozitivním, tak negativním smyslu.

Dalším bodem mé bakalářské práce jsou dopravní nehody jako důsledek chování neukázněných řidičů. Zmiňuji se také o celkové dopravní nehodovosti a uvádím i také rozbor nejčastějších příčin dopravních nehod dle statistik Policie ČR.

V neposlední řadě jsem věnovala pozornost dopravně bezpečnostním a preventivním akcím, jejich realizaci v praxi a jak již název bakalářské práce napovídá zjištění, zda mají vliv na účastníky silničního provozu a mohou tak pozitivně působit na bezpečnost na silnicích, na ukázněnost a ohledupnost řidičů, dodržování pravidel silničního provozu, případně předcházet i vzniku dopravních nehod a napomoci tak ke snížení dopravní nehodovosti, která je oproti sousedním státům vysoká.

I laik zná akce BESIPu například akci Nemyslíš, zaplatíš!, která byla snad nejvíce viditelná a propagovaná v českých médiích. Znalost dopravně preventivních akcí jsem si ověřovala v praktické části mé bakalářské práce. Jak vůbec řidiči vnímají tyto preventivní akce a jak na ně reagují. Zda mají pocit, že jim akce něco přinášejí a dozví se nové poznatky.

Na bezpečnost a plynulost na pozemních komunikacích především dohlízejí svou každodenní činností policisté. Nejsou to pouze policisté dopravních služby, ale i ostatních složek. Výkon služby je směřován do míst, kde dochází k nejvyššímu počtu dopravních nehod ale i do míst, kde dochází k častému porušování pravidel silničního provozu. Na silniční

provoz společně s policisty dohlížejí i strážníci obecných policií. Svou každodenní činností se a veškerými dopravně bezpečnostními akcemi působí jak preventivně, tak represivně na chování řidičů. Policie ČR se podílí, stejně jako ostatní složky, i na výchově mladých řidičů a dopravní výchově dětí a mládeže. ilnicích v obcích se pak bezpečnost na pozemních komunikacích. Ale hlavně Policie ČR respektive její dopravní oddělení se starají o to, aby se snižovala nehodovost.

To potvrzuje i mnoho preventivních akcí připravovaných a realizovaných Policií ČR. Důležité je však vzdělávat i nejmladší účastníky silničního provozu. Proto v mé práci zmiňuji i příklad dobré praxe výuky dopravní výchovy ze ZŠ v Blovicích. Na této škole spolupracují nejen s BESIPem, ale i s tamním policejním oddělením a snaží se tedy působit preventivně nejen v oblasti silničního provozu.

V praktické části jsem se pokusila zjistit skutečnosti, které vedou lidi za volantem k riskantnímu stylu jízdy a zda si vůbec uvědomují nebezpečnost svého počínání.

Výzkum při němž byla použita metoda dotazníkového šetření zjišťoval mimo jiné účinnost dopravně preventivních akcí z pohledu řidiče, tedy člověka pro kterého jsou tyto akce určeny.

Závěry výzkumu by měly pak potvrdit či vyvrátit, zda je dosavadní prevence působící na řidiči v silničním provozu dostatečně účinná. Pokud nikoliv, tak jak dále v této oblasti působit, zda v dopravně preventivních akcích pokračovat, případně jaký projekt vytvořit, aby oslovil pokud možno, co nejvyšší počet účastníků silničního provozu, a to bez rozdílu věku.

II. TEORETICKÁ ČÁST

I. CHOVÁNÍ ŘIDIČŮ NA SILNICI

Osobnost řidiče zásadně ovlivňuje sociální prostředí, základní a odborné vědomosti a psychické schopnosti vykonávat náročnou činnost. A tou řízení dopravního prostředku bezesporu je. Při řízení motorového vozidla je významným ovlivňujícím faktorem temperament řidiče. Temperament je souhrn psychických vlastností, které jsou pro člověka příznačné a stálé. Pro činnost řidiče jsou důležité následující aspekty, kterými jsou zdravotní stav, osobní vlastnosti, schopnosti, dovednosti, znalosti a zkušenosti a v neposlední řadě také vlastnosti morální naplňující sociální roli motoristy. Pokud je jeden či více aspektů narušeny, je dopravní způsobilost ohrožena a hrozí selhávání člověka v dopravním provozu.

„Selhání mu hrozí o to více, mají-li trhliny další složky systému – prostředí, dopravní cesta, značení, podmínky provozu, dopravní předpisy, dopravně-technická opatření závadné vozidlo. Dopravní systém utvářejí následující složky:

- 1. člověk – zaujímá v systému řídicí funkci a jeho činnost spočívá v příjmu a zpracování informací, rozhodování, reagování a je podložena komplexní a situační kapacitou;*
- 2. dopravní prostředek – vozidlo, konstrukce, technická úroveň, aktivní a pasivní bezpečnost;*
- 3. dopravní prostředí – přírodní (podmínky) a uměle vytvořené (dopravně technická opatření);*
- 4. dopravní cesta – úroveň dopravně-technických opatření, značení a zařízení;*
- 5. dopravní sociální struktura – četnost účastníků, dopravní chování, sociální role.“¹*

Nároky na řidiče značně stouply v důsledku neustálého rozrůstání sítě silnic, zvyšování počtu automobilů na silnicích i stále vzrůstající hustoty provozu. Například profesionální řidič musí v průběhu směny vykonat až pět tisíc operací. Mezi tyto operace patří sešlápnutí spojkového či brzdového pedálu, stlačení či uvolnění plynu, zapnutí blinkru nebo otočení volantem. Ze statistik vyplývá, že i odpovědní a ukáznění řidiči se setkají během půlhodinové jízdy městem třikrát s kritickými situacemi. Těmi jsou třeba náhlé zastavení či odbočení vpředu jedoucího vozidla nebo náhlé vkročení chodce do vozovky.

Členové výzkumného týmu z British Motor Corporation zpracovali v roce 1993 výsledky testů zabývajících se psychickým zatížením řidičů motorových vozidel. Tento výzkum

¹ Havlík, K. Psychologie pro řidiče: Zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál, 2005, str. 14.

zjistil, že motoristé jedoucí 400 km bez odpočinku namáhají srdce víc než piloti dopravních letadel, což je nejenom nebezpečné pro ně samotné, ale také i pro další účastníky silničního provozu.

1.1 Faktory ovlivňující chování řidičů

Faktorů ovlivňujících chování řidičů za volantem je nepřeberné množství. Mezi psychologické aspekty patří bezesporu pozornost, respektive nepozornost, city, zrakové vnímání nebo také únava jako možná příčina dopravní nehody. Další faktory, které ovlivňují chování řidiče na silnici jsou zátěž, monotonie, biorytmy.

Většina řidičů si tyto aspekty nepřiznává. Připouští negativní ovlivnění pouze při řízení pod vlivem alkoholu a návykových látek. Málokdo z nich si uvědomuje, že nás ovlivňují i takové aspekty jako přesčasová práce, starosti v osobním životě nebo také informační přetížení řidiče, kam můžeme zařadit billboardy nebo světelné reklamy.

V zákoně o silničním provozu jsou i dokonce zaznamenány určité ovlivňující faktory, které jsou již při řízení automobilů zakázány, ale řidiči je tento aspekt často ignorován. Tím mám namysli zejména telefonování za volantem.

V této podkapitole se právě zaměřím na vysvětlení některých faktorů ovlivňujících chování řidičů. Zejména na faktory, které jsou mnohdy řidiči odsouvány do pozadí a mnoho řidičů si ovlivnění těmito faktory ani nepřipouští.

1.1.1 Pozornost

Pozornost je vlastně aktivní zaměření subjektu na určitý objekt, tedy v našem případě by přicházela maximální soustředěnost řidiče na jízdu a danou situaci na silnici v určitém prostředí. Nepozorný řidič sice může vidět nebezpečnou situaci, ale nemusí na ni včas zareagovat. Na správné uvědomění si situace se podílí právě předchozí duševní zaměření. Z mnoha podnětů vybírá řidič jen některé jako například vozidlo jedoucí před ním, vyprávění spolujezdce nebo hustotu silničního provozu.

Nepozornost je tedy zpravidla pozornost obrácená jinam než na dopravní situaci. A to nejen k podnětům vnějším (dopravní situace, hustota provozu pokud člověk pospíchá), ale také na vnitřní prožívání (náročný den v práci, problémy v rodině). Ke snížení pozornosti také dochází při povídání se spolujezdci nebo provádění úkonů nesouvisejících s řízením, kupříkladu telefonování. V dopravních statistikách je z jednou nejčastějších příčin dopravní nehody právě nepozornost jako selhání řidiče.

1.1.2 Zátěž

Zátěž vzniká v důsledku nesouladu požadavků a podmínek na straně jedné a na straně druhé mezi vlastností a stavem člověka. Tento jev se týká vždy určitého jedince, zatímco požadavky, podmínky a nároky lze charakterizovat obecně.

Můžeme rozlišit tři druhy psychické zátěže, a to zátěž sensorickou, která vyplývá z požadavků na činnost smyslových orgánů. Další druh psychické zátěže, je zátěž mentální, vyplývající z požadavků na zpracování informací. Klade důraz na pozornost, paměť, myšlení, představivost a rozhodování. Třetí formou je emoční zátěž nebo také psychosociální stres, vyplývá ze situací a požadavků vyvolávající afektivní odezvu. Nejčastějším stresorem je proces práce. Dalším stresorem jsou podmínky sociálně psychologické. Sem patří například nedostatek interakce s lidmi, frustrační situace apod.

Zátěž v práci můžeme také rozdělit, podle obsahu, na zátěž informační, hmotnou, morální a sociální odpovědnosti. V pracovním procesu můžeme také pocítit zátěž z náročnosti činností spojeným s nedostatkem času, ale také emoční. Řidič je mnohdy pod všemi druhy psychické zátěže, což se nepochybně odráží na jeho jízdě, která může končit i nehodou.

1.1.3 Únava

Únava úzce souvisí s pozorností řidiče. Pokles pozornosti je zpravidla důsledkem nástupu únavy. Projevuje se ubýváním výkonnosti a častějším objevováním chyb ve výkonu, v našem případě v řízení.

Únavu můžeme rozdělit na fyzickou, danou samotným sezením ve vozidle, která zatěžuje svaly krku a trupu. Oslabuje i činnost reflexů, která se s fyzickou únavou objevuje. Duševní únava vede k přecitlivělému jednání - obtížné koncentraci na dopravní situaci. Může se také projevit sníženou schopností předvídání. Posledním typem únavy je únava smyslových orgánů, a to zejména zraku. Zrak je při řízení namáhán nejvíce.

Únavě podlehe každý řidič, ať řidič jezdící každý den do zaměstnání, začátečník, tak i profesionál. Doba, po které se únava projeví, je u každého člověka jiná. Nejčastěji se projevuje bolestí zad, strnulostí těla, ospalostí, pálením očí, bolestí hlavy nebo pocitem podrážděnosti.

Proto je důležité dělat při delších jízdách pravidelné přestávky. Protáhnout si nohy, vyvětrat vzduch v autě a osvěžit se nealkoholickým pitím.

1.1.4 Monotonie a biorytmy

V praxi bylo mnohokrát zjištěno, že monotónní jízda může mít katastrofální důsledky. Monotonie a útlum při řízení úzce souvisí s únavou, zátěží a pozorností. U nás je taková jízda nejčastěji na dálnicích, kdy řidič jede přibližně stejnou rychlostí a úsek je po několik kilometrů rovný.

Stejně vzniká stav malátnosti a myšlení otupuje pokud jede řidič sám po jednotvárné silnici. V případě, že taková jízda trvá delší dobu mohou se objevit u řidiče tzv. denní sny – představy, jež upoutávají naši pozornost.

Biorytmy jsou jedním z nejobecnějších projevů života. Jsou spojeny s cykly přírodních jevů. Nejčastěji se sleduje 24hodinová perioda. Psychosomatická způsobilost k řízení se mírně mění celý den.

Po dlouhé monotónní jízdě s kombinací s dalšími zátěžovými aspekty jako stres, oslabení organismu po nemoci apod. může snáze dojít k dopravní nehodě. Člověk ztrácí rychleji koncentraci na jízdu.

1.2 Agresivní chování

Agresivní chování je takové chování, kdy člověk vědomě způsobuje škodu ostatním, tedy v našem případě účastníkům silničního provozu a nebo způsobením škody hrozí.

„Řešení agresivity ve společnosti úzce souvisí i s řešením bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, je zde potřeba zmínit vlastní chování účastníků silničního provozu mající sklony k agresivitě a možnosti jejího ovlivňování – snižování. Z pohledu dopravní bezpečnosti je nutno zejména řešit:

- *příčiny vzniku agresivity v silničním provozu,*
- *projevy agresivity v silničním provozu,*
- *možnosti snižování agresivity u účastníků silničního provozu.“²*

Agresivní chování v žádném případě nemůžeme spojovat s lehkomyšlným chováním, které vede k neúmyslnému způsobení škody, proto nepatří do agresivního chování.

Agresi můžeme rozdělit na afektivní a instrumentální agresi. Afektivní agrese se může objevit u řidičů, kteří mají pocit, že byli úmyslně poškozeni. Ti pak mohou toužit po pomstě. Pomsta v silničním provozu může mít podobu nadávek, urážlivých gest, rychlého předjíždění nebo nedodržování bezpečné vzdálenosti. Ve vážných případech je oběť ohrožována

² ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, str. 19.*

nebezpečnými manévry nebo nucena k zastavení, s čímž se v poslední době často na silnicích setkáváme.

Instrumentální agrese je ohrožující chování nevyvolané vztekem. Cílem není pomsta. V případě instrumentální agrese není brán ohled na ostatní. Takovým příkladem je třeba skupina pubescentů zabraňující průjezdu auta apod.

Zajímavým, statisticky podloženým faktem je, že 91,6 % agresivních řidičů jsou muži. Dle věku jsou to muži především do 30 let, ale i starší a zkušenější s pocitem, že jsou v životní pozici, že si mohou vše dovolit. Ve spojení s rychlým a silným autem je tato kombinace často smrtelná. Bohužel často pro ostatní účastníky silničního provozu.

1.2.1 Příčiny vzniku agresivity

Ke zvyšování agresivity v silničním provozu přispívá hned několik faktorů, které se navzájem prolínají. Stres způsobený časovou tísní. Časová tíseň následně nutí řidiče k razantnější agresivnější jízdě. Dále hustota silničního provozu – s vyšší hustotou se zvyšuje i počet rizikových situací na silnici. Právě při vytváření kolon, čekání a popojíždění se zvyšuje riziko, že se řidič dostane do časové tísně. Člověk se pak dostává do stresu. Poté řidiči častěji nerespektují pravidla, vytváří kolizní situace, které mohou být nebezpečné nejen pro něj, ale také pro ostatní účastníky silničního provozu.

Problémem a tedy další příčinou může být i neznalost dopravní situace v místě jízdy. V tomto případě se opět může projevit stres, který působí negativně na řidiče. A opět se může objevit agresivní jízda způsobená stresem.

1.2.2 Projevy agresivity

Agresivita u řidičů na silnicích se projevuje zejména nerespektováním pravidel silničního provozu. Jednou z příčin je nerespektování dovolené rychlosti. Někteří řidiči riskují předjížděním v místě, kde je to zakázáno. Ohrožují tak nejen sebe, ale i předjížděná vozidla a následně tak ostatní účastníky silničního provozu. O nesprávném předjíždění můžeme mluvit v případě, že řidič začne předjíždět aniž by se mohl bezpečně zařadit. Svým chováním tak nutí ostatní řidiče ke zpomalení nebo uhnutí ze směru jízdy a podobně.

Dalším projevem agresivity je nerespektování světelného signalizačního zařízení na křižovatkách nebo železničních přejezdech. Kolizní stav často vyvolává nedání přednosti v jízdě. Řidič, který má přednost musí často reagovat nečekaně. Nedodržení bezpečné

vzdálenosti vede často ke stresu u vpředu jedoucího řidiče. Může vyvolat pocit stísněného stavu.

Nerespektování pravidel silničního provozu agresivním řidičem může mít za následek zvýšení agresivity u řidiče, který musel zahájit úhybný manévr. A tím se zvyšuje riziko dopravní nehody.

1.2.3 Možnosti snižování agresivity

Jednou z možností snižování agresivity řidičů je jejich vzdělávání, které v první řadě zabezpečují autoškoly. Výuka by měla směřovat a u většiny směřuje k zásadám defenzivní jízdy, která by se měla odrazit v chování řidiče.

Další oblast, která bezpochyby přispívá ke snižování agresivity, je oblast dopravně - inženýrská. Kvalita komunikací, dopravní značení ovlivňuje chování řidiče a následně i jeho jízdu. Ukázalo se, že pro efektivní zvyšování bezpečnosti a snižování agresivity je nutno komunikace vybavovat prvky ke zklidňování dopravy. Patří sem budování kruhových objezdů, dělících ostrůvků nebo zpomalovacích prahů.

Preventivní oblast je oblast zaměřená na aktivity, které poukazují na řadu nebezpečných situací. Sem patří různé kampaně BESIPu.

Represivní oblast je činnost, kdy je ovlivněna činnost řidiče represí, tedy postihem. Tou může být bloková pokuta, správní řízení a jeho verdikt nebo soudní řešení. Represorem může být policista, správní orgán nebo soud.

1.3 Alkohol a návykové látky za volantem

Požívání alkoholu a dalších návykových látek před jízdou je dalším velmi závažným problémem v dopravě. Zákon řízení pod vlivem alkoholu či návykových látek zakazuje a člověk, který toto nařízení porušuje, vykazuje vysoký stupeň společenské nebezpečnosti. V dnešní době je totiž sám o sobě provoz rizikový a někteří řidiči zvyšují rizikovost ještě snížením pozornosti, ke kterému dochází právě po požití alkoholu či návykových látek.

„Výzkumy potvrzují, že z lékařského hlediska je za hranicí, kdy naprostá většina osob není schopna bezpečně ovládat motorové vozidlo, považována hladina alkoholu v krvi 1,0g/kg (1 promile) hmotnosti člověka. To je také hranice, kterou obecné soudy považují určující, kdy je spáchán trestný čin.“³

³ CHMELÍK, J.a kol. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, str. 269.

V ČR je tzv. nulová tolerance požívání alkoholických nápojů v dopravě. Uvádí se, že nad jedno promile je člověk již ovlivněn takovou měrou, že přestává koordinovat pohyby, prodlužuje se doba reakce na podnět. Asi u 70% řidičů s 1,5 promile alkoholu v krvi jsou zřejmé známky opilosti a snížené sebekontroly. Toto množství odpovídá asi čtyřem vypitým 12° pivům. Častěji se pak objevují sklony k soutěživosti, snižují se zábrany. Nad hranici 4 promile v krvi se ve většině případech jedná o přímé ohrožení člověka. Za psychologicky nejrizikovější se považuje hladina 0,5-1,5 promile alkoholu v krvi. Většina podnapilých řidičů si neuvědomuje změnu v řízení – zhoršenou viditelnost do stran, zpomalené reakce nebo nezachování bezpečných rozestupů mezi vozidly.

V poslední době policisté při kontrolách zjišťují, že především mladí lidé usedají za volant, ačkoliv předtím užili drogu. I oni, stejně jako podnapilí řidiči, ohrožují svou jízdu ostatní účastníky silničního provozu. Jejich chování, tedy i za volantem, je odvislé od drogy, kterou užili. Jinak se chová řidič, který užil omamnou látku (kupříkladu marihuanu) a jinak pak řidič, který si aplikoval psychotropní látku, kupříkladu pervitin. V každém případě jsou za volantem pro ostatní velice nebezpeční.

Policisté při silničních kontrolách a nebo při dopravní nehodě zjišťují, zda řidič neřídil vozidlo podnapilý a nebo pod vlivem jiných návykových látek, avšak odmítne-li se člověk podrobit dechové zkoušce, popřípadě vyšetření na přítomnost alkoholu či jiných návykových látek v krvi, hledí se na něj pouze, jako by byl pod vlivem alkoholu nebo návykové látky. Proti jeho vůli mu totiž není možné odebrat krev, moč či jiný biologický materiál, zákon to zakazuje. Tímto se vyhne případnému trestnímu stíhání před soudem. Věc je řešena ve správním řízení pokutou ve výši 25 000,- až 50 000,- Kč, případně i zákazem činnosti až na 2 roky. Dotyčnému je připsáno 7 z 12 trestných bodů dle platného bodového systému. Řada řidičů raději zaplatí vysokou pokutu a přijdou i na nějakou dobu o řidičské oprávnění, než aby byli trestně stíháni a případně měli záznam v trestním rejstříku.

V příloze č. 1 jsou uvedeny orientační časy, za které tělo odbourá alkohol v krvi.

1.4 Věk a zkušenosti

Při řízení motorových vozidel hraje velkou roli věk a s tím spojené i zkušenosti řidičů. Jak potvrzují statistiky, větší počet nehod nebo přestupků spojených s řízením mají řidiči do 24 let a nad 60 let.

U mladých řidičů se uvádí, že jejich dopravní charakter vyzává v prvních pěti až šesti letech. Nebo po najetí zhruba 80 000 km. Za dozrání jsou považovány harmonické vztahy mezi výkonovou, osobnostní, sociální a mravní stránkou jedince. U někoho může tato

harmonie nastat ve 20 letech, u někoho ve 30 letech a někdo nemusí této harmonie dosáhnout ani v pokročilém věku.

V současnosti má asi 65% osmnáctiletých lidí řidičský průkaz. V pětadvaceti letech se tento podíl zvyšuje na 90%. Zvyšuje se podíl žen vlastnicích řidičský průkaz. Tato tendence ukazuje, že vlastnictví řidičského oprávnění se stalo u mladé generace samozřejmostí. Mladí lidé se snaží řidičský průkaz získat co nejdříve.

