

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
PEDAGOGICKÁ FAKULTA**

A

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



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2008

Michal Šubrt

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
PEDAGOGICKÁ FAKULTA**

A

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



Jednání dopravní veřejnosti

Autor: Michal Šubrt

Vedoucí práce: Mgr. Eliška Novotná, FM VŠE Jindřichův Hradec

Studijní program: B7507 Specializace v pedagogice, specializace Základy veřejné správy

Datum odevzdání : 31. března 2008

Prohlášení

Prohlašuji, že bakalářskou práci na téma

„jednání dopravní veřejnosti“

jsem vypracoval samostatně.

Použitou literaturu a podkladové materiály

uvádím v příloženém seznamu literatury.

Současně prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., v platném znění, souhlasím se zveřejněním své práce, a to v nezkrácené podobě, ve veřejně přístupné části databáze STAG, provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

Český Krumlov, březen 2008

podpis studenta

Anotace

Jednání dopravní veřejnosti

Cílem práce je popsat, zkoumat a zhodnotit vztah mezi jednáním účastníků dopravy, tj. sociálními normami a tou částí legislativy v oblasti dopravy, která zakotvuje právní normy jednání dopravní veřejnosti. Dále podat co nejširší přehled o způsobech a účinnosti ovlivňování jednání dopravní veřejnosti, posouzení míry efektivity tohoto působení a vycházet při tom především z praktických příkladů práce s dopravní veřejností v organizacích Jihočeského kraje. Pozornost bude věnována praktickým příkladům procesů záměrného ovlivňování sociální normy směrem k právní normě. Principem je podat námět na hledání optimálních možností zlepšení a současně poukázat na průběh sociální změny.

březen 2008

Poděkování

Za cenné rady, náměty a inspiraci

bych chtěl poděkovat

Mgr. Elišce Novotné,

vedoucí mé bakalářské práce.

Obsah

ÚVOD	7
1 PROBLEMATIKA, VYMEZENÍ POJMŮ	11
2 SOCIÁLNÍ JEDNÁNÍ	16
2.1 SOCIÁLNÍ JEDNÁNÍ INDIVIDUÁLNÍ.....	17
2.1.1 <i>Vzorce chování</i>	17
2.1.2 <i>Teorie konformity</i>	18
2.2 SOCIÁLNÍ JEDNÁNÍ SKUPINOVÉ.....	20
2.2.1 <i>Skupinová konformita</i>	20
2.2.2 <i>Referenční skupina</i>	21
3 NORMY	23
3.1 ETICKÉ NORMY.....	24
3.2 SOCIÁLNÍ NORMY.....	25
3.3 PRÁVNÍ NORMY.....	27
4 DOPRAVA A DOPRAVNÍ LEGISLATIVA	29
5 JEDNÁNÍ DOPRAVNÍ VEŘEJNOSTI V DOSAVADNÍCH DOSTUPNÝCH STUDIÍCH	35
6 PRAKTICKÁ ČÁST	42
6.1 CÍL VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ.....	42
6.2 STANOVENÍ DÍLČÍCH CÍLŮ.....	45
6.3 UŽITÉ METODY VÝZKUMU, CHARAKTERISTIKA VÝZKUMNÉHO VZORKU A PRŮBĚH VÝZKUMU.....	46
6.4 INTERPRETACE ZÍSKANÝCH VÝSLEDKŮ (ROZBOR).....	48
6.5 SHRUTÍ ZÍSKANÝCH VÝSLEDKŮ A OVĚŘENÍ PŘEDPOKLADŮ.....	61
6.6 DOPORUČENÍ KE ZLEPŠENÍ.....	64
ZÁVĚR	66
POUŽITÁ LITERATURA	69
PŘÍLOHY	72

Úvod

Motto:

Stav boje všech proti všem je stav, který je pro člověka nepřirozený, neboť nemůže žít osaměle a na svou vlastní pěst uspokojovat své potřeby. Aby lidé učinili svůj život bezpečným a aby si vzájemně pomáhali, uzavřeli mezi sebou společenskou smlouvu, tj. vytvořili společnost, stát a společné právo. Toto právo není určováno tužbami každého jednotlivce, nýbrž na základě moci a vůle všech.

Benedikt Spinoza, Etika, Nakladatelství Svoboda, 1977

Dodržovat zákony a jiné právní předpisy a respektovat práva spoluobčanů je obecnou povinností všech občanů. Vést občany k plnění těchto povinností je obecný společenský úkol, především preventivní a proto výchovná činnost zaměřená na účinné ovlivňování, na dobrovolné plnění povinností a na odstraňování příčin a podmínek jejich porušování, je nezbytnou nutností společensky akceptovatelného jednání dopravní veřejnosti. A jelikož již 13 let se v praxi dlouhodobě ovlivňováním jednání dopravní veřejnosti detailně zabývám, právě jeho aspektům se tato má práce podrobněji věnuje. O sociálním jednání účastníků dopravy, jeho ovlivňování a řešení vztahu mezi sociální a právní normou proto vypovídá teoretická část práce. Po kapitole č. 1, ve které pro správné pochopení a zainteresování do problematiky považuji za nezbytné vysvětlit základní pojmy a definice týkající se vybraného tématu, tedy v kapitole č. 2 vysvětluji, kteří aktéři mohou ovlivnit jednání dopravní veřejnosti, popisují individuální a skupinové jednání a objasňují pojmy vzorce chování, konformita a referenční skupina.

V silničním provozu platí vedle všeobecně uznávaných hodnot jako jsou zdvořilost, vzájemná tolerance, ohleduplnost a ohled na jiné účastníky, zároveň hodnoty společnosti, která je u nás založena i na soutěživosti a konkurenci: schopnost prosazení a uplatnění se, snaha zvítězit nad druhými a vypuzování slabších. Tyto hodnoty představují rozporné požadavky pro oblast sociálního učení. V každé společnosti existují všeobecné uznávané mravní hodnoty, podle

kterých je zaměřováno mravní vnímání. Kulturně očekávané jsou pro sociální jednání ve veřejném prostoru: zdvořilost, tolerance, ohled na druhé. Tyto hodnoty jsou právě dopravní veřejnosti zprostředkovávány v sociálních institucích a organizacích (rodina, škola, některá média, některé dobrovolné organizace, atd.). Stupeň civilizovanosti je v západním civilizovaném světě rád srovnáván s mírou všeobecné ochoty přijmout tyto hodnoty a jejich možného zažití ve společnosti. Fungování společnosti je zpochybňováno, když výše uvedené mravní hodnoty a normy již nemají platnost. V silniční dopravě a dopravním prostoru vůbec zažívají účastníci, jak již bylo výše řečeno, vedle pozitivních hodnot také jinou stránku společenské skutečnosti, a to hodnoty a způsob jednání, rozporný s požadavky přijatelnými pro oblast sociálního učení. Obzvláště při převládajícím počínání vůči např. slabším účastníkům provozu se ukazuje zvrát jinak platných norem. Především děti, starší lidé, postižení občané, chodci a cyklisté trpí bezohledností řidičů. Současně přitom formují ranné zkušenosti z dětství a mládí s realitou na silnici vlastní styl jednání dopravní veřejnosti. Proto se kapitola č. 3 zabývá osvojováním různých norem jednání a vysvětluje blíže význam etických, sociálních a právních norem.

Jakým způsobem jednáme při naplňování svých zájmů uspokojit své potřeby, je dáno naší socializací, v jejímž procesu si osvojujeme pravidla jednání. Ta vycházejí z osvojených sociálních norem, jejichž podhoubím je náš hierarchicky uspořádaný soubod hodnot. Zdrojem integrace lidí ve společnost se pak stává zákon, v případě jehož nerespektování následují sankce. Společnost proto vytváří legislativu a její samotný výkon umožňují její jednotlivé instituce. [9] V kapitole č. 4 se tedy zabývám vývojem a současným stavem dopravní legislativy a následně v kapitole č. 5 seznamuji s pozitivy a negativy jednání dopravní veřejnosti v několika dosavadních dostupných projektech a studiích.