U mladých řidičů se nejčastěji mluví o nízkém uvědomění si zodpovědnosti a často chybí předvídání možných následků. Nebezpečné jsou snahy o imponování a předvádění se před vrstevníky. Podceňují možné následky dopravní nehody nebo si možnost nehody ani nepřipouštějí. Jak snadné je říct: „Mě se to stát nemůže.“ Ale právě svoji lehkovážností často způsobí dopravní nehodu. Největší riziko je u mladých mužů. Uvádí se, že riziko je až 4krát vyšší než u mužů starších věkových kategoriích.

Senioři tvoří asi 15 % naší populace. Podle § 87 zákona č.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích stanovuje povinnost řidičů od 60 let pravidelně absolvovat zdravotní prohlídku. Tato prohlídka u obvodního lékaře by měla zjistit zda je řidič způsobilý i nadále řídit motorové vozidlo. Při stárnutí náš zrak a sluch slábne. Zhoršuje se zraková ostrost a periferní vidění. U starších řidičů se také zpomaluje přechod vidění z dálky na blízko. Zpomalují se reflexy a schopnost reagovat na nečekané a komplikované situace.

U starších řidičů můžeme najít také několik typických osobnostních rysů, které mohou být v současné dopravě na obtíž. K těmto rysům patří až přehnané lpění na dodržování pravidel. Uplatňování svých práv za každou cenu a nedostatek tolerance vůči ostatním účastníkům silničního provozu může mít za následek dopravní nehodu. K odvrácení nehody stačila jen dobrá vůle ustoupit i když byl člověk v právu a měl přednost.

Nejsou to však pouze mladí a senioři, kteří se stávají účastníky dopravních nehod, nebo nerespektují ustanovení zákona a porušují pravidla silničního provozu. Jsou to známé osobnosti, úspěšní podnikatelé, majitelé rychlých a luxusních vozidel, ti právě mladým ukazují, že je možné nerespektovat vlastně nic. Zákonné normy jakoby pro ně neexistovaly a hledají vždy způsoby, jak se jim v případě porušení, vyhnout.

2 OSTATNÍ ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU

Mezi účastníky silničního provozu nepatří jen řidiči automobilů nebo motocyklů. Dalšími účastníky silničního provozu, kteří také ovlivňují dopravní situaci jsou chodci, cyklisté, ale také spolujezdcí.

Lidé jsou neustále zahrnováni zprávami o špatném až agresivním chování řidičů, ale nejsou to pouze oni, kteří jsou viníky dopravních nehod. I chodci a cyklisté se dopouštějí jako účastníci silničního provozu přestupků, mnohdy se stávají i viníky dopravních nehod a i oni se mnohdy chovají arogantně. Je fakt, že jsou v podstatě daleko více ohroženi na silnici, proto by měli dbát daleko vyšší opatrnosti a dodržovat pravidla silničního provozu stejně, jako ostatní řidiči motorových vozidel.

2.1 Chodci

Chodci jsou nejčastěji ohroženi při dopravních nehodách s kritickými následky. Za chodce se kromě člověka jdoucího po chodníku či krajnici dále považuje také osobu tlačící kočárek, vozík pro invalidy, ale také osobu pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích.

Chodci by měli dbát zvýšené viditelnosti, přecházet vozovku na přechodu pro chodce a nebo na přehledném místě. Přecházet pouze na zelenou a nepřecházet v zatáčce mezi stojícími automobily. Měli by si uvědomit, že ani na přechodu pro chodce, nemá chodec absolutní přednost a musí být ostražitý, žádný řidič totiž nedokáže zastavit své vozidlo, pokud mu někdo náhle vstoupí do vozovky. Jak ukazují totiž statistiky je v roce 2009 zavinění dopravní nehody chodcem na třetím místě, a to hned po řidiči motorového a nemotorového vozidla.

Chodci způsobili v tomto roce celkem 1304 dopravních nehod, kdy 203 chodců - viníků bylo v době nehody pod vlivem alkoholu a 33 jich zemřelo. Nejčastější příčinou bylo náhlé vstoupení do vozovky.

Chodci mohou být jak dospělí lidé, tak i děti jdoucí do školy nebo staří, často méně pohybliví lidé. Šestileté dítě nezachytí jedoucí auto v tak krátkém čase jako šestnáctiletý člověk. Jeho periferní vidění je zúžené. Je-li dítě zaměstnáno přecházením ulice nestihá současně sledovat projíždějící auto. Časté nehody se stávají také při hře u silnice, u zaparkovaných aut nebo při jízdě dítěte na kole, a to i za doprovodu dospělé osoby, jak to ukládá zákon.

Stejně tak omezené vnímání mohou mít staří lidé. Zúžené zorné pole, zhoršení zrakového a sluchového vnímání, snížená pohyblivost – to vše může být příčinou dopravní nehody.

Každý řidič by měl proto předvídat. V dnešní době je velmi důležité očekávat selhání druhého a tím předejít možné nehodě. Při nehodách končících srážkou vozidla s chodcem bylo v roce 2009 usmrceno celkem 151 chodců.

2.2 Cyklisté

Cyklisté, stejně jako chodci, jsou účastníky silničního provozu. Dle statistik jsou vystaveni cyklisté riziku nehody čtyřikrát častěji než řidiči automobilů. Pro snížení nehodovosti cyklistů je důležitá jejich viditelnost, dobrý technický stav jízdního kola a také nošení ochranných pomůcek jako např. helmy. Nošení helmy je povinné jen u dětí, ale i u dospělých dokáže helma ochránit člověka od vážných úrazů. U mnoha rekreačních cyklistů je to ovšem podceňovaný fakt.

Je fakt, že cyklisté se chovají na silnicích nezodpovědně, různě se proplétají mezi vozidly i na chodnících mezi chodci, přejíždějí přechody pro chodce, neukazují směr jízdy, vyjíždějí i v době sněhové kalamity, riskují svůj život. Svou jízdou mnohdy ohrožují i další a nedbají na skutečnost, že patří sami mezi ty ohrožené.

Rozvoj cyklistiky v posledních letech se zvýšil, avšak cyklostezek nepřibývá a hlavně na sebe mnohdy ani nenavazují. K hlavním překážkám většího využití jízdního kola jako dopravního prostředku stojí často nízký subjektivní pocit bezpečí. A to zejména na komunikacích společně využívaných s motoristy.

Cyklisté způsobili v loňském roce 2009 celkově 1909 nehod a zahynulo při nich 38 osob. Nejčastější příčinou byl nesprávný způsob jízdy a nedání přednosti v jízdě. Nejtragičtější příčinou nehod cyklistů bylo nezvládnutí řízení jízdního kola, kdy zde zahynulo 9 osob. Z ostatních účastníků silničního provozu jsem se věnovala těm nejčastějším, chodcům a cyklistům. Jsou i další, kteří se objevují na silnicích jako jsou vozkové a nebo i jezdcí na koních, i oni způsobují nehody a i oni jsou účastníky silničního provozu. Je tedy na všech, aby dodržovali jednotlivá ustanovení silničního zákona a dbali na bezpečnost v silničním provozu a celkově přispěli ke snížení dopravní nehodovosti a tragickým následkům nehod.

3. DOPRAVNÍ NEHODY

S růstem intenzity silničního provozu rostou i jeho negativní jevy. Větší počet automobilů a silnic zvětšuje i jejich rizika. Jedním z přetrvávajících problémů naší společnosti zůstává nepříznivý stav nehodovosti. Jedná se o negativní jev, který je charakterizován nejen velkými ekonomickými škodami, ale také vysokým počtem zraněných a usmrcených osob. Přesto můžeme konstatovat, že počet dopravních nehod byl v roce 2009 nejnižší od roku 1990. Ve srovnání s rokem předchozím došlo i ke snížení následků u všech základních ukazatelů. V roce 2009 Policie ČR šetřila 74815 nehod, při kterých bylo 832 osob usmrceno, 3536 těžce zraněno a 23777 osob utrpělo lehká zranění. Způsobené hmotné škody se odhadovaly na 4 981 miliónů korun. Pozitivní je skutečnost, že v roce 2009 se dostal poprvé od roku 1990 počet usmrcených pod hranici 900 osob. Z policejní statistik vyplývá, že každých 7 minut vyjžděli policisté k dopravní nehodě a každých 22 minut byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 2,5 hodiny těžce. V průměru každých 10,5 hodiny zemřel při nehodě člověk.

Největší vliv na bezpečnost silniční dopravy má, jak jsem se již zmínila, lidské chování. Dopravní bezpečnost je odvíjena od výkonových možností lidí, které zahrnují zodpovědnost, znalosti a zkušenosti. Dále ovlivňují bezpečnost silničního provozu také fyzické a psychické předpoklady řidičů.

Dopravní nehodu tedy můžeme definovat jako událost, v jejíž důsledku vznikne škoda na věcech, zranění nebo smrt, a to v přímé souvislosti s dopravním provozem. Dopravní nehoda je nepředvídaná, ale často předvídatelná. Nepředvídaní dopravní nehody značí její neočekávanost s momentem překvapení.

Každá dopravní nehoda je složena ze dvou složek. Jednou z nich je jednání účastníka, který svým jednáním dopravní nehodu způsobil. Druhou je pak samotná událost, tedy srážka, havárie, náraz. Při dopravní nehodě hraje roli jednání člověka, jeho selhání jako řidiče. Lidské faktory je nutné také sledovat spolu se sociálním a fyzikálním prostředím.

Ve srovnání se sousedními zeměmi není stav na úseku dopravní nehodovosti v ČR uspokojivý, a to právě z hlediska dopravních nehod. Počty zraněných a usmrcených osob v absolutních číslech v přepočtu na deset tisíc dopravních nehod nebo na počet obyvatel, tak jako na počet motorových vozidel vysoko převyšují hodnoty v okolních zemích. Česká republika je na šestém místě v žebříčku nebezpečnosti silnic. Toto přední místo by nás však v žádném případě těšit ovšem nemělo a nepochybně by se měla přijmout taková opatření, která by tuto skutečnost změnila.

3.1 Nejčastější příčiny dopravních nehod

Dle světové zdravotnické organizace (WHO) je celosvětově nejčastější příčinou úmrtí, dětí a mladých lidí od 5 do 29 let, dopravní nehoda. Nejčastějšími příčinami dopravních nehod jsou nesprávný způsob jízdy a nepřiměřená rychlost. Ta patří mezi nejtragičtější příčiny. S růstem rychlosti roste i riziko dopravní nehody a tragických následků. Při nárazu do překážky v devadesátikilometrové rychlosti má auto 14krát větší hmotnost. Při takovém nárazu vrostle hmotnost mozku z 1300 gramů na asi 18kg. Hmotnost krve je cca 5 kg, při nárazu se může vyšplhat až na 130kg. Proto jsou následky rychlé jízdy často tragické. Lidské tělo je odolné, ale takovou zátěž nemůže zvládnout.

Nepozornost, tedy plně se nevěnování řízení vozidla, je uváděna jako jedna z nejčastějších, ale také nejzávažnějších příčin dopravních nehod. Jak již bylo řečeno, pozornost se snižuje například při monotónní a dlouhé jízdě, na velkých nepřehledných křižovatkách. Dalšími nebezpečnými a častými aspekty nehodovosti je například řízení pod vlivem alkoholu, kdy v roce 2009 policisté evidovali 5 725 nehod, kdy řidiči před jízdou pili alkohol. Zemřelo při nich 123 osob, kdy počet usmrcených při těchto nehodách byl nejvyšší za posledních šest let. Pro lepší přehlednost jsou uvedeny nejčastější příčiny dopravních nehod v následující tabulce.

Nejčastější příčiny dopravních nehod za rok 2009

Pořadí	Nejčastější příčiny dopravních nehod	Počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	11 888
2.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	7 683
3.	nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly	6 198
4.	nesprávné otáčení nebo couvání	5 348
5.	nepřizpůsobení rychlosti technickému stavu vozovky	4 454
6.	jiný druh nesprávné jízdy	4 342
7.	nezvládnutí řízení vozidla	3 854
8.	nedání přednosti upravené značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“	3 809
9.	vjetí do protisměru	2 592
10.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	1 827

Další přehledy dopravních nehod jsou uvedeny v příloze č. 2. V příloze jsou také uvedeny statistické údaje dopravní nehodovosti z pohledu věku řidiče a nejčastější viníci dopravních nehod.

3.2 Dopravní nehody jako následek agresivní jízdy

I agresivní chování řidičů má bezpochyby vliv na dopravní nehodovosti. K agresivní jízdě jsou v České republice omezené informace. Statistiky agresivního chování na silnicích policie neviduje. Každý má o pojmu agresivita jiné představy a tak jsou pocity účastníků dopravních nehod brány jako subjektivní.

Agresivní jízda je velmi riziková pro bezpečnost silničního provozu. V září 2007 začal výzkum agresivních řidičů na území České republiky ve spolupráci s Policií ČR. Ten ukázal, že nejčastějším projevem agresivity bylo nedodržení bezpečné vzdálenosti. Dále hned nebezpečné a bezohledné předjíždění tzn. kličkování, předjíždění přes plnou čáru, kolony. Dalším častým prohřeškem agresivních řidičů je rychlá jízda a překročení povolené rychlosti o více než 15 km/h. Na silnicích se můžeme setkat s předjížděním zprava, náhlým zastavením bez předchozího signálu. Bohužel stále více se mohou i slušní řidiči setkat s gestikulací, nadávkami a až fyzickou agresivitou. K častým dopravním nehodám také dochází při nedání přednosti v jízdě a jízdě na červenou.

V mnohých případech se u agresivního řidiče setkáme s několika projevy najednou. Nejčastější je kombinace překračování nejvyšší povolené rychlosti a nedodržení bezpečné vzdálenosti. Zejména v obci může mít tato kombinace smrtelné následky. Ale jak jsem již konstatovala, nejen řidiči mohou svojí agresivitou způsobit dopravní nehodu. Na vinně jsou také bezohlední chodci či cyklisté. U chodců je to v obci zejména vstup do vozovky na červenou, v horším případě bez rozhlédnutí. Nebo vyběhnutí na silnici mezi stojícími automobily. Každý z nás se asi setkal i s cyklistou, který se na silnici choval tak, jako by pro něj dopravní značení vůbec neplatilo. Nebo cyklisty jedoucí vedle sebe, kteří bezohledně brání plynulosti silničního provozu.

Přesto můžeme říci, že počet dopravních nehod se v roce 2009 snížil v ČR. Od roku 1990 byl nejnižší, i jeho následky. Nepochybně na to má vliv pravidelný dohled policistů nad bezpečností a plynulostí provozu. Snížení nehodovosti a počet úmrtí i zraněných na silnicích spatřují policisté i v zintenzivnění měření rychlosti za jízdy v těch místech, kde dochází k překračování nejvyšší povolené rychlosti, agresivní jízdě a v kontrole těch míst, kde je zvýšená pravděpodobnost požívání alkoholických nápojů. Společně s Policií ČR dohlížejí na bezpečnost v silničním provozu strážníci Městských policí, což se pozitivně odráží na dopravní situaci ve městech. Dále jsou to preventivní opatření přijímaná k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu připravovaná ke vzdělávání řidičů a preventivní opatření směřovaná prostřednictvím médií do řad široké veřejnosti a pro děti ve školách. Akce připravují a realizují samotní policisté ve spolupráci se strážníky Městské policie, pracovníci BESIPU a další.

V příloze č. 3 jsou uvedeny kasuistiky dopravních nehod jako následek řízení pod vlivem alkoholu a agresivní jízdy pod vlivem návykové látky.

4 PREVENTIVNÍ AKCE POŘÁDANÉ POLICIÍ ČR

V silničním provozu je chápána prevence jako cílený a záměrný proces, orientovaný na zjišťování a zkoumání prvotních, druhotných a subjektivních i objektivních příčin, podmínek a okolností. Tyto jevy ovlivňují a ohrožují bezpečnost a snižují plynulost provozu na silnicích. Zvyšování nehodovosti je přímým důsledkem toho, že bezpečnost silničního provozu není u všech subjektů vnímána jako závažný problém. Proto byl zájem České republiky opakovaně deklarován přijetím dokumentů týkajících se bezpečnosti na pozemních komunikacích. Mezi nejdůležitější právě patřila Národní strategie silničního provozu, kterou vláda schválila svým usnesením v dubnu roku 2004 a na níž navazovala řada úkolů, které realizovali a realizují především Ministerstvo vnitra, Policie ČR, Ministerstvo dopravy, ale i obecní policie a další složky. Jejím základním cílem bylo a je radikální snížení počtu usmrcených osob v provozu na pozemních komunikacích a těžkých následků dopravních nehod. Úkoly jsou zaměřené především na prevenci a intenzivní dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, který v rámci výkonu služby zabezpečuje Policie ČR a ve městech a obcích pak i obecní policie.

Policisté kontrolují dodržování předpisů upravující chování všech účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích, dále pak šetří dopravní nehody a především dohlížejí nad plynulostí silničního provozu. Přijímají opatření, která vedou právě k předcházení či odvrácení jednání, které by vedlo k ohrožení bezpečnosti nebo omezení plynulosti silničního provozu. V užším pojetí můžeme preventivní opatření kategorizovat na preventivní opatření k ochraně provozu orientované na lidského činitele; preventivní operativní opatření a preventivně výchovnou práci.

4.1 Zásady preventivní činnosti v silničním provozu

Zásady preventivní činnosti spočívají v několika bodech, a to například komplexnosti informací a výběru vhodných preventivních opatření. Právě statistiky dopravních nehod slouží mnohdy jako výchozí informace k přijímaným dopravně bezpečnostním akcím a opatřením. Další zásadou je rozbor celkové dopravně bezpečnostní situace, která umožní předpokládat určité vývojové tendence v dopravní nehodovosti. Bezesporu důležitá je i koordinace mezi všemi institucemi, které se zabývají bezpečností provozu. Preventivní opatření by měla být v každém případě systematická, výchovná, založená na vědeckých předpokladech a analýzách například z oboru psychologie, práva, sociologie, techniky či dopravního inženýrství. V neposlední řadě musí být dodržena však zásada zákonnosti.

4.2 Metody prevence

V praxi se uplatňují především základní strategické metody, a to metoda prevence a přesvědčování a také metoda represe neboli donucování. Obě tyto metody při výkonu svého povolání využívají policisté.

Metoda prevence a přesvědčování obsahuje činnosti, které mají vysvětlující, výchovně vzdělávací a dokumentační charakter. Tyto činnosti mají působit na vědomí občanů, tudíž na účastníky silničního provozu. Preventivně výchovná úloha této metody spočívá ve snížení příčin vedoucích k porušování povinností nebo protiprávnímu jednání. Výchovně vzdělávací činnost spočívá především v dopravní výchově zaměřené na účastníky silničního provozu, ať se jedná o děti, řidiče, chodce či cyklisty. K vytváření a upevňování dopravně bezpečnostního vědomí účastníků silničního provozu pak slouží právní osvěta. Právní osvěta zahrnuje vysvětlování a zdůvodňování zákona o provozu na pozemních komunikacích a souvisejících právních předpisů.

K metodě represe neboli donucování můžeme zařadit zákonná opatření Policie ČR i obecní policie. Dá se říci, že se přijímanými opatřeními občané v zájmu ochrany veřejného pořádku a bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, donucují něco trpět, konat nebo se zdržet nějakého jednání.

Mezi zákonná opatření patří úkony a akty v zájmu bezpečnosti silničního pořádku. Příkladem takového úkonu je kupříkladu odklon dopravy řízený policisty v době konání sportovních akcí. Takový úkon má organizační a současně i preventivní povahu. K další formě represe patří všechny typy silničních kontrol, tedy i dopravně bezpečnostní akce.

Do represivních opatření můžeme také zařadit zákroky, kterými se přerušuje protiprávní jednání. Sem patří například zabránění v jízdě řidiče, který by svojí další jízdou ohrožoval bezpečnost provozu nebo odstranění vozidla pokud je překážkou na silnici. Také je to použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla v případě, že je ponecháno na místě, kde je to zakázáno a řidič není na místě zjištěn.

4.3 Dopravně bezpečnostní akce

Cílem dohledu policistů v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu je snížit počet nehod a tím i počet usmrcených a těžce zraněných osob, proto je nutné zaměřit se na hlavní příčiny těchto nehod. Sem s určitostí můžeme zařadit zejména nepřiměřenou rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě i nesprávný způsob jízdy. Aby tohoto cíle mohlo být dosaženo, je nezbytné zavést efektivní opatření v oblasti prevence, dohledu, včetně

měření rychlosti a postihu za nedodržování pravidel silničního provozu, i v oblasti legislativní. Špatná ovladatelnost rychle jedoucího vozidla může zaskočit jak zkušeného jezdce, tak nevyježděné a nezkušené motoristy, kteří rychlou a mnohdy agresivní jízdou riskují. Čím jedou rychleji, tím méně času jim zůstává na reagování.

K vyššímu respektování pravidel silničního provozu přispívají právě kontroly uskutečňované policisty právě v místech, kde dochází často k dopravním nehodám jak v obcích, tak na dalších rizikových úsecích. Fyzická přítomnost policistů je nenahraditelná v daných místech, většina motoristů se totiž poté snaží úsek projet tak, jako by zůstával trvale pod kontrolou. Dohled policistů nad bezpečností a plynulostí silničního provozu a tím i snížení nehodovosti se provádí jak stacionárně, tak za jízdy.

Již pravidelně se každým rokem konají celostátní a regionální dopravně bezpečnostní akce zaměřené buď na měření rychlosti, osvětlení, způsob jízdy a další přestupky nebo primárně zaměřené na dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a návykových látek před jízdou a během jízdy. Mimo dopravně bezpečnostní problematiku mohou být dopravně bezpečnostní akce spojeny i s dalšími aspekty jako pátrání po osobách, věcech. Při těchto akcích se používají i různé technické prostředky jako měřiče rychlosti či digitální alkohol testery. Dopravně bezpečnostní akce jsou však pořádány i ve spolupráci s mezinárodní organizací TISPOL, která pak určuje jejich zaměření, kupříkladu na alkohol, kontroly kamionů, bezpečnostní pásy a podobně. Na dopravně bezpečnostních akcích se podílejí kromě policistů dopravní služby i další policisté z jiných složek, tedy pořádkové policie, služby kriminální policie a vyšetřování, cizinecké policie, pracovníci krajských úřadů, zástupci obcí a nebo celního úřadu.