Dopravní jednání závisí do značné míry na všeobecném systému hodnot a norem, kterými je dopravní veřejnost v průběhu vlastní socializace ovlivňována. Podat přehled o způsobech a účinnosti ovlivňování jednání dopravní veřejnosti a posouzení míry tohoto působení je proto jedním z cílů této práce. Důležitou hodnotou je v dnešní společnosti mobilita. Kdo vlastní vozidlo, vyjadřuje tím také svoji plnou příslušnost k naší společnosti. Proto se odehrává velká

část veřejného života a dění na silnici. Pouliční ruch a silniční doprava se v posledních desetiletích staly ústředním veřejným prostorem, v žádném jiném území nebo oblasti nedochází k tolika setkáním (i když jde o kontakty nepřímé). Způsob a styl interakcí v dopravním prostoru závisí do značné míry na obecných představách hodnot a norem. Aby se mohli členové společnosti založené na výkonu a konkurenci do této společnosti zapojit, je třeba se naučit a zvládnout odpovídající sociální dovednosti jako je schopnost prosazení se a uplatnění a připravenost podstoupit riziko. Tyto zásady a pravidla platí tím spíše v dopravě. Skutečnost, že se například v autoškole musí naučit zcela novým způsobům chování a sociálním pravidlům, neberou všichni lidé obvykle vážně. Popsat, zkoumat a zhodnotit vztah mezi jednáním účastníků dopravy, tj. sociálními normami a tou částí legislativy v oblasti dopravy, která zakotvuje právní normy jednání dopravní veřejnosti, je tedy cílem mé práce. V praktické části se proto zaměřuji na předestření praktických příkladů procesů záměrného ovlivňování sociální normy směrem k právní normě a vycházím při tom především z praktických příkladů práce s dopravní veřejností v organizacích Jihočeského kraje. Záměrem je docílit co nejefektivnějších nástrojů k omezení negativního jednání a tedy co nejúčinnějších způsobů ovlivňování jednání dopravní veřejnosti, současně podat námět na hledání optimálních možností zlepšení a poukázat na průběh sociální změny. K tomuto záměru směřuje a blíže jej uvádí praktická část práce v kapitole č. 6 s využitím ankety, jejímž účelem je mimo jiné získat určitou orientaci v možnostech působení na změnu sociální normy dopravní veřejnosti.

Metody použité v bakalářské práci jsou analýza a popis ovlivňování jednání dopravní veřejnosti, vztahu mezi sociálními a právními normami, a průběhu sociální změny; v neposlední řadě využívám poznatků ze své vlastní dlouholeté praxe. Jelikož snahou aplikační části je vycházet z praktických příkladů práce s dopravní veřejností v organizacích Jihočeského kraje, a jelikož mojí snahou bylo tedy podat výpověď o indikátoru, jako vhodnou jsem pro tento účel zvolil anketu, jež se věnuje ovlivňování jednání dopravní veřejnosti, jako metody pak byly zvoleny pro tento účel technika dotazníku a technika rozhovoru. Nástrojem sběru anketních dat u techniky dotazníku byl pak formulář dotazníku v elektronické podobě (tj. dotazník na dálku, bez mediátora) a nástrojem sběru anketních dat u rozhovoru vytisknutý

formulář dotazníku, do nichž byly zaznamenávány výpovědi. Následným krokem byla analýza dat ankety. Jelikož z důvodu práce s ne plně validními, reliabilními a reprezentativními daty nemělo být cílem docílit složité analýzy a interpretace, pro dosažení nastolených cílů byly získané výsledky následně rozděleny a interpretovány jednoduchou formou dle definovaných jednotlivých dílčích cílů.

1 Problematika, vymezení pojmů

Současná situace v dopravě je výsledkem dosavadního historického vývoje, rozvoje národního hospodářství, mezinárodních závazků a ekonomických a právních možností státu. Vzhledem k relativní časové a obsahové sociální stabilitě ve společnosti umožňuje existence norem předvídatelnost sociálního jednání a formování sociálních rolí, jelikož doprava sama o sobě je epicentrem častých konfliktních situací. Pro daný stav ovšem neexistuje jenom jediný vzorec chování, jedno jediné řešení situace, navíc ve většině případů jednání vždy nestačí dodržovat pravidla, ale další situace je jednání účastníků dopravy nutné řešit dalšími jinými přístupy. Proto právě jako mimořádně důležité vyvstává studium lidského činitele v dopravě a jednání dopravní veřejnosti. Předmětem zkoumání tedy bude vztah mezi jednáním účastníků dopravy, tj. sociálními normami a tou částí legislativy v oblasti dopravy, která zakotvuje právní normy jednání dopravní veřejnosti, spolu s podáním přehledu o způsobech a účinnosti ovlivňování jednání a posouzení míry efektivity tohoto působení.

Pro správné pochopení a zainteresování do problematiky je nezbytné vysvětlit základní pojmy a definice týkající se vybraného tématu:

Socializace

„Socializace (z lat. socialis = družný, spojenecký, manželský) je komplexní proces, v jehož průběhu se člověk jako biologický tvor stává prostřednictvím sociální interakce a komunikace s druhými sociální bytostí, schopnou chovat se jako člen určité skupiny či společnosti. Socializace spočívá v osvojování hodnot, norem a způsobů jednání srozumitelných a platných v dané kultuře či subkultuře.“ [6, str. 1012]

Jednání

„Jednání je postojově organizovaná a cílově zaměřená činnost zahrnující analýzu situace, anticipaci výsledku a plán jeho dosažení. Předpokládá vstupní motivaci a průběžné sociální učení v sociální interakci. V obvyklých sociálních situacích je jednání spjata s očekáváním reakce relevantních jiných osob a referenčních skupin. Jednání směřuje k praktickému přetváření prostředí. Zahrnuje hledání, testování a modifikování způsobů, jak dosáhnout stanoveného cíle.“ [6, str. 462]

Sociální jednání

„V obecné analýze sociálního jednání je souvislost se světem hodnot implicitní, ale projevuje se výrazně v tom, že toto jednání je charakterizováno jako legitimní jednání, tzn. že je spjata s představou existence legitimního řádu, který jednající pokládá za platný; není totiž redukováno na pouhý návyk nebo zájmový kalkul.“ [6, str. 1063]

Veřejnosti, veřejnost

„V současnosti konstatujeme dva souběžné procesy: v jednom se veřejnost v důsledku bohatší struktury zájmů a množství zájmových skupin postupně stále více strukturuje do početné plurality veřejností; ve druhém v důsledku přibývání množství veřejností vstupuje stále více lidí ze soukromé sféry do sféry veřejné a zvětšuje se tzv. široká (z hlediska postojů a mínění neuchopitelná) veřejnost. V běžném hovoru se např. rozlišuje laická, odborná, informovaná, vnímavá sympatizující či nátlaková veřejnost. Veřejnosti vznikají, zanikají a různě se překrývají, přičemž lidé se v nich pohybují spojení postojem a míněním. Veřejnosti nejsou ani organizacemi, ani zájmovými skupinami, i když ty úzké a málo početné veřejnosti jsou s nimi propojeny. Za širokou veřejnost je pak mnohdy považována jedna z veřejností: v lepším případě ta nejpočetnější a v horším případě ta, která o sobě nejvíce dává vědět. Proto vždy, kdy jde o veřejnost, je třeba položit otázku: kterou veřejnost?“ [8, str. 14]

„Dnes je pod pojmem veřejnost vesměs chápána větší část společnosti, zainteresovaná ve výsledcích ekonomických a společenských aktivit s obecnějším dopadem, na řešení určitého společenského problému, resp. na společenském dění jako takovém.“ [6, str. 1382]

Dopravní veřejnost

Obecně lze do dopravní veřejnosti zahrnout každého, kdo vstupuje a účastní se jednání v dopravním prostoru. Konkrétně tak můžeme pojmenovat např. řidiče motorového vozidla (motocyklu, osobního automobilu, nákladního automobilu, autobusu, apod.), řidiče nemotorového vozidla, jízdního kola, povozu, tramvaje, metra, vlaku, letadla, chodce (tím je každý, kdo jde po chodníku nebo po vozovce, jede na kolečkových bruslích, na lyžích, na koloběžce apod.), vede po chodníku nebo po vozovce jízdní kolo, psa, sáně, táhne nebo tlačí vozík, kočárek apod.) spolujezdce nebo cestující ve vozidle, vlaku, metru, letadle, nebo jiném dopravním prostředku a dále všechny ostatní účastníky dění v dopravním prostoru, ale např. i toho, kdo poskytuje jakékoliv dopravní služby a logistiku, účastní se sociálně-právního prostředí v dopravě, či se jinak podílí na organizaci dopravního trhu a prostředí.¹

Norma

„Norma (z lat. norma = úhelnice, míra, měřítko) je pojem používaný ve třech významech: 1. označuje to, co je normální, co se ze statistického hlediska obvykle vyskytuje, je obvykle zjištěitelné, odpovídá centrálním tendencím v rozložení četností měřitelného znaku, tj. normálnímu rozložení podle Gaussovy křivky²; 2. někdy se pojem norma užívá ve smyslu jakéhokoliv sociálního determinismu nebo jakéhokoliv sociokulturního regulativu, který v určité situaci působí na lidi jako členy skupiny a ovlivňuje jednotným způsobem jejich chování; 3. v nejčastěji užívaném významu, který můžeme pokládat za základní, označuje

¹ Konkrétně vymezení tohoto termínu dostupná literatura neuvádí, obecně bylo při jeho definování čerpáno z učebnice dopravní výchovy na základních školách: Votruba, J. *Dopravní výchova*. 1. vyd. Praha, FORTUNA 1992. Počet stran 64. ISBN 80-85298-98-8.

² Gaussovou křivkou rozumíme z exaktního hlediska rovinnou křivku zvonovitého tvaru, která znázorňuje normální rozložení pravděpodobností, resp. rozložení náhodných chyb.

pojem norma obecné verbalizované pravidlo, jež mají jednájící ve svém chování respektovat a které se pro ně pokládá za závazné.“ [6, str. 692]

Sociální norma

„V nejširším významu se vztahuje k pravidlům, zavazujícím jedince k určitému způsobu chování a vyžadujícím konformitu, zpravidla proto, že předepsané a vyžadované chování je pro sociální útvar účelné. Sociální norma je souborný termín, pod nějž se zahrnují obecná, společensky přijatá, uznávaná a tím závazná pravidla, vymezující více či méně očekávané standardizované způsoby chování příslušníků určitého sociálního útvaru, příp. kultury. Jejich nedodržování je společensky trestáno a utlumováno, dodržování preferováno a odměňováno.“[3, str. 247]

Sociální kontrola

„Sociální kontrola je konfrontace reálného chování jedince nebo skupiny s kolektivními sdílenými hodnotami a normami tohoto chování, průběžně prováděná účastníky sociální interakce. Zjišťuje deviace od standardů společenského soužití a jako regulativní mechanismus směřuje k jejich odstranění prostřednictvím sankcí.“ [6, str. 527]

Sociální změna

„Sociální změnou rozumíme relativně trvalou změnu vzorců chování a kulturních vzorců a změnu sociální struktury. Zdroji sociální změny jsou změny přírodního prostředí, populace, vědy, technologií, atp.“ [9, str. 39]

„Sociální změna je hodnotově neutrální označení významných, v čase rozložených alternací (záměn, střídání, proměn) v sociální struktuře (tj. v sociální hierarchii, vzorcích činnosti a interakce mezi sociálními skupinami), ve vzorcích sociálního chování a v kulturních vzorcích, zejména v hodnotových a normativních strukturách. Pojem sociální změny je velmi obtížně

definovatelný právě pro záměrnou hodnotovou neutrálnost a vědomou bezbarvost. Pojem sociální změna totiž v sociologii i v jiných sociálních vědách postupně vytlačil hodnotově exponovanější pojmy vývoj, evoluce a zejména pokrok, ačkoliv s nimi tvoří pojmový celek.“
[6, str. 1443]

2 Sociální jednání

Kteří aktéři mohou ovlivnit jednání dopravní veřejnosti:

My samotní, rodiče a opatrovníci (jsou pro nás vzory, hrdinové), vzdělávací instituce (poskytují nám znalosti, dovednosti, pořádají kurzy, soutěže), starostové a představitelé obcí (vytvoření bezpečné obce pro všechny), politikové obecně (naplňování cílů, řešit dopravu jako problém celé společnosti), společenské organizace (vytvoření dopravního povědomí i ve sportovních oddílech, mládežnických organizacích, apod.), soukromé společnosti, celebrity a zábavní průmysl (apel na všechny slavné, osobnosti ze sportu, filmu, hudby, kultury – ti všichni ovlivňují naše chování a jdou nám současně příkladem – proto propagovat bezpečné a slušné chování), a dále média (snadno ovlivňují – musí však zaujmout zodpovědný a přesný postoj) - sdělovací prostředky současně mohou podpořit prostřednictvím zodpovědného a objektivního přinášení informací kampaně a ovlivnit změny ve společnosti, které mohou vést ke změně v agresivním chování a postojích, i k sociální změně.

Lidé jsou od přírody náchylní k teritorialitě a mají tendenci brát vozidlo jako rozšíření svého osobního teritoria. Mají pocit být ohroženi ostatními vozidly a potom reagují agresivně nebo tak, že ztrácí pocit sebeochrany. Řízení tak může vést některé k tomu, že za volantem mají pocit, který nemají například ve svém zaměstnání nebo v rodině. To se může projevit efektem pánů „Jekylla a Hydea“, kdy se někdo uctivý a milý stane za volantem agresivním. Vážnější jsou pak řidiči, kteří se pokoušejí hrozit nebo trestat ostatní za určité chování, které je jim nepohodlné. Toto chování se také nazývá „bdělým“ postojem a zahrnuje chování jako je najíždění na vozidlo jedoucí vepředu, náhlé brzdění jako varování vozidlu jedoucím vzadu, blokování jízdního pruhu, oslňování dálkovými světly jako trest pro ostatní řidiče, pokřikování nebo provádění obscénních gest na ostatní řidiče. Všechny typy zmíněného jednání jsou v moderní době dále podporovány stresem a nedostatkem času. Na vrcholu této pyramidy jsme médii bombardováni agresivním chováním ve zlehčujícím slova smyslu jako automobilové honičky ve filmech nebo dětských videohrách. Agresivní řízení je naučené

chování, děti se agresivní chování navíc při řízení učí od svých rodičů. Když rodiče respektují pravidla, bude je ctít i mladý budoucí řidič.

Všimněme si také, co bývá zprostředkováváno dnešní společností: senzace a výpovědi nejruznějších celebrit – „za kolik minut stihl trasu Brno – Praha?“, „jak zapůsobila svým šarmem na policistu?“, „jak na jeho motorku s překrytým číslem policisté nestačí“. Rychlost a výkon se zároveň stávají fetišem pro ty, kdo za vrcholžitku považují jízdu se zvýšenou hladinou adrenalinu v krvi. Tohle vše výše uvedené pak spoluvytváří ve veřejnosti povědomí „normálu“ či následováníhodného jednání.

Cílem společnosti pak je eliminovat jednání těch, kteří se opakovaně dopouštějí závažných dopravních přestupků, a tím se stávají nespolehlivými k řízení motorového vozidla a k účasti v dopravním provozu vůbec.

2.1 Sociální jednání individuální

Mohlo by se zdát, že individuální jednání není předmětem zájmu sociologie. U motivace jednání tomu opravdu tak je, co je avšak v centru zájmu sociologů, to je sociální interakce – a ta začíná dyadickou interakcí (tj. mezi dvěma lidmi). [9]

2.1.1 Vzorce chování

V procesu socializace jsou člověkem osvojovány vzorce chování. Představují určitý recept na jednání v konkrétní situaci a vycházejí z nás, z toho jací jsme, co jsme zažili - odrážejí naše hodnotové hierarchie a normy. Využití vzorců chování ulehčuje život: nezatěžujeme se v každé situaci rozhodováním jak jednat, nýbrž jednáme podle svých vzorců (pravidel). Tím můžeme směřovat energii rozhodování jinam a ne na běžnou každodennost. Naše jednání je tím tedy do jisté míry automatické, a teprve jsme-li vyvedeni z každodenní samozřejmosti, hledáme následně situační řešení problému. Stavíme-li případně rutinní jednání do existenciálního významu, stává se jednáním rituálním. Rituály můžeme shledávat často jako iracionální, pro naší existenci jako nepodstatné, jejich význam ovšem spočívá v jistotách, které dávají, či posilují. Vzorce chování jsou individuální, vycházejí z naší osobnosti, životní

historie a situace. Vytváříme si je v rámci vzorců chování společných celé kultuře; jejich kulturní podmíněnost totiž většinou objevujeme až v situaci konfrontace s kulturou jinou. [9]

2.1.2 Teorie konformity

Jak jednáme, abychom mezi druhými obstáli? Z toho, čím disponuje společnost, každému z nás vyhovuje něco více a něco méně, protože jsme různí. Naše jednání je tedy vždy určitým kompromisem mezi souzněním se společností a jejím zavržením. Americký sociolog Robert Merton, jenž stál u zrodu moderní sociologie, uvažoval ve 40. letech 20. století o dvou globálních společenských faktorech, ve vztahu k nimž dochází k diferenciaci individuálního sociálního jednání, a to:

1. **cíle, které si společnost klade** (a definuje v politických programech, vládních prohlášeních, strategických dokumentech atp.) - jsou vždy kulturními cíly (lidé tvoří kulturu);
2. **prostředky, kterými je těch cílů dosahováno** (práce, násilí, propagace atp.) - jsou vždy institucionální (lidé ve své kultuře vytvářejí instituce jako nástroje dosahování cílů, např. instituci rodiny pro cíl socializaci).