Mimo jednorázové bezpečnostní akce, v podobě silničních kontrol zajištěných dopravní policií, se podílí nebo dokonce pořádá policie několik projektů týkajících se prevence negativních jevů na silnicích.

4.3.1 Dopravně bezpečnostní akce zaměřené na dospělé

4.3.1.1 Dopravně bezpečnostní akce typu „Kryštof“

Dopravně bezpečnostní akce Kryštof se konala již v roce 2003. Trvala 7 dní a podíleli se na ní dopravní, pořádkoví a kriminální policisté. Zaměřili se na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti, zákaz požívání alkoholu před nebo během jízdy, užívání bezpečnostních pásů a zádržných systémů při přepravě dětí, způsob jízdy řidičů na železničních přejezdech, respektování ustanovení o přednosti chodců, kontrolu technického stavu vozidel, doklady

pojištění odpovědnosti z provozu vozidel, pátrání po odcizených motorových vozidlech, hledaných osobách a věcech, zneužívání zvláštních výstražných světel a zvukových zařízení, používání dálničních nálepek a telefonování za jízdy.

Při akci Kryštof byla zjištěna obrovská nekázeň účastníků silničního provozu, zejména řidičů. Byla reakcí na nelichotivé umístění na předních příčkách, mezi Evropany, v počtu smrtelných dopravních nehod. V roce 2003 se stala, dle statistik v průměru každé tři hodiny dopravní nehoda. Každých sedm hodin zemřel na následky dopravní nehody jeden člověk.

Po těchto varovných číslech se rozjela řada dopravně bezpečnostních akcí. Řada z nich pak byla označována za pokračující akci Kryštof. Tento název se dostal do občanského povědomí tak silně, že dodnes jsou rozsáhlejší dopravně bezpečnostní akce nazývány dalšími „Kryštofy“.

Jednou z takových akcí byla i dopravně bezpečnostní akce konaná 8. – 12. září 2004 a byla reakcí na zvyšující se počet dopravních nehod s vážnými zdravotními následky. Během těchto pěti dnů bylo uloženo řidičům 48 114 blokových pokut. Nejčastějším prohřeškem bylo překročení nejvyšší povolené rychlosti. Nechybovali však jen řidiči. Cyklisté porušili předpisy 298krát. Prohřešky byli zaznamenány i u chodců a to dokonce ve 214 případech. Po porovnání statistik z roku 2003 a 2004 byla akce označena za úspěšnou. Počet dopravních nehod v roce 2004 ve stejném období klesl oproti roku předcházejícímu.

Jak jsem zjistila, v poslední době se ustupuje od centrálně řízených dopravně bezpečnostních akcí, preferují se na regionální úrovni, k řešení místních nedostatků v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Častěji tedy probíhají v jednotlivých regionech.

4.3.1.2 Systém PREVENT

„PREVENT“ je preventivní automatický systém, který přiměje řidiče k pozitivní změně chování. Tento systém je navržen proto, aby ochránil kritické nehodové lokality. Účelem je snížení nákladů spojených s represí negativních jevů jako jsou psychologická ponehodová traumata, poškození životního prostředí v důsledku dopravních nehod nebo poškození zdraví.

„Chceme podat řidiči pomocnou ruku, ukázat zájem zodpovědných orgánů o reálné problémy účastníků silničního provozu a hlavně se vyhnout nekonceptnímu „vydělání peněz“ pomocí pokut vybraných na silniční síti. „⁴

⁴ ŠUCHA, M. a kol. Agresivita na cestách. Olomouc: vydala Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, str. 160.

System PREVENT je složen ze tří modulů:

- Detekční a komunikační technologie – předpokládá užití automatických dopravních technologií instalovaných na lokality s vysokou nehodovostí.
- Modul datová centrála – představuje databanku shromažďující data získaná systémem PREVENT. Data by měla poskytnout informace o rychlosti vozidel, intenzitě a skladbě dopravního proudu. Také informace o povětrnostních podmínkách.
- Koordinační a vývojová centrála – tým specialistů zajistí efektivní koordinaci v procesu realizace projektu.

Předpokládané dopady projektu jsou omezení agresivního chování řidičů na nehodových lokalitách, informování řidičů o konkrétním spáchaném přestupku v reálném čase nebo preventivní výchova účastníků silničního provozu pomocí informativního LED panelu.

4.3.2 Dopravně bezpečnostní akce zaměřené na žáky základních škol

4.3.2.1 Zebra se za Tebe nerozhlédne!

Cílem je působit na všechny účastníky silničního provozu. Posílit zásady správného a bezpečného přecházení vozovky. Odbourat také mýty o absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce. Projekt „Zebra se za Tebe nerozhlédne!“ je realizován ve spolupráci se Zdravotní pojišťovnou Ministerstva vnitra ČR.

Tento projekt probíhá vždy po celý týden na celém území v republice. S projektem „Zebra se za Tebe nerozhlédne!“ se můžeme setkat dvakrát ročně, a to na začátku školního roku a poté ve druhém pololetí školního roku.

V Plzeňském kraji proběhla tato akce v roce 2010 v Plzni, Klatovech a Rokycanech. Akce se zúčastnili policisté z preventivně informačních skupin spolu s kolegy z dopravních inspektorátů. S nimi spolupracovali žáci vybraných základních škol. Policisté rozdávali žákům kartičky s obrázkem zebry, na kterých jsou vypsány rady, jak správně přecházet.

Zebra dětem například radí, že se musí před přecházením silnice bezpečně rozhlédnout, používat přechod pro chodce je-li v blízkosti nebo také aby dítě než začne přecházet vozovku počkalo až vozidlo zastaví.

4.3.2.2 Ajaxův zápisník

„Ajaxův zápisník“ byl dalším z preventivních projektů jehož cílem bylo zvýšit právní vědomí již u dětí mladšího školního věku. Průvodce dětem dělal policejní pes Ajax. Projekt byl určen pro žáky tříd prvního stupně základních škol a pomocí „Ajaxova zápisníku“ se učili, jak se vypořádat s různými sociálně patologickými jevy, jako byla šikana, alkohol i drogy, a to úměrně svému věku. Zahrnoval i oblast dopravní výchovy, děti se učily nejenom dopravní značení, ale jak se pohybovat bezpečně v silničním provozu. Vědomosti si pak ověřovaly na dopravních hřištích v jednotlivých regionech.

Žáci obdrželi zápisník, se kterým pracovaly celý školní rok. Policisté pro děti připravovali různé soutěže a testy na zjištění získaných informací. Každý měsíc ve školním roce se žáci věnovali jednomu z deseti témat, jako například bezpečnost ve škole, doma a na ulici nebo tématu chodec až po téma bezpečné prázdniny. Tento projekt, ač byl velice oblíben a vyzdvihován samotnými pedagogy, již z technických a i finančních důvodů na školách neprobíhá.

V jednotlivých regionech policisté preventivně informační služby společně s pracovníky BESIPu i dopravní služby pro děti připravují různé dopravně výchovné preventivní akce a přednášky a besedy zaměřené k dopravní výchově.

4.4 Další preventivní akce

„Bezpečné dopravní chování motoristy zahrnuje složky:

- *preventivní, do nichž patří kontrola vozidel před jízdou, očištění skel, nastavení zpětných zrcátek, nahuštění pneumatik, promyšlení plánu jízdy, ovládání smyků;*
- *úhybné, které spočívají v ovládání techniky jízdy v zátěžových podmínkách. Například ve schopnosti zrychlit a vyhnout se střetu, předjet, objet zleva, vyjet z vozovky na bezpečném místě, přerušovaně brzdit na kluzké vozovce;*
- *kooperativní, které představují sociálně žádoucí styl jízdy, zejména v okamžiku, kdy jede záchranná služba, hasiči, policie. Znamená hned zpomalit, sjet na okraj vozovky a udělat místo. Při nečekaném zastavení okamžitě rozsvítit výstražná světla. Při jízdě si nevynucovat přednost za každou cenu, uvolnit prostor jinému, nepoužívat zbytečně klakson. V nouzi pomoci roztlačit vozidlo, nabídnout pomoc u nehody apod.“⁵*

⁵ HAVLÍK, K. Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál, 2005, str. 162

I z tohoto dělení je na první pohled zřejmé, že prevence by měla být vždy na prvním místě před odstraňováním a zmírňováním dopadů dopravních nehod.

4.4.1 Bodový systém

Bodový systém je považován dopravními psychology jako dobrý prostředek slučující represii s prevencí. Je to objektivní hodnocení chování řidičů na silnicích, protože je řidičům předem známý a jsou tedy obeznámeni s možným postihem za přestupek. Spočívá v tom, že za přestupek či trestný čin proti bezpečnosti silničního provozu jsou přičítány trestné body. Zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků či trestných činů.

Body jsou stanoveny pevně v příloze zákona o silničním provozu č. 361/2000 Sb. a vztahuje se pouze na řidiče motorových vozidel. Body se přičítají v rozmezí od 1 do 7 bodů, a to maximálně do výše dvanácti bodů. Pokud spáchá řidič více přestupků jedním jednáním je mu udělen počet bodů za nejzávažnější z nich. Body jsou zaznamenány v případě pravomocného postihu.

Při dosažení dvanácti bodů je řidiči zasláno oznámení a výzva k odevzdání řidičského průkazu. O vrácení řidičského průkazu smí požádat řidič za rok od jeho odevzdání. Předtím však musí absolvovat přezkoušení v autoškole.

Odečítání bodů je pevně stanoveno v ustanovení § 123 výše uvedeného zákona :

„a) po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů,

b) po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení bodů podle písmene a),

c) po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou všechny zbývající body.

K tomuto dni provede příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností záznam v registru řidičů o odečtení bodů z dosaženého počtu stanovených bodů řidiči, a to nejpozději do 3 pracovních dnů ode dne, kdy vznikl řidiči nárok na odečtení bodů.“⁶

Vzrůstá psychologická účinnost bodového systému. A to s důkladnou znalostí zásad bodového systému veřejností, důslednými a opakovanými dopravně bezpečnostními kontrolami.

V Evropské unii je podobný bodový systém zaveden například v Německu, Velké Británii nebo Francii. V Německu a Francii se již podařilo řidiče převychovat díky obrovské dopravně bezpečnostní kampani a bodování. Rostoucí ztráta bodů přispěla ke zlepšení

⁶ Zákon č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů

chování na silnicích. Zbavovat se trestů a učit se dobře chovat na pozemní komunikaci řidiče motivuje k požadovanému chování. V případě přičtení všech dvanácti bodů, ztrácí řidič nárok na držení řidičského průkazu. Chce-li získat nový, musí se podrobit dopravně psychodiagnostickému a zdravotnímu vyšetření. Málokterý lékař si dovolí doporučit opakovaně selhávajícího motoristu v dopravním provozu bez psychologického vyšetření.

5 PREVENTIVNÍ AKCE BESIPU

Preventivními aktivitami v bezpečnosti silničního provozu se zabývá i Ministerstvo dopravy České republiky. Mezi lidmi již známá organizace BESIP se zaměřuje především na preventivně výchovné akce, které směřuje nejenom na řidiče a další účastníky silničního provozu, ale působí především i v oblasti dopravní výchovy na školách. Dopravně bezpečnostní kampaně jsou tedy cíleně připravovány pro širokou veřejnost, a to zejména prostřednictvím sdělovacích prostředků. Pro generace mladší, jako budoucí účastníky silničního provozu a tedy budoucí řidiči, jsou pak organizací BESIP celostátně i v jednotlivých regionech připravovány různé dopravní soutěže, kde si děti ověří své znalosti získané při dopravní výchově na školách.

5.1 Preventivní akce zaměřené na dospělé

BESIP se věnuje a zařizuje hned několik mediálně známých kampaní, akcí a projektů zaměřené na bezpečnost silničního provozu. K mediálně nejznámějším bezesporu patří kampaň „Nemyslíš, zaplatíš!“

5.1.1 Nemyslíš, zaplatíš!

Cílem této kampaně bylo snížení počtu dopravních nehod na českých silnicích a prevence nebezpečné či agresivní jízdy. Dále pak snížení počtu smrtelných nehod a počtu zemřelých na silnicích v České republice. Zadavatelem a investorem kampaně bylo ministerstvo dopravy ČR. Inspirací této kampaně jsou identické projekty realizované ve Velké Británii a Austrálii.

Kampaň „Nemyslíš, zaplatíš!“ byla zahájena v říjnu 2008 a měla trvat zhruba do konce roku 2010. Tato kampaň byla předčasně ukončena kvůli autonehodě Filipa Renče, který režíroval televizní spoty a má na ně vysílací licenci. Ministerstvo dopravy se vyjádřilo, že je nepřijatelné, aby odstrašující spoty, které mají upozorňovat bezohledné řidiče, točil někdo, kdo sám ujede od nehody. V říjnu 2010 se od dalšího pokračování kampaně upustilo údajně kvůli úsporám ministerstva dopravy.

„Akce zahrnovala televizní a rozhlasové spoty, tiskové inzeráty, internetové bannery a billboardy. Televizní spoty však tvořily až 70% celé kampaně a patřily k její nejefektivnější části. Další část kampaně je například interaktivní sdělovací kampaň Jízda pro život.“⁷

⁷ ŠUCHA, M. Agresivita na cestách. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, str. 37.

Kampaň je dle organizátorů zaměřená na řidiče do 25 let a jejich nejčastější příčiny dopravních nehod. Nejvíce z celé kampaně vešly do povědomí občanů spoty vysílané v televizi, které měly i své názvy jako např. Nevěsta, Blázinec, Manažer nebo třeba Hecování. Pro zajímavost zde uvádím posouzení jednoho spotu PhDr. Adamem Suchým t.č. Psychiatrická klinika Fakultní nemocnice v Olomouci.

5.1.1.1 Nevěsta

V knize *Agresivita na cestách* autor se zabýval ohodnocením jednotlivých spotů a jeho pohled mě velice zaujal. Pro zajímavost jsem vybrala spot s názvem Nevěsta.

„Oblast zájmu: alkohol a psychotropní látky za volantem, nedání přednosti v jízdě.

6. *Míra zobrazené drastičnosti je střední, kromě nárazu autobusu a již mrtvého těla nevěsty na silnici nevyvolávají záběry strach nadměrné intenzity, emotivně působí spíše kontext příběhu. Účinnost apelu nebude snížena, vyvolaná strachová reakce pravděpodobně nebude poškozující. Audiovizuální jednotka je slabá.*
7. *Poskytnutá informace o tom, jak nebezpečí odvrátit je plně dostatečná. Účinnost není ani v jednom bodě snížena předem definovanými faktory.*
8. *Oblast zájmu plně zasahuje cílovou skupinu. Ačkoliv věk uživatelů drog v naší republice stoupá, přesto je prevalence zkušenosti s drogami nejčastější u dětí v posledním ročníku základní školy (35% žáků) a u dětí v prvním ročníku střední školy (45% žáků). Poukázání na tragické důsledky užívání drog je tedy vhodné i pro nižší věkové kategorie dětí a takové zobrazení pro ně nebude pravděpodobně poškozující.“⁸*

Jak sám autor kapitoly uvádí, uvedené hodnocení je subjektivní. U tohoto typu kampaně – sociální reklamy – je zkoumání účinnosti problematické. Stejného názoru jsem i já, je na každém, jak jednotlivé spoty vyhodnotil a zamyslel se nad nimi.

5.1.1.2 Simulátor jízdy

Další možností je vyzkoušet si bez rizika simulátor jízdy. Na internetových stránkách www.nemyslis-zaplatis.cz/simulator-jizdy si každý může vyzkoušet, jak jsou ovlivněny jeho

⁸ ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, str. 45*

řidičské schopnosti po užití různých látek a jak pak reaguje při vzniklých kolizních situacích. Simulátor jízdy dává možnost lidem bezpečně si vyzkoušet jízdu pod vlivem alkoholu, marihuany, halucinogenů, ale také řízení pod vlivem stresových situací v práci nebo při spěchu. Je to další způsob, jak si ověřit své řidičské schopnosti a jak je usednutí za volant v těchto případech nebezpečné. I když si člověk přijde, že jeho chování je po požití nějaké látky normální a jeho reakce jsou běžné, zde si může vyzkoušet jak je tomu doopravdy.

5.1.2 Domluvme se!

Tato kampaň je zaměřená proti jízdě pod vlivem alkoholu, a to zejména na mladé řidiče do pětadvaceti let věku. Téměř každou čtvrtou dopravní nehodu, způsobenou pod vlivem alkoholu, má totiž na svědomí řidič do 25 let. I z tohoto důvodu vznikla tato kampaň, jako prevence dopravních nehod pod vlivem alkoholu zejména u mladých řidičů.

Název kampaně „Domluvme se!“ vybízí mladé lidi k tomu, aby se domluvili, kdo usedne za volant vracejí-li se z koncertu, taneční zábavy, oslavy či jiných společenských akcí, kde případně popíjeli alkohol. Tento slogan je propagován i některými známými hudebními skupinami nebo jejich frontmany jako například skupinami Chinaski, Tři sestry nebo Divokej Bill. V rámci kampaně je poukazováno na účinky alkoholu a vliv alkoholu na člověka, doba odbourávání alkoholu v těle apod.

V létě 2010 se kampaň „Domluvme se!“ objevila i na jedenácti letních festivalech po celé ČR. Zájemcům zde rozdávali jednorázové alkohol testery. Účastníci se mohli podrobit také dechové zkoušce, to si vyzkoušelo 2 958 řidičů. Skoro jedna třetina byla při první dechové zkoušce ještě pod vlivem alkoholu. Ti se po dvou až třech hodinách vrátili, aby se podrobili opakované dechové zkoušce. Druhé zkoušky byl ve velké míře již s hodnotou nula promile alkoholu.

V roce 2010 byla kampaň zaměřena nejen na alkohol, ale také na viditelnost chodců a cyklistů, právě těch, kteří se vracejí z návštěvy koncertu, festivalu a podobně. Proto asi 3000 lidí dostalo reflexní pásku, se kterou zvýšili svoji viditelnost až na 250 metrů. Další mohli soutěžit o trička s reflexním potiskem.

V roce 2009 oslovila výše uvedená kampaň na padesát tisíc osob. Dechovým zkouškám se přímo na místě vytypovaných akcí podrobilo téměř 7 000 osob, a z toho 5 496 řidičů nadýchalo 0 promile. Lze tedy říci, že výše uvedené zjištění, je průkazným měřítelem účinnosti této kampaně, která probíhá v České republice od roku 2007. Její připomenutí, opakování a podpora je s určitostí na místě a pozitivní je i skutečnost, že se většina oslovených dobrovolně podrobila zkoušce alkoholu.

5.1.3 Bezpečná obec

Další projekt „Bezpečná obec“ je zaměřen na problematiku bezpečnosti silničního provozu ve městech a obcích. Vždyť právně na území obcí dochází až k 70% dopravních nehod.

„Oproti motoristicky vyspělým státům není ve společnosti stále bezpečnost silničního provozu vnímána jako priorita; právní vědomí účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích je oproti vyspělým státům na velice nízké úrovni, stejně jako vymahatelnost práva. Nápravu současného stavu lze docílit pouze koordinovaným přístupem v oblasti represe i prevence, včetně přijetí některých nutných změn v právní úpravě provozu na pozemních komunikacích. Nedílným předpokladem úspěšnosti navrhované strategie je nejen aktivní účast všech zainteresovaných subjektů, a to jak z veřejné správy, tak i z oblasti podnikatelských subjektů v dopravě, nevládních organizací a občanských sdružení, ale i podpora široké veřejnosti celému projektu.“⁹

Právě poskytnutím informací odpovědným institucím pak může projekt realizovat a realizoval řadu opatření uvedených v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu.

Jak jsem již podotkla, hlavním cílem této strategie bylo především snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob v silničním provozu, a to až na padesát procent úrovně roku 2002. V roce 2008 již byla vypracována revize této strategie BESIPu, která platí do doby, než bude vytvořena nová strategie vycházející ze čtvrtého Evropského akčního programu bezpečnosti silničního provozu.

Cílem výše uvedeného projektu „Bezpečná obec“ bylo shrnout informace již z dříve vytvořených projektů a připravit jednotnou metodiku. Metodika by měla pak sloužit obcím při řešení problémů týkajících se kupříkladu dopravní výchovy až po informace financování infrastruktury pro zvýšení bezpečnosti v obci.

Výsledky tohoto projektu se projevily již v roce 2006, kdy poklesl počet nehod a zraněných oproti předchozímu roku. Bližší informace o poklesu nehodovosti a s tím spojených jevů dokládá i následující tabulka.

Tabulka č. 2: **Nehodovost na pozemních komunikacích za rok 2006 oproti roku 2005**

Druh zkoumaného jevu	Pokles negativního jevu o	Pokles v %
Dopravní nehody	11297	5,7
Usmrcené osoby	171 osob	15,2
Těžce zranění	406 osob	9,2

⁹ http://www.ibesip.cz/178_Narodni-strategie-BESIP/ / 23.2.2011

Lehce zranění	3743 osob	13,4
Hmotná škoda	654, 9 mil Kč	6,7

5.1.4 BESIP Team

Tento projekt je ojedinělý tím, že preventivně působí na potencionální a přímé účastníky silničního provozu přímo „na ulici“. BESIP Team si klade za cíl od roku 2009 navštívit ročně minimálně padesát měst v České republice. Na svých akcích upřednostňuje prožitkovou formu výuky před vysvětlováním a pouhým rozdáváním prospektů. V rámci svých akcí si mohou účastníci vyzkoušet simulátor nárazu a při rychlosti 30 km/h si tak prožít čelní náraz auta do pevné překážky nebo si vyzkoušet motocyklový či automobilový treňažér. Mimo zážitků mohou návštěvníci shlédnout projekci krátkých filmů, kde jsou zaznamenány nejčastější prohřešky proti bezpečnosti silničního provozu a jejich dopady. BESIP Team také při těchto preventivních akcích poskytuje informace týkající se pravidel silničního provozu, expozici dětských autosedaček nebo například předvádí správnou výbavu autolékárničky či dobře vybavené jízdní kolo.