Na základě přijímání nebo odmítání těchto výše uvedených faktorů Merton vytvořil teorii konformity, která je typologií individuálního sociálního jednání.

Jednotlivé typy jednání pak korespondují s typy lidí:

konformní jednání jako jednání v souladu s cíli i prostředky, které pro jejich dosahování společnost volí. Jedinec a společnost jsou v souladu. Pro sociální integraci je potřeba konformní většina. Většina však nesmí být příliš velká, jinak ve společnosti dochází k absenci napětí a společnost ztrácí dynamiku;

inovační jednání jako jednání v souladu s cíli společnosti, hledá však jiné prostředky pro jejich dosažení. Inovace je zdrojem napětí, které je-li vhodně regulováno, dává společnosti potřebnou dynamiku;

rituální jednání jako jednání respektující postupy při ignoraci cílů, ať z lhostejnosti nebo jsou-li považovány za nepřijatelné;

ústupové jednání jako jednání ignorující vše, o co společnost usiluje, cíle i prostředky; tito aktéři unikají ze společnosti;

rebelie jako jednání zavrhuje vše, o co společnost usiluje, cíle i prostředky; tito aktéři se však nejen bouří, přinášejí však zároveň i nové cíle a postupy. [9]

Aplikace teorie na dopravní jednání:

Při individuálním jednání je účastník dění v silničním provozu v zásadě ovlivňován interakcemi, k nimž v průběhu jeho jednání dochází, ať už jde o jeho způsoby jednání, či jednání ostatních účastníků silničního provozu, které působí na něj, nebo veškeré dění v dopravním prostoru, které jej při jeho jednání ovlivňuje. V silničním prostoru vzniká nespočet interakcí, které účastníka ovlivňují a právě využití vzorců chování umožňuje ulehčit jeho jednání tím, že nevytváří tlak činit opětovně v každé interakci, např. na každé křižovatce, přecházení silnice, či jízdě na kole, složitým rozhodováním jak jednat, nýbrž využíváme v těchto situacích svá zažitá pravidla, jelikož právě i převážnou část interakcí v silničním provozu lze vidět jako automatické, rutinní. Za své individuální jednání v silničním provozu také účastník vždy sám plně odpovídá. Pak jde především o to, zda se jedná o jednání konformně vedené a v souladu s cíly společností kladenými, i prostředky k jejich dosažení (dodržování pravidel silničního provozu a akceptace společenských trendů), či zda o jednání společensky nepřijatelné (nelegitimní) a v nesouladu s normou. Pak proti takovému účastníku společnost disponuje mechanismy, kterými působí směrem k dodržování norem.

2.2 Sociální jednání skupinové

Zatímco při individuálním jednání je člověk ovlivněn interakcemi, k nimž dochází a za která plně odpovídá, skupinové jednání je dáno skupinovým myšlením a skupinovou atmosférou. Skupinové jednání totiž není souhrnem individuálních jednání členů skupiny. Kdo však za skupinové jednání odpovídá – všichni (skupinová vina) nebo jen skupinový vůdce? V praxi se setkáváme často s přesvědčením, že spíše nikdo; tento postoj lze shledávat v tom, že žádný z členů se zpětně ve skupinovém jednání nepoznává. [9]

2.2.1 Skupinová konformita

Přijímám-li skupinu se vším, tzn. přijímám skupinové cíle, i skupinové jednání, jsem jejím konformním členem. Konformita je pro jednotlivce příjemný stav souladu se světem, svoji každodenní existenci prožíváme ve světě právě prostřednictvím sociálních skupin. O co silnější je moje konformita, tím více se se skupinou identifikuji. Pro jednotlivce identifikace se skupinou může přinést však i nebezpečí oslabení vlastní identity (člověk ztratí sám sebe ve skupině). Vzdát se individuální odpovědnosti za své jednání je lákavý únik a úleva z dospělé svobody do skupinové závislosti. Platí, že čím více členů skupiny je konformních, tím je skupina integrovanější, a naopak. Konformita je tedy pro existenci sociální skupiny nezbytná. Konformita jednotlivých členů a skupiny se logicky proměňuje v čase, nebude tudíž zůstávat spontánně neměnná. Pro posilování své konformity skupina může využívat určité nástroje (kromě vlastního posilování své podstaty v hodnotách, idejích a zdrojích):

- **skupinové symboly.** Jsou-li adekvátní sociální situaci, plní integrační funkci ve skupině. Symbolem můžeme pojmenovat oblek, úpravu vlasů a obličej, mimiku, způsob chůze, předmět, logo, melodii (např. hymnu, znělku, atp.), či jiné. Aby byla splněna funkce symbolu, je nezbytné jeho povýšení z běžného prožitku na symbolický význam, kterého se ovšem musí účastnit všichni relevantní aktéři relevantní sociální situace. Poté musí však zároveň manažer, vůdce ve smyslu opinion leader, či mluvčí symboly záměrně využívat (vyvěšovat vlajku, používat dopisní papír s logem, atp.). Symboly často přežívají již odeznělé skupinové ideje (místo obsahu zůstává již jen

rámec, tvořený symboly - proto např. občasné dohady o národní identitě v době zániku národních států).

- **skupinové rituály.** Rozumíme jimi opakované jednání, kterému přikládáme zvláštní význam. Totéž jednání může být pro jednu skupinu normálním a pro jinou rituálním. Takové normální jednání (kterým skupina dosahuje svých cílů) lze často vnímat jako rozumné, zatímco rituální jednání má mnohdy nálepku iracionality.

Každá skupina má svoji jedinečnou skupinovou atmosféru. Ta vzniká v procesu skupinových interakcí mezi členy skupiny a mezi skupinami, obsahuje hodnoty, normy, pravidla a zdroje, je prostoupena cíly, potřebami a zájmy, a je protkána symboly a rituály. V této atmosféře jsme my jako členové skupiny, tuto atmosféru vytváříme a ona vytváří nás. [9]

2.2.2 Referenční skupina

Skupina, se kterou se identifikujeme (chceme se účastnit dění v ní, jednat stejně jako její členové), je referenční skupina. Jsme-li členy referenční skupiny, jsme spokojení. Pokud však jejími členy nejsme, je naše jednání zdrojem napětí. Identifikuje-li se jedinec se svoji nečlenskou skupinou (přeje si být jejím členem), hovoříme o aspiraci na členství. Takový aspirant podniká kroky pro naplnění svého přání a svým jednáním se na ni orientuje. Je-li referenční sociální skupina skupinou otevřenou, podporuje tuto orientaci a je vstřícná vůči aspirantům na členství, dojde k procesu tzv. anticipující socializace. Na jeho konci se stává jedinec členem své dosud nečlenské referenční skupiny; členství je pro něj navíc od počátku snadné, jelikož je na něj připraven. Anticipující socializace člena skupiny pro nečlenskou skupinu je členskou skupinou vnímána negativně, je pro ni obtížná a je v ní zdrojem napětí. Člen takové skupiny (jelikož pro něj není referenční skupinou), většinou zeslabuje aktivní účast skupinového života a svým postojem znevažuje skupinové hodnoty. Členská skupina následně takového odpadlíka sankcionuje. Proces sankcionování prochází třemi fázemi: přesvědčovací (v této fázi skupina projevuje o odpadlíka zájem), nulovou (odpadlík je ve skupině trpěn) a vylučovací (odpadlík je ze skupiny vyobcován). Socializace pokračuje, je-li člen skupinou vyobcován, avšak ten vstupuje následně do dosavadní nečlenské referenční

skupiny. Je-li ovšem jeho nečlenská referenční skupina skupinou uzavřenou a proces anticipující socializace není možný, pak se jedinec, kterého jedna skupina vyloučila a druhá skupina nepřijala, ocitá v situaci sociální marginalizace a jedná se o vyvázání ze skupinových vztahů. [9]

Aplikace teorie na dopravní jednání – např. ukázka skupinového tlaku stejně starých vrstevníků:

Vedle všeobecných požadavků jejich sociálního okolí jsou především mladí lidé v dnešní dynamické společnosti ve vysoké míře vystaveni právě očekáváním referenční skupiny svých vrstevníků stejného věku. Například vlastnictví vozidla, či rychlého motocyklu a aktivní účast na motorizované silniční dopravě vyjadřuje výkonnost a dynamiku dotčeného jedince; především právě pro mladistvé můžeme hovořit i o důležitém symbolu statutu. Motiv, být uznáván jako plnohodnotný člen dnešní na úspěch založené společnosti, platí obzvláště pro věkově specifické zájmy a snahy tzv. mladých dospělých – ti se nacházejí ve specifickém období svého života, ve kterém rozvíjejí svůj sociální status soukromé i veřejné oblasti. Např. právě ofenzivní způsob jízdy je pak formován očekáváním „mužské role“, doprovázený agresivitou, či dominancí (sociální chování v referenční skupině mladistvých je často formováno a ovlivňováno konkurenčními situacemi - při skupinovém zážitku se vyskytuje potěšení z jízdy často teprve v souvislosti s demonstrací převahy a odvahy; přitom hraje obvykle dopravní funkce vozidla spíše druhotnou roli). Pokud by člen takovéto postoje aktivním způsobem nepřijímal, bude skupinou sankcionován pro znevažování skupinových hodnot. Nulová, či dokonce vylučovací fáze sankce by pak mohla pro takového mladistvého, měřeno samozřejmě jeho pohledem, nedozírné následky – není prozatím věkově, mentálně i hodnotově totiž často schopen kolem sebe akceptovat jinou skupinu, se kterou by pro něho bylo přijatelné se identifikovat.

3 Normy

Jednání, které je v souladu s normou, lze nazvat legitimním a je považováno za společensky přijatelné. V procesu socializace si jedinec osvojuje různé normy jednání, např. etické či právní. [9]

Norma je takový předpis, který musí být plněn, aby bylo dosaženo cíle, který normy stanovující autorita uznává za vhodný nebo správný, a který ti, jichž se týká, plní (ať už z vnitřního přesvědčení, nebo jsou k tomu donuceni vnější mocí). Logické normy musejí být zachovávány, jelikož slouží společnosti k dosažení konkrétního cíle – k správnému myšlení, gramatické normy ke správné mluvě, právní normy k udržení právního řádu, mravní normy k zachovávání mravních vztahů apod. K nezbytným předpokladům normativních vztahů tedy patří: 1. cíl, kterého autorita normy stanovující chce dosáhnout, 2. systém předpisů (norem), na jejichž splnění je vázáno dosažení cíle, 3. autorita, stanovící normy, případně 4. donucovací opatření, sankce, jimiž je stíháno překračování norem. Cíl dodává normám jak jejich vnitřní ospravedlnění, tak je zároveň pojítkem mezi systémem mravních norem a mezi společenskými potřebami a zájmy. Normy jsou vždy odrazem určitých společenských zákonitostí, jsou výtvary společenského vědomí, které odrážejí zákony společenského bytí. Takový odraz však může být poněkud zkreslený. Normy jsou totiž odrazem určitých pohybových zákonitostí společnosti v určitém momentu vývoje a totiž jeho klidovým produktem. Společenské zákony se logicky mění, zatímco normy jsou relativně konstantní. Pak některé normy, které již neodpovídají skutečnému stavu, upadají jednoduše v zapomnutí, oproti jiným takovým, které zůstávají v platnosti a jejich dodržování je vymáháno, avšak které se díky tomu částečně stávají brzdou vývoje a bývají následně odstraněny buď v rámci stávajícího právního řádu (cestou novelizace zákonů) nebo schválením nových zákonů. [10]

Obecně lze konstatovat, že etická norma jde ruku v ruce s právní – kromě toho, že respektujeme pravidla silničního provozu (tedy právní normu), je současně nezbytnou podmínkou společensky přijatelného jednání i vlídnost na ostatní účastníky silničního provozu a tedy postoj nestydět se dát jim to najevo – chránit slabší ohleduplností vůči nim,

předvídat, nedat se vyprovokovat a nechťt být samosoudci, nevymáhat své právo násilím, naopak jít příkladem a být trpěliví. Navíc dochází k situacím, ve kterých k ovlivnění jednání žádný předpis nepomůže a v takových situacích přizpůsobení, způsob a styl jednání záleží pouze na nás. Interesantní je např. vysledovaná změna jednání českého řidiče po překročení našich západních nebo jižních hranic. Velmi agresivní řidič působí v dopravním prostředí jiného státu poněkud nepatřičně – výjimkou nejsou reakce ostatních řidičů (např. ve Spolkové republice Německo), kteří na takové porušení norem upozorní policii mobilním telefonem, jelikož se cítí sami ohroženi. To samozřejmě odpovídá i celkovému náhledu na porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích, které je v Evropě na západ od našich hranic vnímáno jako asociální a sociálně patologický jev. Z výše uvedeného se může jevit, že docílit obdobného chování musí být jediné záležitostí policie a tedy represe obecně. Je však dnes všeobecně známo, tato represe musí být doplněna účinnou výchovou, kvalitní legislativou a opatřeními v oblasti silničního provozu a pozemních komunikací. Nedocnění některého z těchto prvků vede k tomu, že celý systém se stává pak nefunkčním. Zároveň je stát povinen chránit zajištění bezpečnosti dopravního prostoru a provozu na pozemních komunikacích i všech účastníků, kteří se na provozu podílejí. O tom, že právní normy chrání nejenom jednotlivé účastníky provozu, ale i obecný zájem společnosti, není pochyb. Pravidly provozu je povinen se řídit každý, kdo se jej účastní³, tedy veškerá dopravní veřejnost. K tomu je proto nezbytné, aby její jednání bylo směřováno.

3.1 *Etické normy*

Existují jisté normy, bez nichž by nefungovaly lidské vztahy. Často se ptáme, co dělat, abychom žili důstojným lidským životem. Etika se tak stává normativní vědou o lidském jednání, etymologicky je pak slovo etika odvozeno od řeckého *ethos*, zvyk, obyčej, charakter. Morálka pak jako obsah etiky obsahuje vše, o čem člověk přemýšlí a co činí k uskutečňování dobra. Je proto legitimní, že pro přežití lidstva i smysluplné fungování vztahů je nutné nalézat a respektovat základní mravní vědomí a hodnoty. Všeobecně platné principy samozřejmě

³ Vychází z jednotlivých ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

existují a umíme je pojmenovat. Jedním z nich je přirozený mravní zákon; jedná se o nejobecnější a neměnné etické normy, jež vycházejí z lidské přirozenosti, závazné mravní zásady společné všem. Tento přirozený zákon je zakódován v lidském bytí a jasně ukazuje, co konat a čeho se vyvarovat. Lze vysledovat některé obecné principy: úcta k lidské osobě a uznání lidské důstojnosti, respekt k autonomii a svobodě druhého, princip spravedlnosti (rovnost a stejná práva všech), solidarita, či princip ekologické odpovědnosti na Zemi a její budoucnost. Logikou přirozeného zákona je tedy odklon od egoismu a příklon k druhému. Lidské vztahy se odehrávají v komunikaci a ta může mít různou formu, ať už máme na mysli soupeření v pozitivním (aktivuje síly a zároveň se řídí pravidly fair play) i negativním smyslu (bezohledná dravost, snaha druhého zneužít, či zničit). Další formou je spolupráce, vyžadující snižování egoistických tendencí a upevňování prosociálních vlastností. Etické zásady je třeba aplikovat i právě v běžných a oficiálních vztazích. Ve všem, co ve vztazích prožíváme, můžeme hledat po staletí platnou zásadu: co nechceš, aby ti činili druzí, nečiň ty jim. [1]

Za etickou normu lze obecně považovat závazné pravidlo lidského chování specifikující morálku a ukazující význam či nezastupitelnost její sociální funkce. Jednotlivé aplikace etické normy, které mají vesměs značně abstraktní a obecný charakter, procházejí morálním soudem, rozhodnutím nebo volbou jednajícího individua. Etické normy neupravují vnější regulativní stránku lidského chování, ale ovlivňují ji právě prostřednictvím vnitřní motivace; jsou tudíž založeny na morálních hodnotách a představách obecnějšího charakteru, jako jsou principy, ideály, či právě pojetí dobra a zla.