5.1.5 The Action

Mezi další, již dlouhodobé, preventivní projekty patří The Action zaměřený na studenty středních škol. Zprostředkovávají budoucím řidičům zážitek z reálných dopadů dopravních nehod, a to nejen nabouraná vozidla, ale i krutou realitu těžkých úrazů až smrti. Tento projekt se zaměřuje na ukázání skutečných příběhů a lidí, o jejichž životě rozhodlo několik osudových vteřin. Vystupují zde i účastníci dopravních nehod, zasahující policisté či hasiči. Projekt již funguje od roku 2004 a v roce 2010 se tedy konal již šestý ročník „The Action“. Za tu dobu se uskutečnilo 404 repríz, které shlédlo asi 190 tisíc diváků.

Průzkum agentury STEM, který proběhl v roce 2008, prokázal, že téměř všichni účastníci projektu si více uvědomují nebezpečí dopravních nehod. Tři ze čtyř respondentů pak uvedli, že projekt bude mít vliv do budoucna na jejich chování za volantem. Potvrzení tohoto průzkumu jsou pak i ohlasy na facebooku, kde většina fanoušků děkuje za ukázání tvrdé reality. V roce 2011 má tým „The Action“ v plánu třiatřicet sezení v jedenácti městech republiky a je předpoklad, že osloví na třináct tisících žáků a studentů.

Organizace BESIP má z preventivně výchovné činnosti v oblasti dopravních výchovy velkou a dlouholetou zkušenost. Lze však konstatovat, že jednotlivé organizace BESIP v regionech úzce spolupracují s policisty, preventivně výchovné akce mnohdy připravují a organizují společně. Orientují se na problémy, které jsou v dané oblasti nejpálčivější,

vycházejí vždy z celkové analýzy bezpečnostní situace na úseku silničního provozu a dopravní nehodovosti.

Z preventivních aktivit, které organizace BESIP provozují a uskutečňují v oblasti dopravní výchovy a osvěty, jsem se zmínila jen o některých. Myslím si, že jakákoliv aktivita vedoucí k bezpečné jízdě a chování všech účastníků silničního provozu na silnicích, je důležitá a potřebná. Nejenom mladí by měli dbát pravidel silničního provozu, příkladem by měli jít ti starší a zkušenější. Zdraví a život je totiž to jediné, co si nemůžeme totiž koupit a mnohdy je to pouze otázka vteřin, kdy o tento „dar“ svou riskantní jízdou můžeme přijít.

Jako příklad osvěty jedné dopravně preventivní akce BESIPu je např. letáček akce Připoutej se!, který je součástí přílohy č. 4.

6. DOPRAVNÍ VÝCHOVA DĚTÍ A MLÁDEŽE

„Dopravní výchova je teoreticky vypracována od předškolního věku dítěte a pokračuje kontinuálně do dospělosti. Vyučuje se ve školách mateřských, základních, speciálních i středních. Na těchto školách získává žák základní vědomosti, dovednosti i schopnosti, jak se chovat v silničním provozu.“¹⁰

Dopravní výchova probíhá v některých mateřských a základních školách ve spolupráci s BESIPem.

V této kapitole uvedu ukázkou dopravní výchovy na základní škole v Blovicích na Plzeňsku. Příklad této základní školy uvádím proto, že s dopravní výchovou mají dlouholeté zkušenosti a byli velmi ochotní pro poskytnutí materiálů, které k dopravní výchově využívají.

Dopravní výchova probíhá na této škole již od nejnižšího stupně a k výuce se využívá i vlastní dětské dopravní hřiště. Dopravní výchova na této základní škole je rozdělena do několika samostatných výukových prvků:

- akce „Dny s BESIPem“,
- dopravní kroužek,
- testy vydané ministerstvem dopravy a BESIPem,
- Ajax – besedy s krajskou dopravní policií – odměna plyšový pes Ajax,
- pracovní listy pro 1. stupeň ZŠ,
- dětské dopravní hřiště.

Dříve se na ZŠ v Blovicích vyučoval i samostatný předmět „Bezpečnostní výchova“, ve které byla zahrnuta i dopravní výchova. V současné době se tento předmět již nevyučuje.

6.1 „Dny s BESIPem“

Z akcí a výukových prvků zde popíši „Dny s BESIPem“ vzhledem k tomu, že se do ní zapojují všichni žáci školy. Pro nižší stupeň se tato akce koná na podzim a vyšší stupeň absolvuje tyto dny na jaře. Na akci se žáci připravují od podzimu do jara právě se zapojením ostatních prvků výuky. První stupeň pracuje dle pracovních listů dopravní výchovy. Vyšší stupeň si procvičuje testy vydané BESIPem. Po celý školní rok funguje dopravní kroužek ve kterém se žáci připravují na vyústění znalostí právě při dnech s BESIPem.

¹⁰ STOJAN, M. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ. Brno: Vydala Masarykova univerzita, 2007, str. 111.*

Na přípravě těchto dnů se podílí vyučující dopravní výchovy a vedoucí dopravního kroužku Mgr. Ivana Horová spolu se žáky 8. a 9. ročníků. Pro 2. stupeň pomáhají organizovat tyto dny a dělat rozhodčí žáci navštěvující dopravní kroužek.

6.1.1 První část Dnů s BESIPem

Na soutěže jsou žáci rozděleni do 2 kategorií podle ročníků – do první kategorie spadají žáci 6. a 7. ročníku a ve druhé kategorii jsou zařazeni žáci 8. a 9. tříd. Soutěž se koná v areálu dopravního hřiště a v prostorách školní jídelny. Žáci soutěží v následujících disciplínách:

- správné vybavení jízdního kola,
- znalost pravidel silničního provozu,
- poskytování pomoci raněnému,
- znalost dopravních značek,
- jízda na dětském dopravním hřišti,
- jízda zručnosti, která obsahuje následující stanoviště:
 - branka, slalom, jednoduchý koridor, složený koridor, zastavení na metě,
 - obrácený slalom, kolejnice, šikmé prkno,
 - hrboly, přenášení předmětu či pohárku s vodou.

6.1.2 Druhá část dnů s BESIPem

Žáci jsou rozděleni do stejných kategorií jako v předchozím dělení – 1. kategorie žáci 6. a 7. tříd a do druhé kategorie patří žáci 8. a 9. tříd. Žáci soutěží ve čtyřčlenných družstvech. Rozhodčí soutěžícím žákům dělají žáci dopravního kroužku při ZŠ Blovice, zástupci městské policie v Blovicích, správce dětského dopravního hřiště a vyučující.

V této části soutěže žáci ukazují své dovednosti v těchto disciplínách:

- test z pravidel silničního provozu na jehož výrobě se podílejí sami žáci dopravního kroužku,
- poskytování první pomoci – vypracovává celé družstvo dohromady,
- desetiminutová jízda na dětském dopravním hřišti,
- jízda zručnosti.

Z těchto dnů si žáci donášejí mimo zkušeností a nových zážitků také diplomy a poháry jako ocenění jejich aktivní účasti na těchto dnech. Pro názornou ukázkou jsou fotografie ze Dnů s BESIPem uvedeny v příloze č. 5.

6.2 Dětské dopravní hřiště

Hlavním cílem dopravních hřišť je připravit děti na samostatný bezpečný pohyb v silničním provozu. Na straně jedné je důležité děti ochránit v dopravním provozu, ale na straně druhé z nich vychovat účastníky provozu, kteří se chovají a budou chovat dle platných silničních pravidel, respektovat vyhlášky. Dětská dopravní hřiště (dále jen DDH) mají pro tento účel velký význam. Probíhá na nich praktický nácvik dovedností potřebný pro bezpečný pohyb na komunikacích.

Děti se v rámci DDH mohou naučit:

- význam dopravních značek,
- vjíždění na vozovku z místa ležícího mimo provoz,
- vyjíždění od okraje vozovky,
- jízda u pravého okraje vozovky,
- zastavení u okraje vozovky,
- objíždění překážky, odbočování,
- projíždění křižovatkami.

6.2.1 Dětské dopravní hřiště v Blovicích

Ve školním roce 2009/2010 navštívilo dopravní hřiště v Blovicích jedenadvacet škol z okresu Plzeň – jih, to bylo cca 1120 žáků. Jedná se zejména o žáky 4. a 5. ročníků základních škol. Kromě základní školy ho využívá i mateřská škola, školní družina a internát při Základní škole v Blovicích. Dětské dopravní hřiště je zpřístupněno i pro veřejnost.

Hřiště je vybaveno kruhovým objezdem, světelnou signalizací, dopravními značkami, železničním přejezdem včetně signalizace a i kruhovým objezdem. Právě zde probíhala praktická část dopravní výchovy.

Dětské dopravní hřiště slouží k nácviku jízdy po pravé straně vozovky, dávání přednosti v jízdě, ale také vjíždění na silnici. Děti v Blovicích mají možnost naučit se reagovat na značený železniční přejezd, co mají udělat v případě, že se spustí signalizace železničního přejezdu. V neposlední řadě si mohou bezpečně vyzkoušet také jízdu na kruhovém objezdu a jaký signál mají dávat když chtějí odbočit.

Žáci 4. ročníků zde také mohou jednou ročně získat Průkaz mladého cyklisty. Nejdříve musí složit praktickou část na dětském dopravním hřišti, kde musí žáci projet předem určenou trať bez porušení pravidel silničního provozu a musí znát všechny bezpečnostní prvky, které musí mít jejich kolo. Poté absolvují teoretickou část pravidel silničního provozu. Otázky jsou jednoduché a přizpůsobené věku účastníků této akce.

Úspěšnost plnění tohoto průkazu byla v loňském školním roce 78 %. Toto číslo právě vypovídá o tom, že dopravní výchova na této škole má velmi dobré výsledky.

III. PRAKTICKÁ ČÁST

Cíle a předpoklady praktické části

V praktické části bakalářské práce jsem se zabývám problémem na našich silnicích, a to z pohledu řidiče. Chtěla bych podpořit praktickým šetřením některé mé laické zkušenosti řidiče týkající se bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Víím, že v praktické části této bakalářské práce se nejedná o odborný výzkum, ale výsledky praktické části by v některých bodech mohly do budoucna sloužit právě k přípravě různých preventivně výchovných akcí.

Cílem výzkumné části, je zjistit, jak vnímají řidiči situaci na českých silnicích, kde oni sami vidí problémy a s jakými nepředvídatelnými situacemi se při jízdě setkávají a případně, zda jsou nuceni je i bezprostředně řešit. Zda-li také vnímají stále vzrůstající agresivitu řidičů, jak sami sebe hodnotí jako řidiče, zda oni sami se dopouštějí přestupků a případně jakých, kde vidí příčiny tragických dopravních nehod a celkové vysoké nehodovosti v České republice. V neposlední řadě také, jak reagují na dopravně preventivní akce, jak je tyto akce ovlivňují, jestli v nich vidí osobní přínos a jsou tedy pro ně účinné.

Ve věci dotazníkového šetření jsem si stanovila tyto základní hypotézy :

- Předpokládám, že až 80% dotazovaných řidičů se setkala s nevhodným až agresivním chováním na silnici.
- Předpokládám, že 50 % řidičů se chová tak, že jejich jednání můžeme označit za agresivní, aniž by toto chování za agresivní považovali.
- Předpokládám, že nadpoloviční většina řidičů si nevybaví žádnou dopravně bezpečnostní a preventivní akci.
- Předpokládám, že řidiči nechtějí měnit svůj styl jízdy a považují ho za vhodný.

Metodologie výzkumu

Pro zjištění názoru veřejnosti na situaci na našich silnicích jsem zvolila kvantitativní výzkum. Kvantitativní výzkum se zaměřuje na větší část populace a je kladen důraz na reprezentativnost dat. Jde o to zjistit, zda je určitý jev nebo chování ve společnosti zastoupen. Při použití kvantitativního výzkumu je nejčastěji používanou metodou dotazník, spolu s rozhovory. Při vyhodnocování dat kvantitativního výzkumu se využívá metod statistiky.

I já jsem si pro svůj výzkum zvolila metodu dotazníkového šetření. Dotazníky se používají především tehdy, kdy chceme stejné otázky položit velkému počtu respondentů. Mezi výhody této metody patří úspora času, ale i finančních nákladů. Za poměrně krátký čas můžeme získat odpovědi od mnoha respondentů.

K nevýhodám dotazníkového šetření můžeme zařadit menší pružnost, složení otázek nemusí být pro všechny respondenty srozumitelné. Další nevýhodou může být i snížená věrohodnost dat. Proto jsem zvolila u některých bodů otevřené otázky, abych zjistila skutečné reakce respondentů. Obávala jsem se toho, že v případě nabídnutých odpovědí zvolí odpověď, která je od nich očekávána namísto pravdivé odpovědi.

První tři otázky dotazníku byly zároveň otázkami demografickými, tzn. zjišťování věku a pohlaví respondentů a zda jsou držiteli řidičského průkazu a mohu je vůbec do výzkumu zařadit.

Dotazník obsahuje 20 otázek, z toho je 11 otázek uzavřených, ve kterých mohli respondenti vybírat z nabídnutých možností. Dotazník dále obsahuje 7 otázek otevřených, kde měli respondenti sdělit svoje názory či zkušenosti, a také 2 otázky polouzavřené. U polouzavřených otázek mohli doplnit vybranou odpověď svým názorem.

Jako respondenty jsem oslovila řidiče, jak muže tak i ženy, všech věkových kategoriích. Mého výzkumu se zúčastnilo 90 řidičů z toho 32 mužů a 58 žen. Návratnost dotazníků byla 100%.

Dotazník a jeho podoba je k nahlédnutí v příloze č. 6.

Výzkumné prostředí

Dotazníkové šetření bylo realizováno od 30.5. – 15.6.2011 v Plzni a okolí. Oslovila jsem rodinu a známé, kolegy v práci apod. a požádala je o vyplnění mého dotazníku. Podmínkou bylo, aby respondenti byli vlastníky řidičského průkaz, aby byla zajištěna validita výzkumu. Dotazníky jsem rozeslala a předala osobám tak, abych co nejvíce obsáhla všechny věkové kategorie a snažila jsem se oslovit jak muže, tak i ženy z důvodu porovnání pohledu na situaci z úhlu obou pohlaví.

Dotazníky jsem rozdávala jak v papírové podobě, tak i elektronicky. Nejprve jsem požádala o vyplnění dotazníku lidi v mém blízkém okolí a ti dotazník distribuovali dále mezi své známé apod. Touto cestou se mi podařilo získat 92 dotazníků, ale 2 z nich byly vyplněné jen zčásti, a proto jsem je do svého výzkumu nezařadila (jeden respondent nebyl řidič a nikdy nevlastnil řidičský průkaz a u druhého dotazníku vyplnil respondent jen 5 otázek). Předpokládala jsem, že celkový počet respondentů bude 100 řidičů. Mohu tedy 90 získaných dotazníků považovat za dostačující výzkumný vzorek. Výzkumu se zúčastnilo 58 žen a 32 mužů všech věkových kategorií.

Překvapila mě velmi rychlá návratnost vyplněných dotazníků, kdy většina dotazovaných odevzdala dotazníky během 2 dnů, někteří přímo na místě rozdání. Dotazníkové šetření se raději zúčastnily ženy než muži. Ti se často vymlouvali na nedostatek času a podobně. I proto mám dvojnásobný počet žen ve výzkumném vzorku než mužů.

Z deseti respondenty jsem vedla doplňující rozhovor a odpovídali na další otázky týkající se silničního provozu a dopravně preventivních akcí.

Prezentace výsledků výzkumu

Výzkumu se zúčastnilo celkem 90 respondentů – řidičů, kteří vlastní řidičský průkaz skupiny B. Z celkového počtu respondentů bylo 32 mužů a 58 žen ve věkovém rozmezí od 18 do 60 let. Nejčteněji zastoupenou skupinou byli ženy ve věku od 18 do 29 let, tj. 38 žen v této věkové kategorii. U mužů byla nejčteněji zastoupenou skupinou rovněž věková kategorie od 18 – 29 let, tj. 17 mužů.

Podrobné rozdělení respondentů dle věku a pohlaví je uvedeno v tabulce č. 1.

Tabulka č. 1: Rozdělení respondentů dle věkových kategorií a pohlaví

Věk	18-29	30-39	40-49	50-59	60 a více	Celkem
Muži	17	8	4	2	1	32
Ženy	38	10	8	2	0	58
Celkem	55	18	12	4	1	90

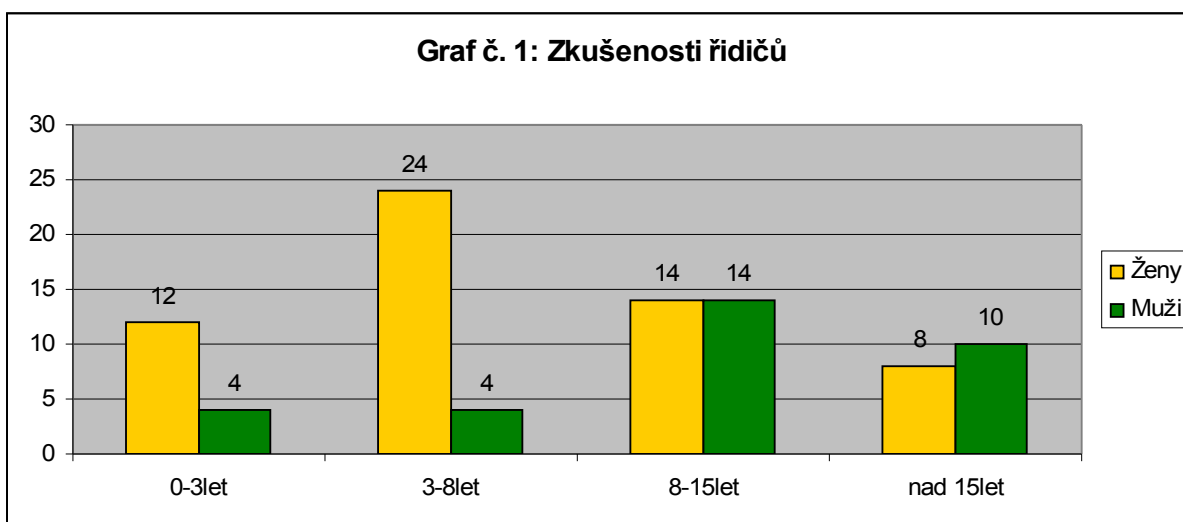
Otázkou č. 4 jsem chtěla zjistit zkušenosti řidičů se silničním provozem. Nejčtenější skupina byla 3 – 8 let řízení automobilu u žen. U mužů bylo nejvíce respondentů s řidičskými zkušenostmi od 8 – 15 let. V celkovém součtu můžeme shrnout, že převážná část respondentů má dlouholeté zkušenosti s řízením.

Zkušenosti s řízením osobního automobilu jen 3 roky a méně má 16 respondentů, tj. 18% dotazovaných. U zkušeností s řízením od 3 – 8 let je celkový počet 28, tedy 31%. Stejný počet respondentů, tedy 28, je i v další kategorii od 8 – 15 let. Zkušenosti s řízením osobního automobilu více než 15 let má 18 dotazovaných. To je 20% z celkového počtu 90 dotazovaných.

V příložené tabulce jsou uvedeny zkušenosti řidičů s řízením osobního automobilu. Pro lepší názornost jsou získané informace uvedeny i v grafu č. 1.