3.2 Sociální normy

„Shoda na očekávaných jednání v sociální pozici je sociální norma: ta zakotvuje takové sociální jednání, které je většinou považováno za obvyklé. Za hraní role v rozporu se sociální normou následuje sankce: její funkcí je signalizovat nesoulad s normou. Pokud jedinec koriguje na základě přijatého signálu své jednání v pozici, funguje mechanismus sociální kontroly. Té se účastníme všichni jak na straně sankcionujících, tak sankcionovaných.“ [9, str. 27]

Do sociálních skupin vstupujeme s různými vlastními pravidly jednání a v jejich interakci dochází k vytváření skupinových pravidel jednání, tzn. především skupinových hodnot a skupinových sociálních norem. Sociální norma sděluje, jaké jednání společnost přijímá, ale nesděluje, je-li jednání v souladu s dalšími normami. Normální může být tedy jak jednání neetické, tak i protiprávní. Sociální norma vzniká jednáním většiny, nebo dominantní skupiny či vůdce a je přenášena kulturou. Je obtížné ji verbálně sdělit, získat informace o sociální normě lze především zkušeností. Je zároveň pružná a stále znovu vytvářena v každodenních sociálních interakcích. Sociální norma obsahuje, jaké jednání je legitimní, jakou odchylku od legitimního jednání lze tolerovat, informaci o nelegitimním netolerovaném jednání a sankci (důsledek překročení zákazu). Obecně platí, že v málo tolerantní konzervativní společnosti s jednoznačnými normami přibývá sociální deviace, zatímco s přibývajícím tolerancí ubývá sociálně deviantního jednání. Nicméně většina populace jedná v rámci tzv. tolerančních limitů. Pak ti, kteří svým jednáním toleranční limit překročí, jsou sociální devianti; přijímaná sociální deviace však neohrožuje sociální normu, zatímco odmítaná ano. Bez deviantů by zároveň byla sociální norma strnulá, díky jejich existenci stále zpochybňována a díky tomu prochází následně inovací. Změna sociální normy se děje postupně: jednotliví sociální devianti se integrují zprvu do částí pozitivní deviace, až se vyvinou ve většinu či silnou skupinu normu vytvářející. V rámci nerespektování sociální normy rozeznáváme, pokud sociální deviant sociální normu nezná, či ji zná, ale ignoruje ji, a nebo sociální normu zná, ale v zásadě s ní nesouhlasí. Pro společnost nejpodstatnější sociální normy jsou pak povýšeny do podoby právních norem. Napětí mezi sociální a právní normou můžeme registrovat jako trvalé a pocházející z různých dynamik sociálních a právních procesů, což je dáno hlavně tím, že zatímco sociální norma je pružná, pak právní norma je ze své podstaty strnulá. Sankční složka sociální normy má velký význam v navození procesu sociální kontroly. Sankce není a nemá být v tomto smyslem trestem, nýbrž signálem, co není vhodné dělat. Je-li v silách devianta schopnost či ochota signál přijmout a vyhodnotit ho, pak je pro něj tato zkušenost pozitivní, může jeho jednání v budoucnu před tolerančními limity zastavit a docílit žádaného jednání. [9]

Sociální kontrola

Je logické a legitimní, že společnost se brání vůči porušování norem jedincem, neboť usiluje o zachování stability a řádu, a tím současně chrání všechny své jednotlivé členy. A právě významná preventivní role připadá sociální kontrole. Každá společnost disponuje svými mechanismy, jak působit směrem k dodržování norem. Tuto kontrolu nad sociálním jednáním vykonávají pověřeni specialisté (např. policie, soudy, armáda), samotné sociální skupiny (rodina), společenství, či autority (učitelé). Formy sociální kontroly mohou být naprosto různé a uplatňovat v nich lze sankce (odměny a tresty), nicméně leckdy i pouhá přítomnost dalšího subjektu může zapříčinit potlačení tendence k deviaci; sociální kontrolu samozřejmě zajišťuje i hrozba sankcí ze strany pomocí represivního aparátu.

3.3 *Právní normy*

Pokud dochází ve společnosti k nespravedlnosti, pak spočívá v tom, že je využíván stav nouze. Proto se požadavek spravedlnosti obrací na stát, který by měl proti takovýmto asymetriím působit. Spravedlnost by totiž měla být ctností toho, kdo disponuje mocí; jde totiž o ctnost těch, kteří jsou obecně silnější. Slabší logicky nepotřebují k tomu, aby měli zájem na symetrii, žádnou ctnost; jsou i bez ctnosti zainteresováni na symetrii, neboť se odehrává v jejich prospěch. [11]

„Právo je soubor obecně závazných pravidel chování tzv. právních norem, vytvořený státem v určité zvláštní formě, který je státem vynutitelný, tzn. že právo nemůže existovat bez státu. Právo je specifický, oficiální, přísně formalizovaný systém norem, stanovený a zajištěný státní mocí a zabezpečený státním donucením.“ [5, str. 28]

Za právní normu lze považovat obecně závazné pravidlo chování, které je vyjádřeno zvláštní, státem uznatelnou formou, a jehož zachování je státní mocí vynutitelné. Na rozdíl od morálních pravidel je základním znakem právní normy její vynutitelnost státní mocí, dalšími znaky pak všeobecná závaznost a státem uznaná forma. Součástí právní normy je zároveň sankce za její nesplnění. Pokud bychom chtěli přiblížit klasickou strukturu právní normy, je tvořena těmito prvky:

- hypotézou (kritérium, podle něhož se určí, zda se norma vztahuje či nevztahuje na konkrétní situaci);
- dispozicí (obsahuje pravidlo chování, tj. komu a jaká vznikají oprávnění či povinnosti, nastanou-li podmínky uvedené v hypotéze);
- sankční hypotézou (stanovuje podmínky podmiňující uplatnění sankce);
- sankcí (důsledky porušení povinnosti z dispozice, jsou-li splněny všechny podmínky dle sankční hypotézy).

Má-li být právní norma platná, pak při její tvorbě musí být splněny všechny náležitosti dle právního řádu, především musí být vydána tím orgánem, který je k vydání kompetentní, dále musí mít podobu některého z pramenů práva⁴, a být řádně vyhlášena. Právní norma nabývá platnosti dnem vyhlášení ve Sbírce zákonů nebo publikací na úřední desce (obecní vyhlášky). Působnost právní normy spočívá ve stanovení rozsahu, v jakém se právní norma použije na konkrétní případ a to buď se zřetelem k době, se zřetelem k místu, nebo se zřetelem k subjektu právního vztahu. [5]

Lze konstatovat, že právní normy, stejně tak jako ostatní sociální normy, plní především funkci kontroly sociálního jednání tím, že objektivizují kritéria a hodnocení chování a určité konkrétní způsoby chování preferují (či sankcionují).

Jednání ve smyslu přestupkového práva lze pojmenovat jako vnější projev vůle člověka a rozumí se jím konání (aktivní jednání), ale i opomenutí. Zároveň platí, že takové jednání, které sice má formální znaky přestupku, ale ve své konkrétní podobě neporušuje nebo neohrožuje zájem společnosti (chybí mu totiž materiální znak), není přestupkem, a opačně.⁵

⁴ Hlavními prameny práva v České republice jsou normativní právní akty, přímou závaznost mají i některé mezinárodní smlouvy.