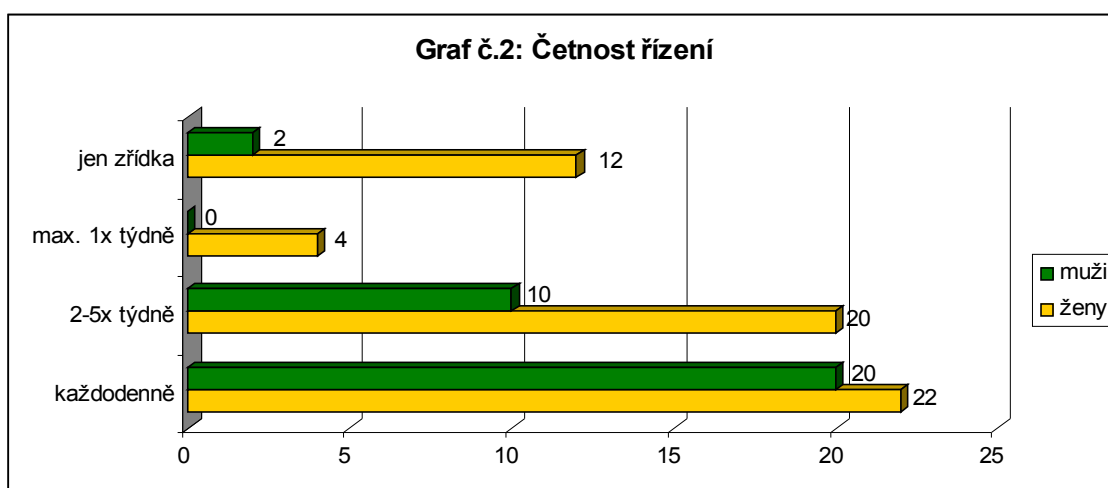
Tabulka č. 2: Zkušenosti řidičů s řízením osobního automobilu

Zkušenosti řidičů	0-3let	3-8let	8-15let	nad 15let
Ženy	12	24	14	8
Muži	4	4	14	10
Celkem	16	28	28	18



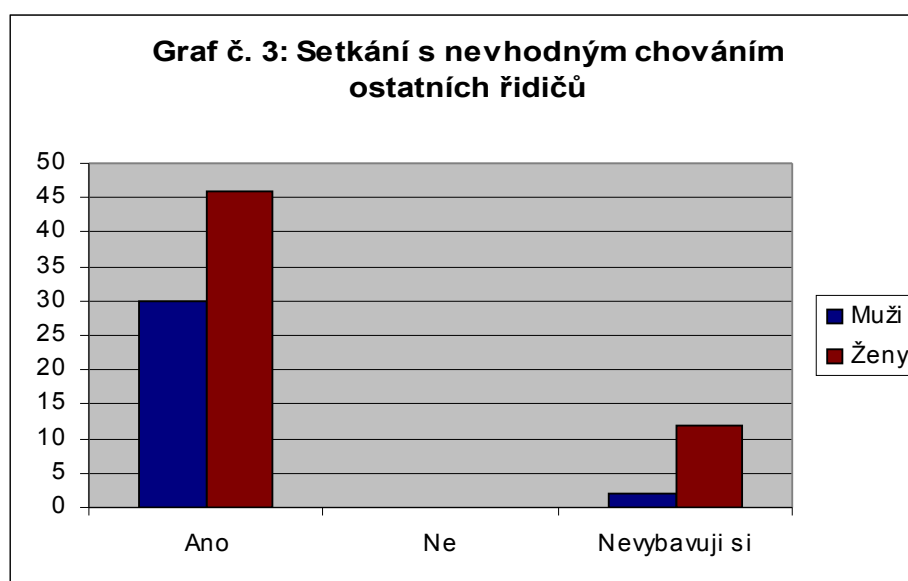
Otázkou č. 5 jsem zjišťovala četnost řízení. Jestli jde jen o víkendové řidiče nebo o řidiče, kteří se účastní silničního provozu téměř denně. Téměř 50% respondentů jsou každodenní řidiči. A to 42 řidičů používá automobil každodenně. Další početnou skupinou jsou ti, kteří využívají automobil přibližně 2-5x týdně, tj. 30 osob. Jen zřídka řídí 14 dotazovaných. Jen 4 ženy odpověděly, že automobil řídí maximálně jednou v týdnu.

Za zajímavé považuji číslíci 12 u počtu žen které řídí jen zřídka. V doplňujících otázkách rozhovoru mi 3 dotazované odpověděly, že jsou nejisté při řízení a potřebovaly by více zkušeností. Většinou je to způsobeno tím, že nemají vlastní automobil a rodina je k řízení moc nepouští.



Další otázku jsem zaměřila na zjištění toho, jaký dopravní prostředek respondenti nejčastěji řídí. U všech respondentů (100%) byla označena odpověď a) tedy, že jsou řidiči osobního automobilu.

Graf č. 3 vypovídá o subjektivním pohledu řidičů na chování na silnicích. V otázce č. 7 mého dotazníku jsem se ptala na to, zda se respondenti setkali někdy s nevhodným chováním na silnicích. Na grafu jsou na první pohled patrné výsledky – 84% všech dotazovaných se dle výzkumu setkalo s nevhodným chováním ostatních řidičů, z toho poměr u mužů i žen je přibližně stejný. U mužů zvolilo odpověď ano 94%, u žen je to o trochu méně a to 79% respondentů. Jen pouhých 16% z celkového počtu dotazovaných si žádnou takovou situaci nevybavuje. Až překvapivým výsledkem je, že vůbec žádný dotazovaný neodpověděl, že se s nevhodným chováním na silnici nesešel.



Otázka č. 8 navazuje na předchozí a zajímám se v ní jak toto nevhodné chování vypadalo. Respondenti mohli uvést ve své odpovědi i několik typů nevhodného chování podle toho s čím se v silničním provozu setkali. Volila jsem otevřenou otázku, abych neovlivnila odpovědi respondentů a zjistila tak, co i oni považují za nevhodné. Nejčastěji uvedenou odpovědí bylo nevhodné až riskantní předjíždění, tato odpověď se objevila u 30 respondentů. Druhým nejčastějším prohřeškem, kterého si dotazovaní všimli byla rychlá jízda. Rychlou jízdu uvedlo ve svých dotaznicích 22 osob. U 14 dotazovaných bylo uvedeno jako nevhodné chování bezohlednost. Tato odpověď se často vyskytovala s dalším popisem chování jako např. nebezpečné předjíždění, najíždění na vozidlo apod. K dalším často uváděným prohřeškům respektive nevhodným chováním je předjíždění vozidla přes plnou čáru, kterého se všimlo 15 respondentů. Stejný počet respondentů uvedlo jako nevhodné chování nedání přednosti v jízdě. Často se také objevovali nevhodná gesta a vulgarity. 10 dotazovaných uvedlo, že za nevhodné chování se kterým se setkali považují kličkování mezi vozidly

a 7 dotazovaných uvádí jako nevhodné najíždění na vozidlo. Dále se v dotaznících objevila odpověď - prudké vybrzdění vozidla, které uvedlo 6 respondentů. Dalším nešvarem řidičů je neblinkání při změně směru jízdy, jízda na červenou, jízda v protisměru, blokování vozidla, ale také blokování křižovatky či blikání dálkovými světly, aby řidič uvolnil cestu rychle jedoucímu vozu. Objevilo se zde i nevhodné chování jako pomalá jízda v levém pruhu, troubení, ale také například nezastavení u nehody.

Všechny výše popsané druhy nevhodného chování, se kterými se respondenti setkali jsou pro lepší přehlednost uvedeny v tabulce č. 3.

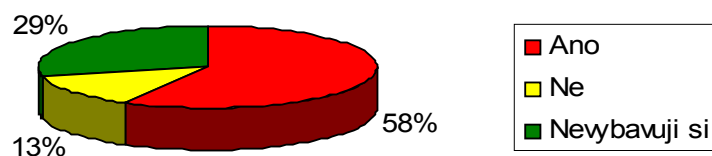
Tabulka č. 3: Druhy nevhodného chování

Nevhodné chování	Muži	Ženy
Nevhodné předjíždění	14	16
Rychlá jízda	12	10
Bezohlednost	10	4
Předjíždění přes plnou čáru	9	6
Nedání přednosti v jízdě	8	7
Nevhodná gesta a vulgarity	5	8
Prudké vybrzdění vozidla	4	2
Najíždění na vozidlo	4	3
Kličkování	4	6
Pomalá jízda v levém pruhu	3	0
Neblikání při změně směru	3	2
Jízda v protisměru	2	3
Jízda na červenou	2	0
Blokování vozidla	2	3
Blokování křižovatky	1	0
Troubení	0	4
Blikání dálkovými světly	0	4
Nezastavení u nehody	0	2

Ve všech médiích se stále více objevují zmínky o agresivitě řidičů. Proto i mě zajímalo zda se respondenti setkali s řidičem, který vykazoval prvky agresivního chování. Nadpoloviční většina, tedy 58% z celkového počtu respondentů uvedlo, že se s řidičem vykazujícím prvky agresivního chování setkalo. Jen 13% dotazovaných odpovědělo, že ne a 29% uvedlo, že si agresivní chování v silničním provozu nevybavuje.

Přehled odpovědí na otázku Setkali jste se někdy s řidičem/řidičkou, který vykazoval prvky agresivního chování? jsou shrnuty v grafu č. 4.

Graf č. 4: Setkání s řidičem vykazující agresivní chování



Následující otázkou jsem doplnila odpověď ano z otázky č. 9. Pokud respondenti uvedli, že se s agresivním řidičem/řidičkou setkali, tak jsem se dotazovala jak se takové chování projevovalo. Nejčastější odpovědí byla rychlá jízda s nepředvídatelným chování a nebezpečné předjíždění, která se objevila hned ve 23 případech. Druhou příčku v četnosti odpovědí obsadila odpověď, že řidič jiného automobilu používal sprostá gesta a nadávky. Tato odpověď byla uvedena u 16 žen a 6 mužů. Celkem 14 respondentů uvedlo agresivní chování řidiče, které spočívalo v najíždění na automobil respondenta. V deseti případech byla uvedena odpověď troubení na osobu respondenta. Stejný počet odpovědí byl označen i u nebezpečného předjíždění. K dalším projevům agresivity patří i tzv. vyblikávání neboli blikání dálkovými světly na vozidlo jedoucí před řidičem. Nejčastěji proto, aby mu uvolnil cestu. V šesti případech se objevila odpověď ohrožování agresivním řidičem, které nebylo blíže specifikováno. U těchto odpovědí byly uvedené další typy. Nejčastěji najíždění na automobil nebo nebezpečné předjíždění. U čtyřech dotazovaných bylo uvedeno vybrždění, tedy prudké zastavení vozidla jedoucího před automobilem dotazovaného. Ve dvou případech nezastavili řidiči u dopravní nehody. Objevila se zde i odpověď, že chtěl řidič jiného vozu respondenta fyzicky napadnout.

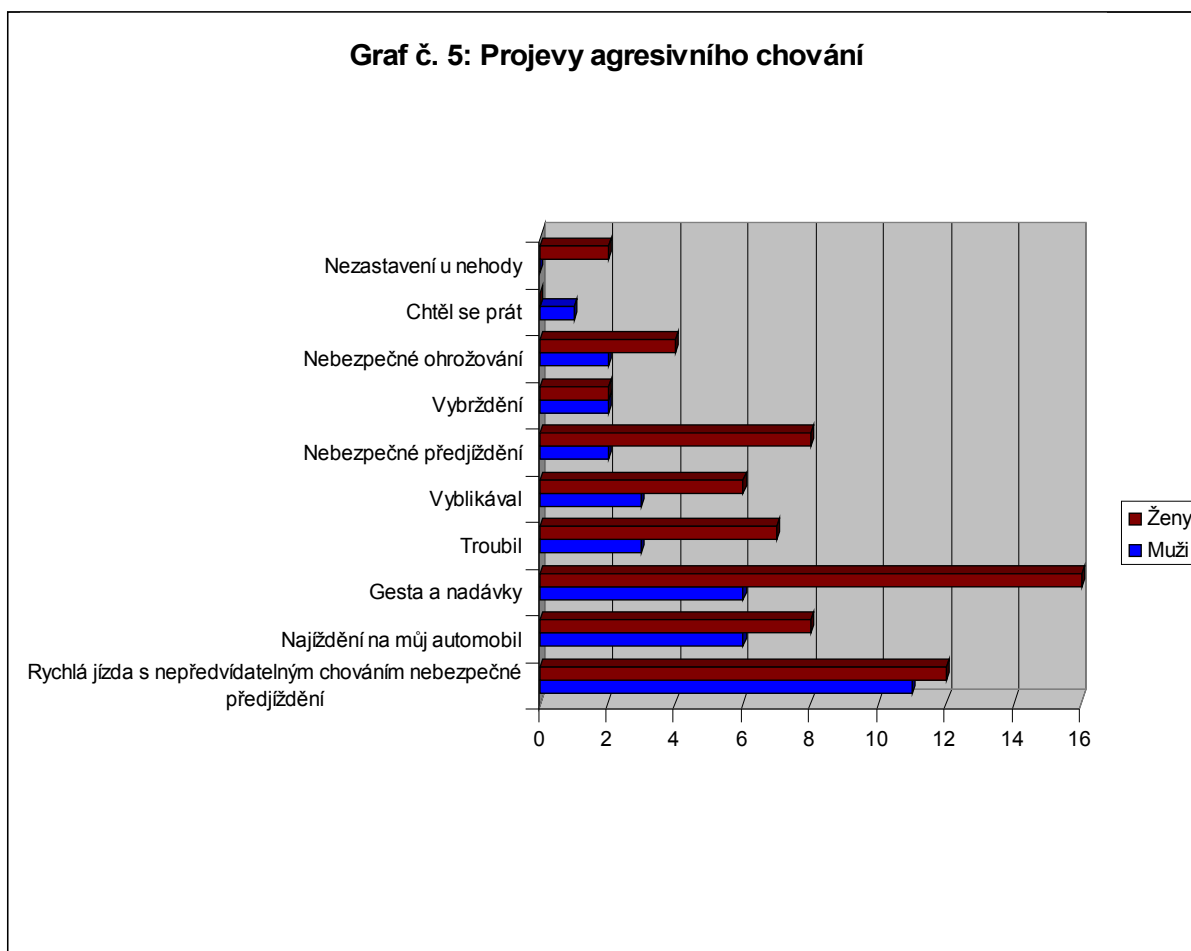
Tuto odpověď jsem rozebírala ještě dále s respondentem. Ten uvedl, že řidič ho nejdříve ohrozil tím, že mu nedal přednost v jízdě, poté ho řidič předjel, prudce zastavil a s nadávkami šel s úmyslem prát se k autu respondenta. Respondent uvedl, že vyvázl ze střetu s pohmožděnou rukou, a to jen díky tomu, že při střetu pustil brzdový pedál a auto začalo najíždět na vůz agresora.

Projevy agresivního chování, se kterým se respondenti setkali, jsou uvedeny v tabulce č. 4, pro lepší přehlednost jsou informace uvedeny také v grafu č. 5.

Tabulka č. 4: Projevy agresivního chování

Projevy agresivního chování se kterým se řidiči setkali	Muži	Ženy
Rychlá jízda s nepředvídatelným chováním, nebezpečné předjíždění	11	12
Najíždění na můj automobil	6	8
Sprostá gesta a nadávky	6	16
Troubení	3	7
Vyblikávání, blikání vozidla jedoucím za mým vozem	3	6
Nebezpečné předjíždění	2	8
Vybrodění	2	2
Ohrožování	2	4
Řidič se chtěl prát	1	1
Nezastavení u nehody	0	2

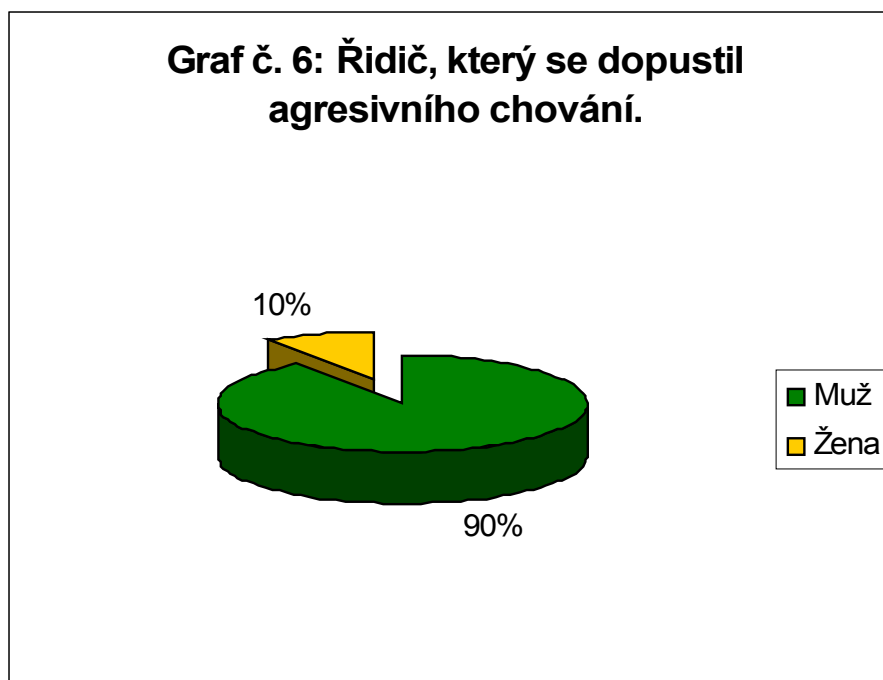
Graf č. 5: Projevy agresivního chování



Otázka č. 11 stále souvisí s devátou otázkou, kdy jsem se dotazovala na to, zda se respondenti setkali s agresivním řidičem nebo s řidičem vykazujícím projevy agresivního

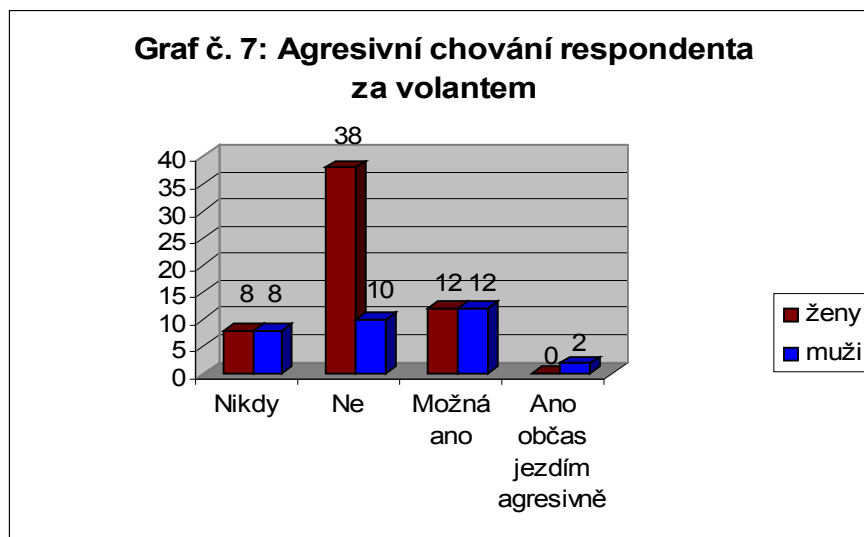
chování. V případě kladné odpovědi dostali respondenti doplňující otázku, zda agresorem byl muž či žena. U 90% všech dotazovaných byla odpověď muž. V 10% byla agresivní řidičkou žena.

Zajímavé bylo, že všichni muži odpověděli, že agresorem byl vždy muž. Jen ve dvou případech u respondentek byla uvedena jako agresor žena.



Nyní se zaměříme na otázky, které se týkají přímo chování respondentů. První z těchto otázek je otázka č. 12, kdy se ptám zda se respondent choval někdy agresivně za volantem. Odpověď si mohli dotazovaní vybrat ze čtyř možností. První možnost, že se nikdy agresivně nechovají, označilo 16 respondentů z toho 8 žen a stejný počet mužů. V dotazníkovém šetření převládala negativní odpověď, tedy že se respondent nechová agresivně. To uvedlo 48 dotazovaných, což je nadpoloviční většina. Odpověď možná ano zvolilo 24 dotazovaných. Přiznání agresivní jízdy bylo uvedeno jen ve dvou případech u mužů.

Získané informace jsou uvedeny v grafu č. 7.

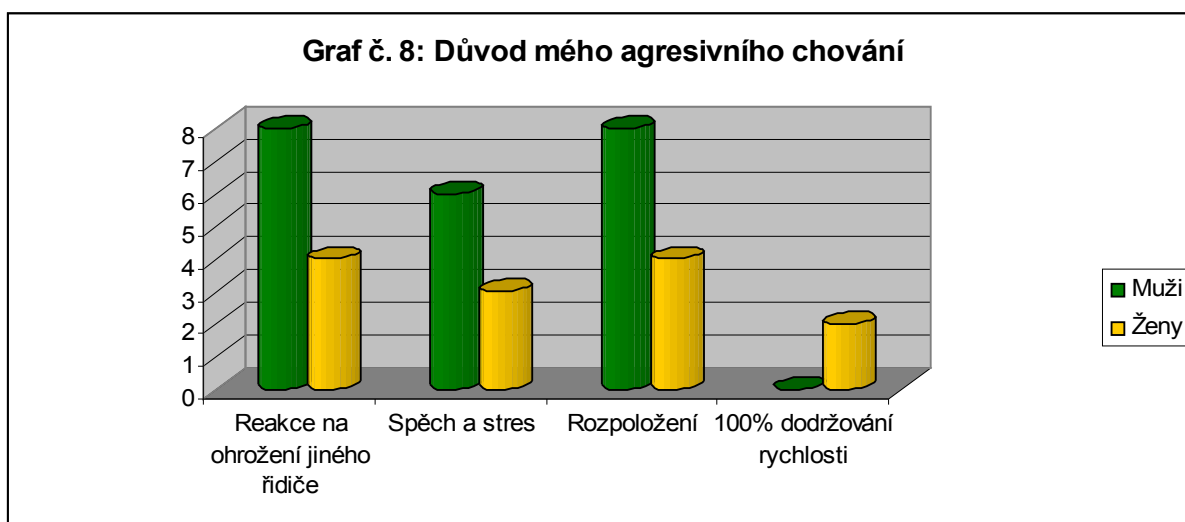


Otázka č. 13 souvisí s předchozí otázkou. V případě, že ve dvanácté otázce zvolili pozitivní odpověď, odpovídali dále proč se chovali agresivně, co je k tomu vedlo. Nejčastějším důvodem agresivní jízdy byla reakce na ohrožení od jiného řidiče. Stejný počet respondentů uvedlo jako důvod svoje rozpoložení, tedy aktuální náladu a pocity. U devíti dotazovaných se stal byl uveden spěch a stres spouštěčem agresivního jednání. U dvou dotazovaných se objevilo agresivní chování po setkání s řidičem, který jel dle předpisů. Respondenti uvedli, že řidič, který 100% dodržuje pravidla silničního provozu, vyvolává u těchto respondentů agresivní reakci. Reakce je umocněna ještě spěchem dotazovaného, kterého řidič dodržující nejvyšší povolenou rychlost zdržuje.

Konkrétně jsou důvody způsobující agresivní jednání vypsány v tabulce č. 5. Informace jsou graficky znázorněny i v grafu č. 8.