⁵ Vychází z jednotlivých ustanovení Zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

4 Doprava a dopravní legislativa

Vývoj dopravní legislativy (právní normy):

Druhá polovina 19. století

Bouřlivý vývoj světové ekonomiky v druhé polovině 19. století nezůstal bez vlivu na rozvoj hospodářství v českých zemích, které tehdy byly součástí rakousko-uherské monarchie. Zejména růst průmyslové výroby si vyžádal stanovení zásad pro jízdu vozidel i pro pohyb ostatních účastníků stále živějšího provozu na silnicích. Došlo proto k přijetí různých předpisů, které zprvu upravují výlučně provoz nemotorových vozidel v jednotlivých částech monarchie. V uvedených zákonech se objevila první pravidla pro chování nemotorových účastníků silničního provozu, která v dalších předpisech byla zpřesněna i pro řidiče nemotorových vozidel. Nebude bez zajímavosti uvést některá ustanovení těchto zákonů formulovaná poněkud archaickou češtinou: „Co nejpřísněji zakázáno jest kočím při jízdě spáti na vozích“, nebo „Krmiti na silnici před hospodami, přičemž se silnice sůžuje a znečišťuje, jest zapovězeno.“ Bylo však již pamatováno i na postihování dopravních přestupků: „Osoby dohlízející na silnice, které nenáleží do kategorie úředníků, jakož také osoby jiné, které přestupky oznámí, mají právo žádati, aby z vybraných pokut peněžných za výlohy a maření času s tím spojené dána jim byla náhrada, která nanejvýš obnášeti může polovici pokuty; jinak odváděti se mají pokuty do pokladnice chudých v té obci, v které byl trestní nález vynešen.“ V závěru 19. století vydalo c.k. místodržitelství v království Českém nařízení, kterým se vydávají prozatímní ustanovení o jízdě vozy automobilovými a koly motorovými na veřejných silnicích a cestách a můžeme v něm najít základ právních úprav, které platí dodnes.

20. století do začátku II. světové války

Na přelomu 19. a 20. století je provoz motorových vozidel již tak rozvinutý, že se jeví nutnost stanovit pro tento druh provozu jednotná pravidla silničního provozu na mezinárodní úrovni a vytvořit tak podklad pro předpisy jednotlivých států. V říjnu 1909 poté byla přijata

Mezinárodní smlouva o jízdě automobily. Smlouva zavedla i první dopravní značky. Není bez zajímavosti, že v době po vzniku Československé republiky vláda svým nařízením s účinností od května 1919 v důsledku mimořádné situace způsobené válkou veškerou jízdu soukromými automobily dopravě osob sloužících zakázala. Tento zákaz, který citelně zasáhl do silniční dopravy, byl zrušen až v březnu 1921. Například teprve až v roce 1935 byly přijaty zásady upravující silniční provoz jednotným způsobem na celém území Československé republiky (zákon např. dovozoval jet v uzavřených osadách nejvýše rychlostí 35 km/h), dnem 1. května 1939 byl následně zrušen levostranný provoz a zaveden provoz pravostranný.

Období německé okupace

Po okupaci českých zemí nacistickým Německem byla přijata vládní nařízení (dopravní řád silniční a řád o připouštění k silniční dopravě). V podstatě nešlo o nic jiného než o převzetí doslovného znění říšskoněmeckých předpisů upravujících silniční provoz pro území protektorátu Čechy a Morava; zavedly však spoustu novinek, které až dosud nebyly českým motoristům známy.

Po skončení II. světové války

Pravidla silničního provozu zavedená se zřízením Protektorátu Čechy a Morava byla s účinností od listopadu 1951 nahrazena zákonem o provozu na veřejných silnicích, k jeho provedení bylo pak přijato vládní nařízení a současně vydána vyhláška, která stanovila pravidla silničního provozu a vyhláška o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu. Znamená to tedy, že zákon obsahoval jen zásadní všeobecné zásady nové úpravy silničního provozu a úpravu podrobností ponechává prováděcím předpisům. Tento legislativní systém byl velmi výhodný v tom, že bylo-li třeba cokoli v pravidlech změnit, šlo tak učinit velmi snadným a rychlým způsobem, což při změně zákona možné není. K důležitému zlomu ve vývoji české dopravní legislativy dochází pak v roce 1953 zřízením dopravních inspektorátů, kterým jsou napříště svěřeny téměř všechny agendy týkající se silničního provozu.

Období 1960 – 1989

Skutečnost prokázala, že dosavadní četná ustanovení pravidel byla zbytečně složitá a začala být právem terčem kritiky ze strany veřejnosti. Jiná ustanovení zastarala, další připouštěla nežádoucí dvojí výklad nebo byla ve své formulaci nejasná. Vydání nových pravidel silničního provozu bylo vedeno i snahou přizpůsobit české předpisy zásadám ženevských dokumentů z roku 1949, a to důsledněji než se stalo předchozí právní úpravou. V červenci 1971 byla pravidla pozměněna vyhláškou, která nově stanovila pravidla pro jízdu po dálnicích a silnicích pro motorová vozidla. V lednu 1976 pak nabyla účinnosti vyhláška o pravidlech silničního provozu, která platila až do 31. prosince 1989.

Od roku 1989 do současnosti

Od ledna 1990 do prosince 2000 upravovala silniční provoz vyhláška o pravidlech provozu na pozemních komunikacích a přinesla několik novinek (povinnost užít bezpečnostních pásů v obci, omezení rychlosti v obci, stanovení pravidel pro provoz v obytné a pěší zóně). Bohužel však zároveň po roce 1989, po pádu komunistického režimu, někteří lidé začali jednat způsoby, že si mohou dělat, co se jim zlíbí, že je nic neváže, prostě chovají se tak, jak oni to považují za správné a opomíjeli, že i v demokracii musí být určitý řád, nejenom v jednání dopravní veřejnosti, ale ve všech oblastech života. V důsledku těchto nesprávných postojů některých osob se po listopadu 1989 rozšířil mezi dopravní veřejností mýtus, že není třeba dodržovat pravidla silničního provozu, protože nebyla vydána zákonem, ale jen vyhláškou. Proto prý neměli mít policisté mandát za porušení jednotlivých ustanovení pravidel silničního provozu ukládat pokuty a pokud by se tak přesto dělo, jde o rozpor s Ústavou České republiky. Postižení řidiči by pak nemuseli takovéto pokuty uznat a tedy ani platit. Takovéto postoje a názory nikterak nepřispívaly k udržení pořádku a kázně v silničním provozu a snaha zajistit bezpečnost na našich silnicích byla jen ztěžována. Tato situace tedy byla v roce 1997 důvodem k přijetí následného zákona, který průběhem doby do dnešních dnů byl různými zákony natolik změněn, že v platnosti zůstaly již jen dva jeho paragrafy. V současné době upravuje silniční provoz, dnes nazývaný provozem na pozemních komunikacích, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích; jeho

podstatnou část tvoří pravidla provozu na pozemních komunikacích. Do současné doby byl zákon již osmnáctkrát doplněn a pozměněn. Zákonem byly současně téměř všechny agendy týkající se provozu vráceny z Ministerstva vnitra a Policie ČR na Ministerstvo dopravy a obecní úřady obcí s rozšířenou působností (popřípadě magistráty). Pokud jde tedy o vyřešení kompetenčních otázek, neznamená nová právní úprava nic nového, než návrat do doby před červenec 1953, kdy otázky silničního provozu spadaly do působnosti civilních složek státní správy. Když se zákon připravoval, záměrem Ministerstva dopravy bylo, aby byl přijat zákon, v němž by byly jen základní zásady; podrobnosti by byly stanoveny v prováděcích předpisech. Tato nesporně správná myšlenka se však bohužel neujala. Legislativní rada vlády však tehdy nedokázala rozlišit, co je povinností v silničním provozu (a tedy se musí upravit zákonem) a co je technickým předpisem (a tedy postačí jen řešit vyhláškou), jelikož podle Listiny základních práv a svobod, která je součástí našeho ústavního pořádku, „povinnosti mohou být ukládány toliko na základě zákona a v jeho mezích a jen při zachování základních práv a svobod“. Proto je v zákoně řada věcí, které se rychle nebo dokonce velmi rychle mění, ale nelze je pružně změnit vyhláškou, protože jsou v zákoně. Změna zákona je však v dnešních podmínkách legislativní práce velice zdoluhavé. Navíc tento postup částečně ztěžuje i skutečnost, že v zákonodárném sboru může i do odborných otázek zasáhnout volený zástupce, aniž by po věcné stránce problematice dostatečně rozuměl. Například Německo má zákon o silničním provozu, který je stručný, obsahuje jen základní zásady, a všechny prováděcí předpisy, jako jsou pravidla silničního provozu, technické předpisy, řidičské průkazy a jiné otázky, jsou ve vyhláškách, které je v případě potřeby možno změnit v krátké době. Ve Švýcarsku, které není členem Evropské unie, je situace obdobná, zákon o silničním provozu je rámcový a vše potřebné řeší prováděcí předpisy, podobně i v Rakousku. Zákon č. 361/2000 Sb. je značně rozsáhlý, vždyť má téměř 150 paragrafů. Je tak rozsáhlý, že je v něm velmi těžká orientace, je, zkrátka řečeno, nepřehledný. [14]