Tabulka č. 5: Důvod agresivního chování respondenta

Důvod agresivního chování	Muži	Ženy
Reakce na ohrožení od jiného řidiče	8	4
Spěch a stres	6	3
Rozpoložení	8	4
100% dodržování rychlosti	0	2



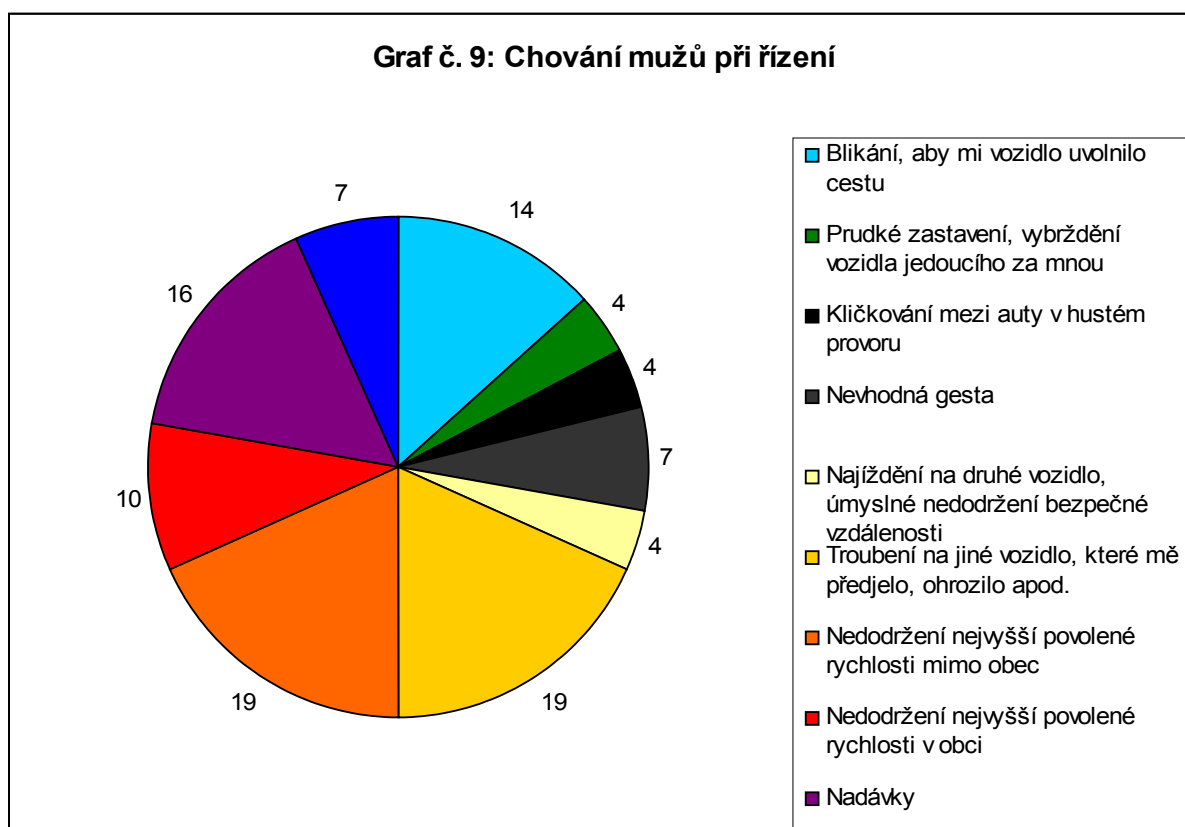
Otázkou č. 14 jsem zjišťovala jak řidiči reagují a jak se chovají v silničním provozu. Otázka byla konstruována jako polouzavřená. Měli na výběr z 9 možností a mohli zaškrtnout i více možností. Odpověď mohli doplnit o svůj názor. Doplnění využilo hned několik respondentů, kteří odpověděli, že blikají na protijedoucí vozidlo, v případě že je ohrozí. Ostatní využili nabízených možností. Na otázku odpovědělo všech 90 respondentů. K nejčetnějším odpovědím patřilo nedodržování nejvyšší povolené rychlosti mimo obec, které uvedlo 51 respondentů, což je 57% z celého počtu dotazovaných. Hned dalším porušovaným předpisem bylo nedodržování nejvyšší povolené rychlosti v obci, které uvedlo 40 dotazovaných, tedy 44% dotazovaných. 38 respondentů přiznalo, že při řízení občas nadávají na ostatní účastníky silničního provozu a v 35 případech užívají troubení na jiné vozidlo, které je předjelo či nějakým způsobem ohrozilo. Další prvky jsou uváděny v relativně malém počtu oproti předchozím. Blikání, aby vozidlo jedoucí před uvolnilo cestu uvádí 16 respondentů z 90. To je 18% všech dotazovaných. V 11 případech použili respondenti nevhodná až vulgární gesta na ostatní účastníky silničního provozu. V sedmi případech se objevilo hned několik druhů chování při jízdě. A to kličkování mezi auty v hustém provozu, najíždění na druhé vozidlo či úmyslné nedodržení bezpečné vzdálenosti, ale také blikání na protijedoucího pokud ohrozilo vozidlo respondenta. Nejméně zastoupeným činem bylo prudké zastavení bez zjevného důvodu, vybrodění vozidla jedoucího za respondentem. I v tak závažném případě se toto chování objevilo ve čtyřech dotaznících.

Konkrétně jsou typy chování za volantem uvedeny v následující tabulce. Jsou zde uvedeny nejčastěji používané chování jak mužů, tak i žen.

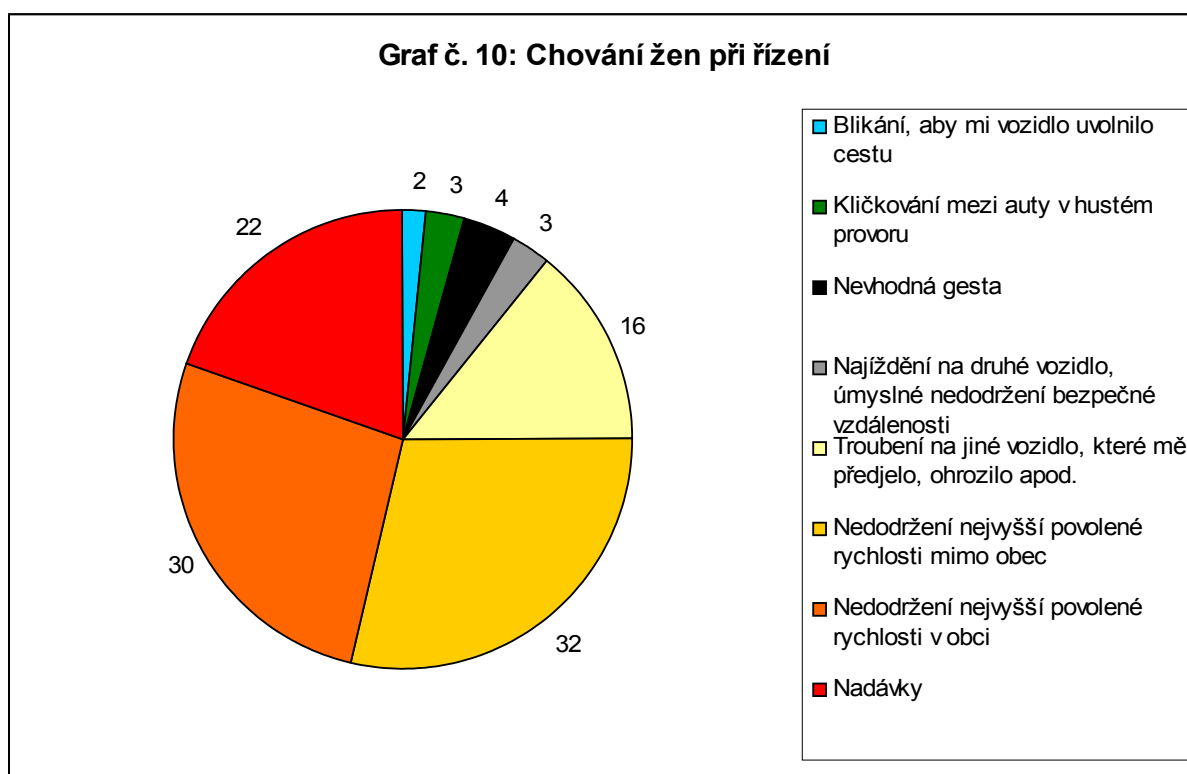
Tabulka č. 6: Chování respondentů na silnici

Při řízení automobilu používám:	Muži	Ženy
Blikání, aby mi vozidlo uvolnilo cestu	14	2
Prudké zastavení, vybrždění vozidla jedoucího za mnou	4	0
Kličkování mezi auty v hustém provozu	4	3
Nevhodná gesta	7	4
Najíždění na druhé vozidlo, úmyslné nedodržení bezpečné vzdálenosti	4	3
Troubení na jiné vozidlo, které mě předjelo, ohrozilo apod.	19	16
Nedodržení nejvyšší povolené rychlosti mimo obec	19	32
Nedodržení nejvyšší povolené rychlosti v obci	10	30
Nadávky	16	22
Blikání na protijedoucího pokud mi ohrozí	7	0

V grafu č. 9 je uvedeno chování mužů dle odpovědi dotazníkového šetření. Nejčastěji se objevovali odpovědi troubení na jiné vozidlo, které mě předjelo nebo ohrozilo a také nedodržení nejvyšší povolené rychlosti mimo obec. Obě tyto odpovědi byli uvedeny v 19 dotaznících. V šestnácti případech používají respondenti nadávky. Blikání, aby vozidlo uvolnilo cestu, uvedli ve 14 případech, deset jich pak konstatovalo, že nedodržují nejvyšší povolenou rychlost v obci. U sedmi mužů byla uvedena nevhodná gesta a blikání na protijedoucího pokud mi ohrozí.



Graf č. 10 popisuje chování žen za volantem a nejčastěji uvedené prvky používané při řízení. Podobně jako u mužů i ženy měly nejčastěji uvedenou odpověď, že nedodrží nejvyšší povolenou rychlost mimo obec, to sdělilo 32 žen. V dalších 30 případech uvedly, že nedodrží nejvyšší povolenou rychlost v obci. Nadávky užívá 22 respondentek. Troubení na jiné vozidlo, které mě předjelo, ohrozilo apod. označilo 16 žen. Nevhodná gesta označily 4 dotazované. 3 respondenti uvedli jako odpověď kličkování mezi auty v hustém provozu a najíždění na druhé vozidlo, úmyslné nedodržení bezpečné vzdálenosti. Blikání na vozidlo jedoucí před, aby uvolnil cestu uvedly 2 ženy.



V následující otázce jsem se ptala respondentů jaký dopravní předpis nejčastěji porušují. Celkem 70 lidí odpovědělo, že nejčastěji porušují nejvyšší povolenou rychlost. To je 78% dotazovaných. Jedenáct respondentů uvedlo, že žádné předpisy neporušuje. Telefonování za volantem uvedli 3 respondenti. Dva respondenti porušují zákaz zastavení a stejný počet respondentů uvedlo jízdu na červenou. Jedna žena přiznává, že často jí a pije při řízení a tudíž se plně nevěnuje řízení. Řízení vozidla, které je nezpůsobilé k jízdě na pozemních komunikacích přiznává jeden respondent.

Shrnutí všech informací naleznete v následující tabulce č. 7.

Tabulka č. 7: Nejčastěji porušovaný předpis.

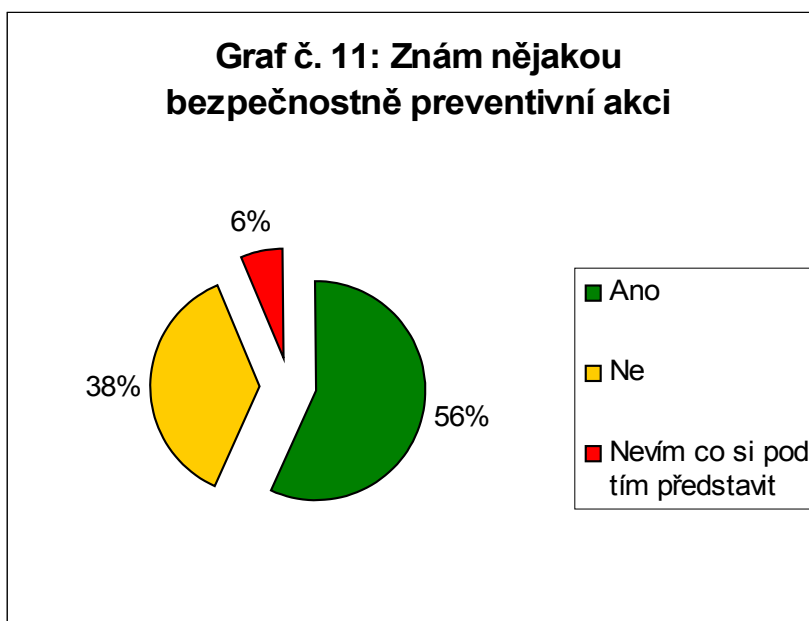
Nejčastěji porušují předpis	Ženy	Muži
Nejvyšší povolená rychlost	38	32
Žádný	6	5
Nezpůsobilost vozidla	0	1
Zákaz zastavení	0	2
Telefon za volantem	2	1
Jízda na červenou	1	1
Jídlo a pití při řízení	1	0

Otázkou č. 16 jsem ověřovala znalost dopravně bezpečnostních akcí. V této otázce jsem zjišťovala zda si nějakou dopravně bezpečnostní akci vybaví. Kladnou odpověď označilo 18 mužů a 32 žen. Celkem si tedy dopravně bezpečnostní akce vybavuje 50 respondentů, to je 56%. Zápornou odpověď zvolilo 32 dotazovaných, z toho 12 mužů a 20 žen. 8 respondentů označilo odpověď, že neví co zařadit pod dopravně bezpečnostní akci.

K otázce č. 16 se vztahuje následující tabulka Znalost dopravně bezpečnostních akcí, která je uvedena v tabulce č. 8.

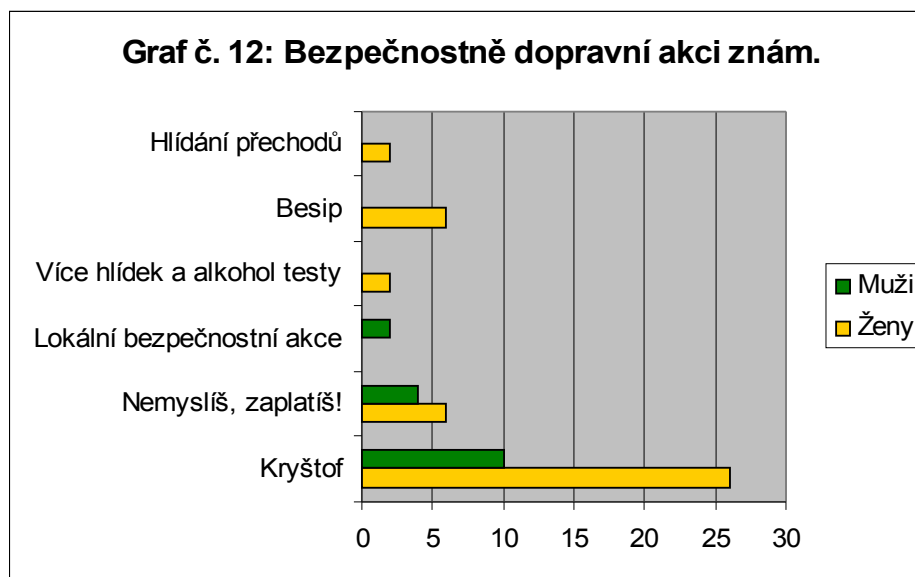
Tabulka č. 8: Znalost dopravně bezpečnostních akcí

Znám nějakou bezpečnostní akci	Ano	Ne	Nevím co zařadit pod dopr. bezpečnostní akci
Muži	18	12	2
Ženy	32	20	6



Otázka č. 17 byla otevřená a vztahovala se k předchozí šestnácté otázce. Pokud odpověděli respondenti kladně měli uvést, kterou akci si pamatují nebo jak tato akce probíhala. Nejvíce respondentů si vzpomnělo na dopravní akci Kryštof a jí podobné. To uvedlo 10 mužů a 26 žen. Nemysliš, zaplatíš! – spoty BESIPu uvedlo 10 dotazovaných, z toho 6 žen a 4 muži. Respondenti uváděli, že dopravně bezpečnostními akcemi se zabývá také BESIP. Ten ve svých odpovědích uvedlo 6 žen. Někteří si vybavili akci, při které policisté hlídají přechody pro chodce. Dle mého názoru tím mysleli akci Zebra se za Tebe nerozhledne! Dva respondenti uvedli názvy lokálních bezpečnostních akcí – jedna se týkala prvomájové bezpečnostní akce pro motoristy, ve druhém dotazníku byla uvedena akce Bezpečná jízda na motocyklu. Další respondenti uvedli, že dopravně bezpečnostní akce by měli být častější a zaměřené na alkohol. Vybavili si silniční hlídky Policie ČR. Zajímavé je, že více bezpečnostních akcí uvedly ženy.

Dopravně bezpečnostní akce, na které si respondenti vzpomněli jsou uvedeny v grafu č. 12.



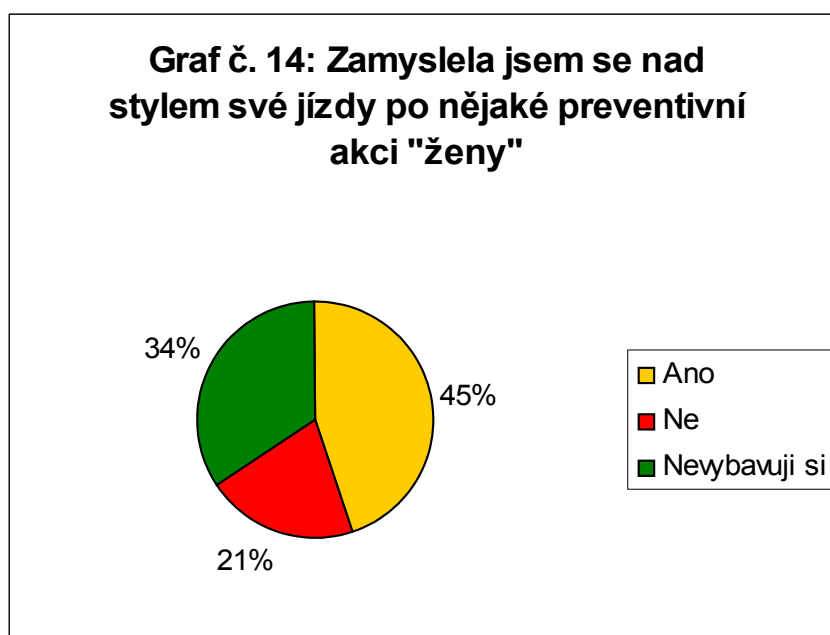
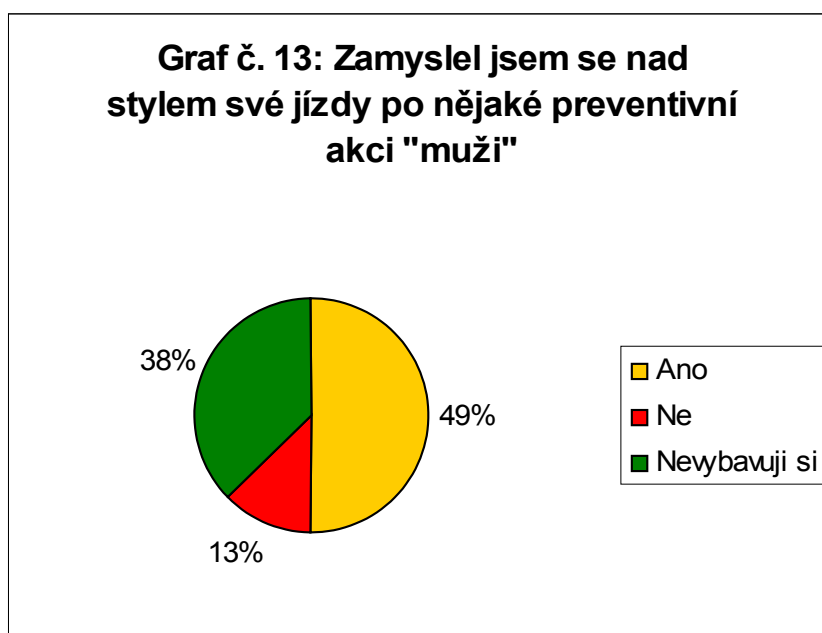
Osmnáctou otázkou jsem zjišťovala, zda respondenty oslovila nějaká dopravně bezpečnostní akce tak, aby se zamysleli nad svým stylem jízdy. Kladnou odpověď zvolilo 16 mužů a 26 žen, celkem 42 dotazovaných. To je 47% všech dotazovaných. Zápornou odpověď zvolili 4 muži a 12 žen, celkem 16 respondentů (18%). Dalších 32 dotazovaných si žádnou dopravně bezpečnostní akci, která by je ovlivnila nebo nutila k zamyšlení nevybavují.

V tabulce č. 9 jsou uvedeny odpovědi k otázce č. 18.

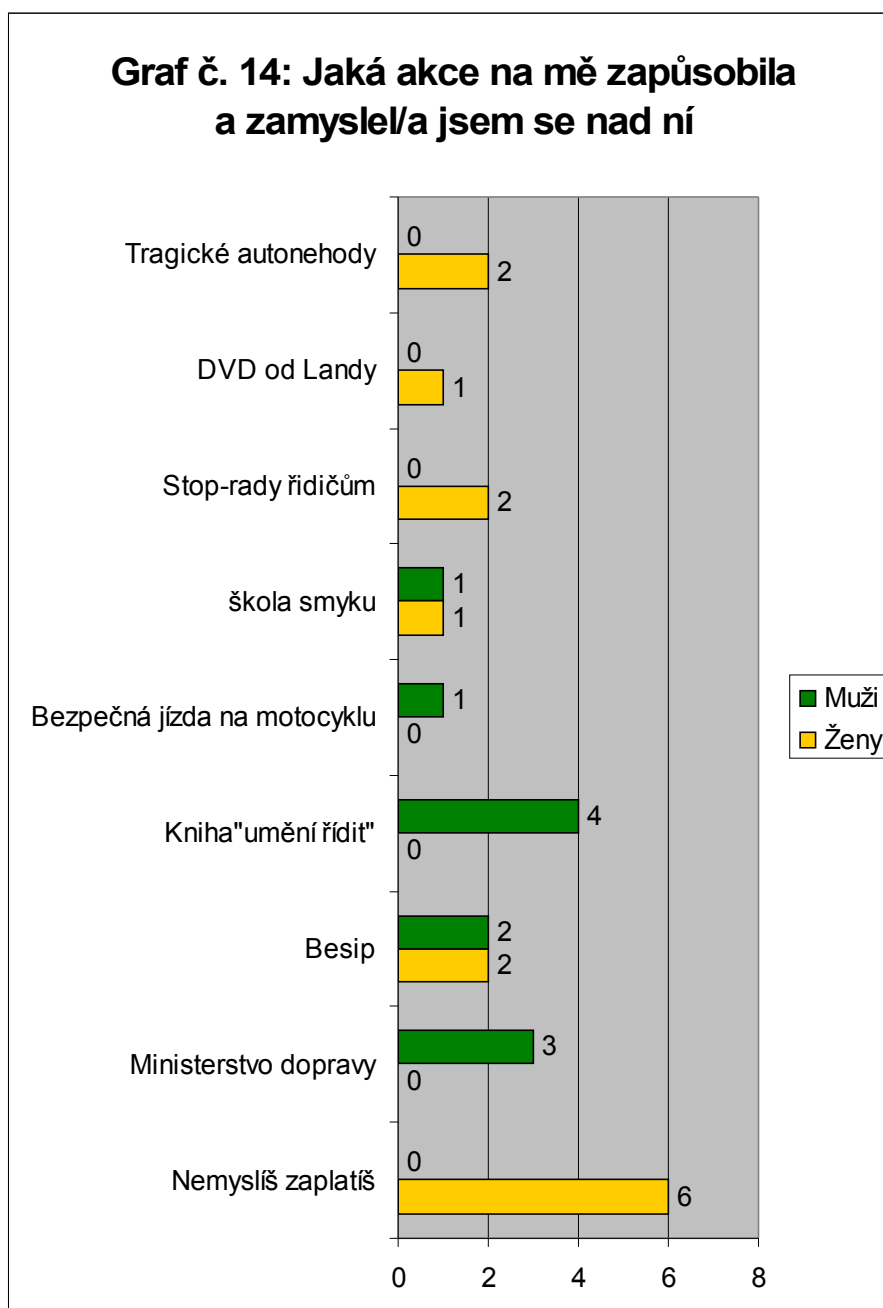
Tabulka č. 9: Oslovila Vás nějaká dopravně bezpečnostní akce

Zamyšlení se nad stylem své jízdy po nějaké dopravně preventivní akci	Ano	Ne	Nevybavuji si
Muži	16	4	12
Ženy	26	12	20

V následujících dvou grafech jsou zaznamenány výsledky otázky č. 18, která se vztahuje k zamyšlení nad stylem své jízdy. Graf č. 13 uvádí odpovědi mužů, následující graf rozebírá možnosti žen.



Otázkou č. 19 navazuje dotazník na předchozí osmnáctou otázku. Pokud zvolili respondenti kladnou odpověď v předchozí otázce odpovídali na tuto otázku, kde měli uvést jaká dopravně bezpečnostní akce či nějaký čin je přiměl k zamyšlení. Nejčastější odpovědí byla akce Nemyslíš, zaplatíš!, kterou uvedlo 6 dotazovaných. Čtyři respondenti uvedli jako akci Knihu umění řídit, která je nutila k zamyšlení. Ve čtyřech případech uvedli také BESIP. Ministerstvo dopravy, jako pořadatele dopravně bezpečnostních akcí, uvedli 3 respondenti. U dvou respondentů se objevila akce Stop – rady řidičům. Další dva respondenti uvedli, že je nutilo k zamyšlení počet tragických nehod a přítomnost být u takové nehody. Stejně tak další 2 dotazovaní uvedli školu smyku. Jedna žena uvedla, že motivem k zamyšlení bylo pro ni DVD od Landy.

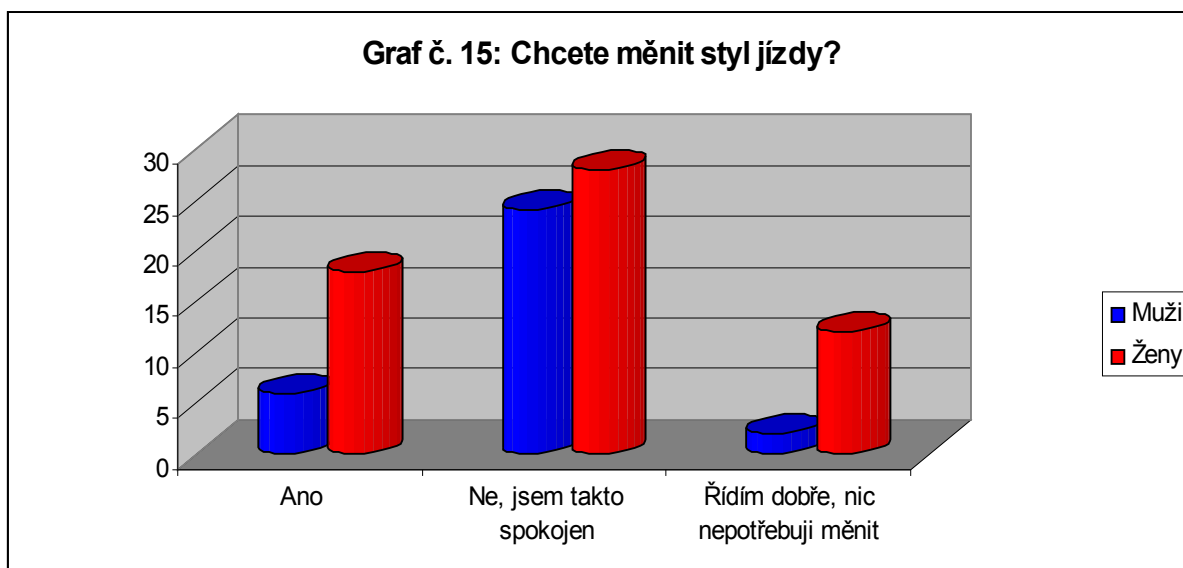


Otázkou č. 20 jsem se respondentů ptala na to, zda si myslí, že by měli změnit svůj způsob jízdy. Kladnou odpověď zvolilo 6 mužů a 18 žen, celkem tedy 24 respondentů. Odpověď ne, jsem spokojen se stylem jízdy uvedlo 52 dotazovaných, z toho 24 mužů a 28 žen. Řídím dobře, nic měnit nepotřebuji zvolili dva muži a 12 žen. Zajímavé je, že téměř všichni jsou se svoji jízdou spokojeni. I ti, kteří v otázce č. 14 uvedli, že kličkují mezi automobily, najíždějí na druhé vozidlo nebo blikají na vozidlo, aby jim uvolnilo cestu.

Informace získané s výzkumu jsou pro lepší orientaci vloženy do tabulky č. 10. Názorně jsou odpovědi uvedeny v grafu č. 15.

Tabulka č. 10: Chcete změnit svůj styl jízdy?

Myslím že bych měl změnit svůj styl jízdy	Ano	Ne, jsem takto spokojen	Řídím dobře, nic nepotřebuji měnit
Muži	6	24	2
Ženy	18	28	12



U odpovědi ano měli dotazovaní napsat v čem spatřují svoji slabinu. Co by chtěli změnit.

Muži uváděli tyto důvody, co chtějí změnit na svém stylu jízdy:

- rychlost,
- umět lépe předvídat,
- jezdit častěji,
- více ohleduplnosti k méně zkušeným řidičům.

Ženy uváděly tyto důvody změny svého stylu jízdy:

- být klidnější,
- častěji řídit,
- umět lépe předvídat co udělají ostatní řidiči,
- být jistější v řízení, dodržovat nejvyšší povolenou rychlost,
- více se soustředit na řízení,
- zvládat lépe techniku jízdy.

Jedna respondentka odpověděla, že si je vědoma, že musí změnit svůj styl jízdy celkově. A nejčastější odpovědí bylo, že by měly řídit častěji, aby měly větší jistotu.

Ověření předpokladů

1. předpoklad:

Předpokládám, že až 80% dotazovaných řidičů se setkalo s nevhodným až agresivním chováním na silnici.

Tento předpoklad se opíral o otázky č. 7, 8, 9, 10 a 11 dotazníkového šetření. Na základě odpovědí mohu tento předpoklad spíše potvrdit. S nevhodným chováním na našich silnicích se setkalo 84% respondentů – řidičů. Nikdo z respondentů neodpověděl, že by se s nevhodným chováním na silnici nesetkal. U agresivního chování odpovědělo 58% dotazovaných, že se s takovým chováním setkali. Ale jen 13% odpovědělo, že se s agresivním řidičem nesetkali. Dalších 29% si nevzpomínají na agresivního řidiče. Vzhledem k tomu, že u nevhodného chování byl počet respondentů vyšší než 84% a u agresivního chování odpovědělo jen 13%, že se s takovým chováním nesetkali mohu tento předpoklad brát jako potvrzený.

Ve výzkumu se potvrdil i všeobecný názor, že agresivními řidiči jsou převážně muži. 90% dotazovaných, kteří se setkali s agresivním řidičem uvedli za agresora muže. Jen 10% z nich se setkalo s agresorkou – ženou.

2. předpoklad:

Předpokládám, že 50 % řidičů se chová tak, že jejich jednání můžeme označit za agresivní, aniž by toto chování za agresivní považovali.

Tento předpoklad jsem ověřovala otázkami č. 12, 13, 14 a 15 a mohu tento předpoklad na základě výzkumu potvrdit. 71% respondentů uvedlo že nikdy neřídili agresivně. Ale v otázce č. 14 pak uvedli, že kličkují mezi automobily (7), blikají na vozidla, aby jim uvolnilo cestu - dokonce 26krát. Dalšími často uváděnými odpověďmi bylo, že používají nevhodná gesta a nadávky. Nebo troubí na ostatní řidiče v případě, že si respondent myslel, že jede druhý řidič dle něj nevhodně.

Mohu konstatovat, že nedodržování nejvyšší povolené rychlosti jak v obci, tak mimo obec jsem očekávala. Moje očekávání se potvrdilo jak vyhodnocením otázky č. 14, tak i v otázce č. 15, kde početná skupina respondentů odpověděla, že nejčastěji porušují nejvyšší povolenou rychlost.

Vzhledem k výše uvedeným okolnostem konstatuji, že se předpoklad potvrdil.

3. předpoklad:

Předpokládám, že nadpoloviční většina řidičů si nevybaví žádnou dopravně preventivní akci.

Tento předpoklad jsem ověřovala otázkami č. 16, 17, 18 a 19. Na základě vyhodnocení výsledků výzkumu toto tvrzení vyvrací můj předpoklad. Na dotaz, zda si respondenti vybavují nějakou dopravně bezpečnostní akci odpovědělo 56% respondentů kladně. Nejvíce z nich si vzpomnělo na silniční kontroly typu Kryštof. Dále jsou v povědomí dotazovaných spoty Nemyslíš, zaplatíš! nebo BESIP jako autor několika projektů. U respondentů, kteří uvedli BESIP, nevím zda si vybavili jen organizaci, která se dopravně preventivními akcemi zabývá nebo si pod tímto názvem představili i konkrétní činnosti.

4. předpoklad:

Předpokládám, že řidiči nechtějí měnit svůj styl jízdy, považují ho za vhodný.

Otázkami č. 19. a 20. jsem zjišťovala zda chtějí řidiči měnit svůj styl jízdy. Otázka byla v návaznosti i na předchozí, kdy uváděli styl své jízdy, chování apod. Tento předpoklad se mi potvrdil. Z celkového počtu 90 osob si myslí, že by bylo vhodné změnit způsob jízdy jen 24 lidí, což je 27% dotazovaných. Většina řidičů je spokojená s tím jak řídí a nemají potřebu nic měnit. Předpoklad se tedy potvrdil.

Závěrečné vyhodnocení

Lze tedy konstatovat, že první a druhý předpoklad se provedeným výzkumem potvrdily. Tedy 80 % účastníků silničního provozu se setkalo s agresivním chováním řidičů a 50% řidičů se chová tak, že jejich jednání můžeme označit jako agresivní, aniž by oni sami svou jízdu za agresivní považovali. Třetí předpoklad, že si nadpoloviční většina nevybaví žádnou preventivní akci se nepotvrdil, což je i příznivé zjištění. Čtvrtá domněnka, že řidiči nechtějí měnit svůj styl jízdy a považují tedy svůj styl jízdy za vhodný, se potvrdil, což není pro další vývoj dopravní nehodovosti dobré.

IV. ZÁVĚR

Chování řidičů na silnicích je velmi obsáhlé téma. Lze se na něj dívat z několika pohledů, a to jak z pohledu řidičů, policistů, ale také ostatních účastníků silničního provozu.

Ve své bakalářské práci jsem se zaměřila na pohled řidičů na ostatní řidiče i na chování své vlastní. Chování řidičů každodenně ovlivňuje náš všechny. I když zrovna neřídíme jsme účastníky silničního provozu. V době, kdy jsem navrhovala téma bakalářské práce se tolik o agresivitě řidičů nemluvalo. Posledních několik měsíců je agresivita na silnicích téměř každodenním tématem médií. Bezpochyby je to určitě dobře, je však otázkou, kolik řidičů a dalších účastníků na těmito informacemi zamyslí a jak je vyhodnotí a jak se budou v silniční dopravě a při jízdě chovat.

Častým spouštěčem nevhodného až agresivního chování je stres, přetížení, ale také setkání s agresivním řidičem. Mnoho z nich si však svoji agresivní jízdu neuvědomuje. Právě můj průzkumu potvrdil, že si řidiči myslí, že jezdí bezpečně, což také odpověděli, avšak hned v následujícím bodě dotazníku označili, že užívají i prvky agresivní jízdy.

I ze svých znalostí silničního provozu vím, že k nejčastěji porušovaným předpisům silničního provozu patří překročení nejvyšší povolené rychlosti, což potvrdil i mnou provedený výzkum. Problémy na silnici jsou však i s těmi, co usedají za volant, když předtím požili alkohol a u těch mladých je to pak také užití návykových látek. Jedná se v těchto případech ze strany řidiče o úmyslné porušování ustanovení zákona v silničním provozu.

K zamyšlení dozajista je i zjištění, že respondenti při provedeném průzkumu uváděli, na jedné straně, že neřídí agresivně, avšak často označili prvky agresivního chování jako např. kličkování v hustém provozu, blikání dálkovými světly na ostatní řidiče. Zdůvodňovali to tím, že tak činili, aby jim ostatní účastníci silničního provozu uvolnili cestu. Vůbec jim tedy patrně nedošlo, že ostatní v dané situaci, dostali do stresové situace, tedy takové kterou sami odsuzovali. U některých dotazovaných se objevili takové závažné přestupky jako rychlé předjetí a úmyslné prudké zabrzdění nebo nedodržení bezpečné vzdálenosti.

S určitostí je tedy důležité na takovéto chování na silnicích dostatečně a často upozorňovat, hledat jak preventivní aktivity, které by vedly ke změně stylu jízdy těchto řidičů a nebo důsledně represivně postihovat porušování pravidel silničního provozu. Zpětně pak o tom informovat veřejnost. Je tedy podle mě zapotřebí větší pozornost věnovat této problematice i v médiích a bezpochyby by v tom měla sehrát i důležitou úlohu Policie ČR a další organizace, které se bezpečnostní a plynulostí v dopravě zabývají. Vytvářet takové preventivní programy a aktivity, které by již pozitivně ovlivňovaly a inspirovaly i děti na základních školách a následně pak mládež starší 15 let. Pozornost je třeba zaměřit

i na starší řidiče a seniory, těch totiž v posledních letech přibývá a přibývat bude. Sice mají zkušenosti s jízdou, avšak jejich pozornost a reakce na nepředvídané situace nejsou již odpovídající.

Z výsledků průzkumu také vyplynulo, že souhrnem několika faktorů se může stát agresivní řidič respektive řidič, který ohrozí ostatní účastníky silničního provozu i z člověka, který jindy jezdí dle předpisů. Například člověk spěchající do zaměstnání, který měl předtím s někým konflikt a nyní jede pozdě v kombinaci s hustým provozem velkoměst může vyvolat „časovanou bombu“ silničního provozu.

Při vyhodnocování této bakalářské práce, ale už i dříve jsem se zamýšlela, jak by měla vypadat preventivní činnost v dopravě, která by byla dostatečně účinná a oslovila, co nejširší veřejnost bez rozdílu věku. Zjistila jsem, že účinnost jednotlivých dopravně bezpečnostních a preventivně výchovných akcí je těžko ověřitelná a porovnatelná. V každém případě je třeba v této činnosti pokračovat, zaměřit se na děti a mládež, tedy budoucí řidiče. Maximálně širokou veřejnost informovat o problematice dopravní nehodovosti v médiích, ukazovat pozitivní ale i negativní případy. Jak pracovníci organizace BESIP, tak i policisté by měli mít eminentní zájem o zveřejňování těchto informací a hledat způsoby, jak pravidelně veřejnost informovat, to znamená maximálně spolupracovat s médii, využívat odborníků, kteří by se právě prostřednictvím sdělovacích prostředků k problémům vyjadřovali a konkrétně poukazovali na nedostatky. Přípravovat nejenom soutěže pro děti z dopravní výchovy, ale také pro řidiče. I zde by mohly sehrát pozitivní roli média.

Jak jsem již uvedla, jako laik jsem přistoupila k posouzení problematiky v silniční dopravě, především k posouzení dopravně bezpečnostních akcí a preventivní činnosti. Určitě, jak jsem již naznačila, je co zlepšovat. Možná však by stálo za to, aby se každý z nás zamyslel sám nad sebou a začal dodržovat pouze to, co je zákonem dáno. Musím však říci, že mě mile překvapilo, že řidiči znají dopravně bezpečnostní akce, řada jich je kvituje a doporučuje častější konání. Znalost dopravně bezpečnostních akcí pořádaných organizací BESIP a Policie ČR ze strany řidičů mě překvapila a jejich dopad na ně samé je daleko účinnější, než jsem očekávala.

V. SEZNAM LITERATURY A PRAMENŮ

Knižní publikace:

BENA, E., HOSKOVEC, J., ŠTIKAR, J. *Psychologie a fyziologie řidiče*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1968. ISBN neuvedeno

HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3

CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ Z. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha: Policie history, 2005. ISBN 80-86477-24-X

PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ Z. *Dopravně bezpečnostní činnost policie (zvláštní část)*. Praha: Vydavatelství PA ČR, 1998. ISBN 80-85981-83-1

PAVLÍČEK, K. a kol. *Dopravně bezpečnostní činnost policie (obecná část)*. Praha: Vydavatelství PA ČR, 1995. ISBN 80-85981-11-4

PAVLÍČEK, K. *Policejně dopravně bezpečnostní činnost z teoretického a vývojového hlediska*. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2003. ISBN 80-7251-140-8

SEDLÁK, B. a kol. *Sborník příspěvků mezinárodní odborné konference „Prevence dopravní nehodovosti v resortu ministerstva obrany“*. Vyškov: Velitelství výcviku-Vojenská akademie ve Vyškově, 2009. ISBN 978-80-254-5230-1

SCHRÖTER, Z. *Nová pravidla a bodový systém*. Praha: GRADA, 2006. ISBN 80-247-1642-9

STOJAN, M. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN 978-80-210-4251-3

ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0606-2

ŠUCHA, M. a kol. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. ISBN 978-80-244-2375-3

TESAŘÍK, J., SOBOTKA, P. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 2010. ISBN není uvedeno

Internetové zdroje:

Dětská dopravní hřiště [online]. [cit. 2011-2-22]. Dostupný z <http://www.bezpecne-na-silnicich.cz/deti-na-silnici/detska-dopravni-hriste>

Dětské dopravní hřiště Boleslav [online]. [cit. 2011-2-22]. Dostupný z <http://www.dhboleslav.estranky.cz>

Vláda České republiky. *Parlamentní listy*. [online]. [cit. 2010-8-27]. Dostupný z <http://www.parlamentnilisty.cz/vlada/173608.aspx>

- BESIP. *Kampaň Domluvme se!*. [online]. [cit. 2011-2-22]. Dostupný z <http://www.ibesip.cz/prezentace-kampani/domluvme-se/area221>
- BESIP. *Kampaň Nemyslíš, zaplatíš!* [online]. [cit. 2011-2-22]. Dostupný z <http://www.nemyslis-zaplatis.cz>
- BESIP. *Kampaň Domluvme se!*. [online]. [cit. 2011-2-22]. Dostupný z <http://www.domluvme-se.cz>
- BESIP. *Národní strategie Bezpečnosti silničního provozu*. [online]. [cit. 2011-2-23]. Dostupný z http://www.ibesip.cz/178_narodni-strategie-besip
- BESIP. *Projekt Bezpečná obec*. [online]. [cit. 2011-2-23]. Dostupný z <http://www.ibesip.cz/bezpecna-obec/zakladni-informace-o-projektu>
- BESIP. *Projekt Bezpečnosti silničního provozu BESIP Team*. [online]. [cit. 2011-2-23]. Dostupný z <http://besipteam.cz>
- BESIP. *Kampaně BESIP*. [online]. [cit. 2011-2-23]. Dostupný z <http://www.ibesip.cz/prezentace-kampani/archiv-kampani>
- Vláda České republiky. *Bodový systém*. [online]. [cit. 2011-2-23]. Dostupný z <http://bodovysystem.cz/zakladni-principy-fungovani>
- Policie České republiky. *Projekt Zebra se za Tebe nerozhledne*. [online]. [cit. 2011-2-23]. Dostupný z <http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-387169.aspx>
- Policie České republiky. *Projekt Zebra se za Tebe nerozhledne*. [online]. [cit. 2011-2-23]. Dostupný z <http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>
- Policie České republiky. *Projekt Ajaxův zápisník*. [online]. [cit. 2011-2-27]. Dostupný z <http://www.policie.cz/clanek/ajaxuv-zapisnik-328720.aspx>
- Program Prevent. [online]. [cit. 2011-2-27]. Dostupný z <http://www.taranisinvest.com/cs/telematika/prevent.html>
- Vláda České republiky. *Bodový systém*. [online]. [cit. 2011-2-27]. Dostupný z <http://www.bodovysystem.cz/odecitani.bodu>
- BESIP. *Kampaň Domluvme se!*. [online]. [cit. 2011-2-28]. Dostupný z <http://www.domluvme-se.cz/default.aspx?id=428&ido=232&Sh=-1614914600>
- BESIP. *Kampaň The Action*. [online]. [cit. 2011-3-3]. Dostupný z <http://www.theaction.cz/default.aspx?id=438&ido=331&Sh=-1645460520>
- Městys Jince. *Dopravně bezpečnostní akce Kryštof*. [online]. [cit. 2011-3-3]. Dostupný z <http://www.jince.eu/jince.cz.old/view.php?cislocianku=2004100901>
- Zprávy. *Dopravní akce Kryštof*. [online]. [cit. 2011-3-3]. Dostupný z <http://www.zpravy.kurzy.cz/98364-dopravni-akce-krystof-48-tisic-blokovych-pokut>

Novinky.cz *Dopravní akce Kryštof*. [online]. [cit. 2011-3-3]. Dostupný z <http://www.novinky.cz/krimi/16423-krystofodhaluje-obrovskounekazen-ridicu.html>

Novinky.cz *Dopravní akce Kryštof*. [online]. [cit. 2011-3-3]. Dostupný z <http://www.novinky.cz/krimi/19196-policie-oznacila-akci-krystof-za-neuspesnou.html>

Centrum dopravního výzkumu - Observatoř bezpečnosti silničního provozu. *Reklamní objekty podél silnice a jejich vliv na řidiče*. [online]. [cit. 2011-3-6]. Dostupný z <http://www.czrso.cz/index.php?id=116>

Centrum dopravního výzkumu - Observatoř bezpečnosti silničního provozu. *Agresivní chování v dopravě*. [online]. [cit. 2011-3-6]. Dostupný z <http://www.czrso.cz/index.php?id=371>

E – právo.cz. *Dechová zkouška u řidiče*. [online]. [cit. 2011-4-2]. Dostupný z <http://www.epravo.cz/top/clanky/dechova-zkouska-u-ridice-42148.html>

VI. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha I: Tabulka odbourávání alkoholu

Příloha II: Statistiky nehodovosti

Příloha III: Kasuistika - Dopravní nehoda jako následek jízdy pod vlivem alkoholu

Kasuistika - Dopravní nehoda jako následek požití návykových látek a agresivní jízdy

Příloha IV: Leták - Ukázka bezpečnostní akce BESIPu – Připoutejte se!

Příloha V: Fotografie Dětské dopravní hřiště, Dny s BESIPem

Příloha VI: Dotazník

Příloha I

Tabulka: Orientační čas, za který se odbourá alkohol z těla

Pivo	Muž o váze 75kg	Žena o váze 60 kg
0,5 l 10° piva	1 hod. 43 min.	2 hod. 32 min.
0,5 l 12° piva	2 hod. 03 min.	3 hod. 01 min.
1 l 12° piva	4 hod. 07 min.	6 hod. 02 min.
2 l 12° piva	8 hod. 13 min.	12 hod. 05 min.
3 l 12° piva	12 hod. 18 min.	18 hod. 07 min.

Druh alkoholu	Muž o váze 75kg	promile	Žena o váze 60kg	promile
Víno (0,5l)	4 hodiny	0,57	5 hodin	0,75
Destilát 40% (2 panáky)	3 hodiny	0,37	4 hodiny	0,5
Sekt (1,5 dl)	2 hodiny	0,17	2 hodiny	0,25
Míchaný nápoj jako Mojito, Piña Colada (4cl rumu)	1 hodina	0,09	1 hodina	0,15

Příloha II

Statistiky nehodovosti za rok 2009

Porovnání s rokem 2008

Druh nehody, následky	rok 2008	rok 2009	index rok 2008=100%
Celkový počet nehod	160 376	74 815	46,6
z toho nehod z usmrcením	908	779	85,8
z toho počet nehod s těžkým zraněním	3 223	3 044	94,4
z toho počet nehod s lehkým zraněním	18 350	17 883	97,5
z toho počet nehod jen z hmotnou škodou	137 895	53 109	38,5
usmrceno	992	832	83,9
těžce zraněno	3 809	3 536	92,8
lehce zraněno	24 776	23 777	96,0
hmotná škoda v mil. Kč	7 741,46	4 981,09	64,3

Zavinění nehody

Viník, zavinění nehody	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %
Řidič motorového vozidla	67 222	89,9	755	90,7
Lesní, domácí zvíř	3 076	4,1	0	0,0
Řidič nemotorového vozidla	1 988	2,7	39	4,7
Chodec	1 304	1,7	32	3,8
Technická závada vozidla	454	0,6	5	0,6
Jiné zavinění	348	0,5	1	0,1
Závada komunikace	307	0,4	0	0,0
Jiným účastníkem	116	0,2	0	0,0
Celkem	74 815	100,0	832	100,0

Počet nehod a jejich následků v závislosti na věku řidiče

Věk řidiče	Počet nehod	Počet usmrcených
do 18 let	159	1
18-20	3 676	44
21-24	5 600	80
25-34	11 895	162
35-44	8 426	90
45-54	5 278	75
55-64	3 985	47
64 a více	2 387	54
nezjištěno	2	1

Příloha III

Kasuistika - Dopravní nehoda jako následek jízdy pod vlivem alkoholu

Dopravní nehoda se stala v dubnu 2010 o půlnoci, kdy 31letý řidič osobního automobilu Škoda Felicia nezvládl řízení svého vozidla a v podnapilém stavu vyjel vpravo mimo vozovku a tam naboural do zaparkovaného automobilu značky Volkswagen.

Automobil Volkswagen byl zaparkován na vymezeném parkovacím místě sousedícím s vozovkou. Následkem střetu bylo vozidlo odraženo na vyvýšený obrubník.

Podnapilý řidič nebyl v době střetu připoután. Po střetu nechal vozidlo na místě nehody a z místa odešel do nedaleké provozovny McDonalds. Auto Škoda Felicia zasahovalo zadní částí do vozovky. 16 minut po nehodě byl podezřelý ze spáchání dopravní nehody zadržen v McDonalds a byla mu provedena dechová zkouška přístrojem Dräger. Řidiči byla naměřena hodnota 1,34 promile alkoholu v dechu. Poté byl řidič vyzván k podrobení se lékařskému vyšetření spojenému s odběrem krve. Řidič se tomuto vyšetření dobrovolně podrobil a byla mu naměřena hodnota 1,20 g/kg alkoholu v krvi v době odběru, který se uskutečnil cca hodinu po dopravní nehodě.

Řidiči byl na místě zadržen řidičský průkaz. Řidič byl podezřelý ze spáchání přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky.

Kasuistika - Dopravní nehoda jako následek požití návykových látek a agresivní jízdy

Řidič (33 let) jel v srpnu 2010 v brzkých ranních hodinách s osobním vozidlem Volkswagen a snažil se ujet policejní hlídce, která za ním jela a snažila se u tohoto vozidla vykonat silniční kontrolu. Nereagoval na světelné ani zvukové výstražné signály vozidla Policie ČR. Před hlídkou policie ujížděl.

Řidič jel dále po účelové komunikaci v prostoru tenisových kurtů. V prostoru výjezdu ze silnice nepřizpůsobil rychlost jízdy svého vozidla svým schopnostem, vlastnostem vozidla, stavu a povaze vozovky a dalším okolnostem, které je možno předvídat. Následně se jeho vozidlo dostalo do smyku a došlo ke střetu levé boční části vozidla s nábytkem umístěných při levé straně komunikace. Dále došlo ke střetu vozidla řidiče Volkswagenu s dřevěným oplocením ohraničující nebezpečnou plochu parkoviště po pravé straně ve směru jízdy. Vlivem tohoto střetu došlo k uvolnění oplocení a jeho pádu na pravou zadní boční část zaparkovaného osobního automobilu Opel.

Po nehodě řidič Volkswagenu nezastavil a z místa nehody ujel. Kdy celou dobu před nehodou a po nehodě nereagoval na světelné ani zvukové výstražné signály vozidla Policie ČR spojené se světelným nápisem STOP POLICIE. Před hlídkou policie ujížděl. Při této nehodě nedošlo ke zranění osob. Vznikla hmotná škoda cca 4 200,- Kč.

Po této nehodě dále ujížděl a způsobil svým jednáním další dopravní nehodu při které se střetl pravou přední částí svého vozidla s chodcem. Chodec v tu dobu stál na uvedené komunikaci v pravé části komunikace ve směru jízdy řidiče. Chodec byl odražen více vpravo k okraji komunikace, kde zůstal ležet.

Po nehodě řidič nezastavil a z místa nehody ujel. Asi po 100m zastavil a vyskočil z vozidla. Začal utíkat do přilehlého lesního porostu, kde ho dopadla hlídka Policie ČR.

U řidiče byla provedena dechová zkouška na alkohol přístrojem Dräger s negativním výsledkem. Řidič se podrobil testu ke zjištění jiných návykových látek přístrojem DrugTest 5000 s pozitivním výsledkem na látku metamfetamin. Poté byl vyzván aby se podrobil vyšetření s odběrem moči nebo krve, se kterým souhlasil. V průběhu vyšetření se odmítl tomuto vyšetření podrobit.

Lustrací v dostupných evidencích Policie ČR bylo v evidenci vozidel zjištěno, že registrační značky jsou evidovány na jiné vozidlo. Dle lustrace VIN čísla vozidla řidiče bylo zjištěno, že je v evidenci vedeno jako odcizené již 4 dny před nehodou. Na místě nehody řidič nepředložil řidičský průkaz. Dle evidence mu byl již před tím zadržen v Německu.

Příloha IV

Ukázka bezpečnostní akce BESIPu – Připoutejte se!



Co říká zákon?

- Povinnost připoutat se je stanovena pro řidiče v § 6 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu (č. 361/2000 Sb.), pro přepravovanou osobu v § 9 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu (č. 361/2000 Sb.).
- Odpovědnost řidiče nákladního a osobního vozidla za děti (tj. osoby mladší 18 let) a jejich připoutání se dovozuje zejména z § 5 odst. 1 písm. j) a § 6 odst. 1 zákona o silničním provozu (č. 361/2000 Sb.). Pro řidiče autobusů je ale stanovena jen poučovací povinnost, a to v § 6 odst. 1 písm. g) zákona o silničním provozu (č. 361/2000 Sb.).

iBESIP.cz

MINISTERSTVO DOPRAVY



Připoutejte se!

Víte, že pokud se nepřipoutáte...

- ... ohrožujete nejenom sebe, ale i své spolujezdce? **Při nárazu je pravděpodobně zabijete svým tělem.** Přestože jsou připoutáni, zbytečně zemřou proto, že se nepřipoutal někdo jiný - to není fér!
- ... a nabouráte při rychlosti **50 km/h**, znamená to pro Vaše tělo **volný pád ze 3. poschodí (asi 10 m)**? A při rychlosti 70 km/h volný pád z 6. poschodí!
- ... a při nehodě zemřete, bude to celou naši společnost stát něco přes 9 miliónů korun (ztráta na produkci, sociální výdaje)? A to nepočítáme újmu pozůstalým (špatný psychický stav - ztráta zaměstnání, zhoršení zdravotního stavu, ...)? Není to tedy pouze **Vaše věc, ale týká se to nás všech!** Vyvážete-li „pouze“ s těžkým zraněním, bude to naši společnost stát zhruba 3 milióny korun.
- ... a máte auto vybaveno airbagy, řítíte se přímo smrti vstříc? **Airbag se proti Vám vyfuká rychlostí až 300 km/h**, je totiž konstruovaný na člověka v pozici sedadla, tedy připoutaného. **Pozor: pokud budete v okamžiku nárazu ladit rádio nebo hledat mapu, jste opět mimo pozici sedadla, tedy připoutaného!** **Pozor:** Airbag bez pásů je tedy mnohem horší, než být bez pásů i bez airbagu, čili dobrý sluha, ale zlý pán...
- ... bude **Vaše tělo pokračovat** při čelní srážce **stejnou rychlostí**, jakou mělo vozidlo před nárazem, **dokud nenarazí na čelní sklo, volant, airbag apod.** (fyzikálně se tento jev nazývá 1. Newtonův zákon o setrvačnosti a platí pro každého v jakémkoli automobilu).

Základní funkcí bezpečnostních pásů je pohlcení kinetické energie při nárazu vozidla, a to nejen zepředu, ale i zezadu. Další důležitou funkcí pásů je udržet tělo řidiče v sedadle, zejména při jízdě v zatáčce nebo při smyku vozidla.



Připoutali jste se správně?

Pás nesmí vést přes krk, vždy přes klíční kost. Pozor, abyste pod pásem neměli tvrdé a ostré předměty (propisovací tužky, mobilní telefon apod.), při kolizi Vás mohou vážně poranit.



Nastávající maminky

Mají se nastávající maminky v autech poutat bezpečnostními pásy? **Jednoznačně ANO!** A i v nejvyšším stupni těhotenství.

Co hrozí bez pásů

Ukazuje se, že zranění těhotných žen při dopravních nehodách jsou poměrně častá. **Až 70% všech těžkých poranění v době těhotenství jde na vrub právě dopravním nehodám.** Pás v naprosté většině případů pomůže nejenom mamince, ale i nenarozenému dítěti. Je však potřebné připoutat se správně.

Hlavní příčinou smrti plodu při dopravní nehodě je smrt nepřipoutané matky. Velkým rizikem pro plod je i malý náraz - není-li matka správně připoutána, může dojít k tzv. abrupci (odloučení) placenty. Pokud k tomu dojde, plod odumře a ženě hrozí, že vykrváčí. Abrupce placenty nastane v 1 až 5 procentech malých dopravních úrazů, ale ve 20 až 50 procentech těžkých havárií. Riziko smrti těhotné je v takovémto případě 10%, riziko nitroděložní smrti plodu až stoprocentní. Bezpečnostní pásy mohou toto riziko významně zredukovat.

Jak se má správně připoutat budoucí maminka



Těhotná žena musí použít **tříbodový** bezpečnostní pás a připoutat se, ať již řídí či sedí jako spolujezdkyně **vpředu či vzadu**.



Spodní popruh bezpečnostního pásu musí probíhat co nejhlouběji **pod břichem**. Šikmo nahoru vedoucí popruh musí směřovat stranou vedle břicha a procházet mezi prsy. Spodní část pásu se nikdy nesmí dostat do takové polohy, aby přecházela přes břicho. V takovém případě by totiž mohlo při nárazu dojít k poškození plodu.



Upnutí musí být **pohodlné**, ani příliš těsné, ani příliš volné. Pás nesmí sklouznout z ramene.



Je-li v autě airbag, sedadlo by mělo být posunuté **co nejvíc dozadu a opěradlo postaveno zpřímá**, mezi břichem a volantem musí být zachována co možná **největší vzdálenost**.



Ženy ve vysokém stupni těhotenství by už raději neměly samy řídit, protože **volant** představuje pro nenarozené dítě **největší riziko**.



Proč zády ke směru jízdy?

Nezapomeňte, že pro malé **děti** je mnohem bezpečnější **cestování** v dětské autosedačce **zády ke směru jízdy**. V případě čelního nárazu je hlava vržena velkou silou vpřed, poté dolů na hrudník a nakonec se vrátí zpět. Krk dítěte tomuto zatížení jen stěží odolá, protože hlava dítěte je v porovnání k tělu větší než hlava dospělého v porovnání k tělu.

Pozor: Nezapomeňte deaktivovat airbag!



Pro názornost si uvedme, jaké jsou pravděpodobné následky při nárazu do pevné překážky v rychlosti 80 km/h při nepoužití bezpečnostních pásů, rozřazované podle času počítaného od okamžiku nárazu:

0,026 sekundy po nárazu se začíná **deformovat nárazník**. Na vůz působí síla rovnající se třicetinasobku hmotnosti automobilu. **Osoby** v prostoru kabiny **se pohybují rychlostí právě 80 km/h**

0,039 sekundy po nárazu se **řidič i se sedadlem posune o 15 cm dopředu**

0,044 sekundy po nárazu dochází **prudkým nárazem hrudníku k destrukci volantu**

0,050 sekundy po nárazu rychlost klesá a na cestující působí síly převyšující 80krát jejich hmotnost

0,068 sekundy po nárazu **řidič narazí na přístrojovou desku**, tento náraz můžeme porovnat s dopadem břemena o hmotnosti 9 tun

0,092 sekundy po nárazu řidič a spolujezdec v jednom okamžiku **prorazí hlavou čelní sklo** a smrtelně si poraní hlavu

0,100 sekundy po nárazu je již zpravidla **mrtvé tělo řidiče**, opřené o volant, **vrženo zpět**

To co bylo popsáno se stalo za **jednu desetinu sekundy**. Představy, že nepřipoutaný řidič se drží volantu a je schopen náraz ztlumit tak, že má šanci na přežití, jsou velmi naivní a nezodpovědné.



- nepodceňujte krátké jízdy – nejsou bezpečnější – i na 100 m úseku může dojít k nehodě a to, že nebyla způsobena Vaší vinou Vám nebude nic platné
- kdo je zvyklý používat bezpečnostní pásy, je mu jízda bez nich již nepřijemná
- člověk řádně připoutaný bezpečnostními pásy má šestkrát větší šanci nebyť usmrčen
- airbag se při nehodě může stát pro nepřipoutaného smrtícím nástrojem, plní svou funkci pouze v kombinaci s bezpečnostními pásy

Příloha V

Dětské dopravní hřiště, Dny s BESIPem





Příloha VI

Dotazník

Jmenuji se Jana Večlová a jsem studentkou 3. ročníku Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, Pedagogické fakulty – obor sociální pedagogika.

Tento dotazník je anonymní, nepodepisujte se. Informace, které mi tímto dotazníkem sdělíte, budou použity pouze pro účely mé bakalářské práce. Odpovídejte, prosím pravdivě a otevřeně.

Předem děkuji za spolupráci.

1. Pohlaví:

- a) žena,
- b) muž.

2. Váš věk

3. Jste vlastníkem řidičského průkazu?

- a) ano,
- b) ne – prosím tento dotazník již dále nevyplňujte,
- c) řidičský průkaz mi byl odebrán.

4. Kolik let řídíte?

- a) 0-3 roky,
- b) 3-8 let,
- c) 8-15 let,
- d) více než 15 let.

5. Jak často řídíte?

- a) každodenně,
- b) 2-5krát týdně,

- c) maximálně 1x týdně,
- d) jen zřídka.

6. Nejčastěji řídíte:

- a) osobní automobil (do 3,5 t),
- b) motocykl,
- c) nákladní automobil,
- d) jsem řidič hromadné dopravy.

7. Setkali jste se někdy na silnicích s nevhodným chováním jiného řidiče/řidičky?

- a) ano,
- b) ne (přejděte k otázce č. 9),
- c) nevybavuji si (přejděte k otázce č. 9).

8. Popište, jak toto nevhodné chování vypadalo.

.....

.....

.....

.....

9. Setkali jste se někdy s řidičem/řidičkou, který vykazoval prvky agresivního chování?

- a) Ano,
- b) ne (přejděte k otázce č. 12),
- c) nevzpomínám si (přejděte k otázce č. 12).

10. Jak se agresivita řidiče/řidičky projevovala? Jak se choval?

.....
.....
.....
.....

11. Řidič/ka, která se dopustila dle Vás agresivního chování byl/a:

- a) muž,
- b) žena.

12. Choval/a jste se někdy za volantem agresivně?

- a) nikdy,
- b) ne,
- c) možná ano,
- d) ano, občas jezdím agresivně.

13. Pokud ano, proč? (stručně vysvětlete zda to bylo vaší náladou, rozpoložením nebo jako reakce na nějaký podnět...)

.....
.....
.....
.....

14. Při řízení občas používáte tyto prvky? (Můžete zaškrtnout i více možností)

- a) blikání, aby Vám vozidlo před Vámi uvolnilo cestu,
- b) prudké zastavení, vybrždění vozidla jedoucí za Vámi,
- c) kličkování mezi auty v hustém provozu,
- d) nevhodná gesta,
- e) najíždění na druhé vozidlo, úmyslné nedodržení bezpečné vzdálenosti,
- f) troubení na jiné vozidlo, které Vás předjelo, ohrozilo apod.,
- g) nadávky,
- h) nedodržení nejvyšší povolené rychlosti v obci,

- i) nedodržení nejvyšší povolené rychlosti mimo obec,
- j) jiné.....

15. Jaký předpis nejčastěji porušujete?

.....

16. Vybavíte si nějakou dopravně bezpečnostní akci?

- a) ano,
- b) ne,
- c) nevím co zařadit pod dopravně bezpečnostní akci.

17. Pokud ano, napište název, nebo jak akce probíhala.

.....
.....
.....
.....
.....

18. Oslovila Vás nějaká akce, tv spot nebo reportáž tak, aby jste se zamysleli nad stylem Vaší jízdy?

- a) Ano,
- b) ne,
- c) nevybavuji si.

19. Jaká akce či počin Vás zaujalo a nutilo k zamyšlení?

.....
.....
.....
.....
.....

20. Myslíte, že by bylo dobré, abyste měnili svůj způsob jízdy?

- a) Ano – v čem
- b) ne, jsem takhle spokojený/á,
- c) řídím dobře, nic měnit nepotřebuji.