Dnešní stav

Oproti motoristicky vyspělým státům není ve společnosti bohužel stále bezpečnost silničního provozu vnímána jako priorita; právní vědomí účastníků silničního provozu na pozemních

komunikacích je oproti vyspělým státům na podstatně nižší 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. **Takovéto kroky jsou však podmíněny právě předcházejícím studiem lidského činitele v dopravě a jednání dopravní veřejnosti.** Nedílným předpokladem úspěšnosti 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 celé široké dopravní veřejnosti.⁶

Právě ve snaze o koordinovaný přístup v oblasti prevence i represe na celém území státu zřídila Vláda České republiky ke dni 1. prosince 2004 usnesením č. 833 ze dne 1. září 2004 tzv. Radu vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu, jejímž předsedou je přímo ministr dopravy. Rada vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu je stálým poradním orgánem vlády a vrcholným koordinačním orgánem v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Cílem je maximálně podpořit zvyšování silniční bezpečnosti, zvláště plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu a její snahou navrhopvat, koordinovat a usměrňovat opatření ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu s cílem minimalizovat počet a negativní celospolečenské důsledky dopravních nehod, zejména na životech a zdraví účastníků silničního provozu; dále projednávat a předkládat vládě návrhy zásadních opatření v oblasti péče o bezpečnost účastníků silničního provozu a odstraňovat zjištěné nedostatky, napomáhat koordinovat činnost ústředních a územních orgánů státní správy, ostatních organizací a institucí na úseku péče o bezpečnost silničního provozu, doporučovat na základě vědeckých poznatků, ověřené praxe a vlastních zkušeností ústředním a územním orgánům státní správy opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, koordinovat dopravní výchovu a informační aktivity k dopravní kázni, posuzovat a hodnotit platnou a připravovanou právní úpravu a její vliv na jednání dopravní veřejnosti. [16]

⁶ Při hodnocení dnešního stavu dopravy a dopravní legislativy využito poznatků Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, schválené usnesením Vlády České republiky ze dne 28. dubna 2004 č. 394.

Dalším aspektem současnosti dopravy a na to navazující legislativy je nově i proces nového utváření dopravního prostoru, tzv. dopravní zklidňování. Jedná se o záměr dosažení vyšší bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, zlepšení podmínek pohybu chodců a cyklistů, optimalizace funkčního využití komunikace a jejího okolí, zvýšení estetické úrovně dopravního prostoru a zmírnění zátěže životního prostředí emisemi a hlukem od dopravy. Orientace na evropské pojetí problematiky utváření dopravního prostoru úzce souvisí i s harmonizací legislativy s legislativou Evropské unie. Jako synonymum zklidňování dopravy by zřejmě bylo možné použít výraz humanizace dopravy, která může mít různé formy. Nejčastější formou bývají úpravy dopravního prostoru ve snaze o zmírnění dominance motorové dopravy a poskytnutí většího prostoru pěším, cyklistům, obyvatelům a životu obcí a měst vůbec.

5 Jednání dopravní veřejnosti v dosavadních dostupných studiích

Sledování a vyhodnocování jednání dopravní veřejnosti se pravidelně věnuje Ministerstvo dopravy jako ústřední orgán státní správy a pro výše uvedené účely v roce 1992 ve své působnosti v Brně zřídilo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV), jako veřejnou výzkumnou instituci a jedinou dopravní vědeckovýzkumnou organizaci v působnosti Ministerstva dopravy. Pro účely sledování a účinnosti ovlivňování jednání účastníků dopravy je při organizaci zřízena samostatná sekce – Sekce sociálních a lidských problémů v dopravě, jež se zabývá komplexním řešením problematiky lidského činitele v rámci systému člověk – dopravní prostředí. Zkoumá vztah člověka a dopravy, sociologické i psychologické aspekty dopravy, se zvláštním zřetelem na bezpečnost silničního provozu. Zkoumá, jak sociální změny ovlivňují dopravu a jsou samy dopravou ovlivňovány a z několika těchto projektů a studií nyní dále blíže čerpám:

Výzkum veřejného mínění o silniční bezpečnosti – analýza jednání respondentů v silničním provozu (výzkum Market s.r.o., 2004, připraveno pro Ministerstvo dopravy)

Jedná se o komplexní výzkumné šetření realizované nezávislou společností pro výzkum trhu, mající za cíl zmapovat veřejné mínění všech účastníků provozu o silniční bezpečnosti (řidičů, chodců a všech dalších), vypracovat analýzu jejich jednání s důrazem na akceptaci či neakceptaci vybraných forem chování ve vybraných dopravních situacích a poukázat na směr, kterým by se mělo působení ve vztahu k vytváření bezpečnosti silničního provozu dále ubírat. Závěry analýzy rolí respondentů ukázaly právě některá zajímavá zjištění ve vztahu k porušování právních norem, např. že:

- názoroví vůdci odrazující od dodržování dopravních předpisů (negativní názoroví vůdci) jsou u 52% respondentů právě kamarádi, přátelé a známí, u 32% spolužáci a kolegové v práci, ale např. u 32% z nich i příslušníci Policie ČR samotní.

Pokud jde o vlastní jednání, pak:

- 29% řidičů uvedlo, že zásadně nejedí připoutaní bezpečnostními pásy v obci;
- 11% řidičů nedává přednost chodcům na místech k tomu vyhrazeným (přechod pro chodce, pěší zóny);
- 11% řidičů nedodržuje zákonem stanovenou rychlost v obci a až 21% na dálnici;
- 10% řidičů projíždí křižovátku na červenou;
- až 46% řidičů má vlastní zkušenost s řízením motorového vozidla po užití alkoholu, z nichž nejsilněji zastoupená je věková skupina 50 – 59 let, velikostí místa bydliště nejvíce ve městech nad 100 000 obyvatel a až 63% z nich jsou řidiči z povolání.

Zajímavé je zjištění, že 81% řidičů je přesvědčeno, že i chodci se dopouštějí dopravních přestupků, ovšem nejsou za ně postihováni, 73% chodců navíc tento stav samo přiznává a připouští, že současná právní úprava chodce v silničním provozu příliš zvýhodňuje, což znamená v náhledu na jednání právě těchto účastníků silničního provozu velký posun. Zajímavé a uspokojující je zjištění, že 96% všech respondentů z řad rodičů sama vede své děti k bezpečnému jednání v dopravním prostoru a 91% s touto svou odpovědností souhlasí; až 8% však např. výchovný smysl dopravních hřišť považuje za zbytečnost. Naopak 13% všech respondentů je přesvědčeno, že sami nemohou přispět ke zlepšenému jednání dopravní veřejnosti. Jako výstup jsou pak požadovaná stimulační opatření ze strany respondentů, jako např.: tvrdé postihování agresivní jízdy (94%), vyšší důraz na výuku zásad bezpečného chování na silnici ve školách a v autoškolách (93%), důslednější kontrola všech účastníků ze strany kontrolních orgánů (86%), ale i důkladná kontrola technického stavu vozidel (85%) nebo instalace kamerových systémů v dopravním prostoru za účelem intenzivnějšího odhalování protiprávního jednání (84%). Studie zároveň hodnotila vývoj sledovaných

ukazatelů v čase (rok 2003, rok 2004) a jedním z jejích cílů bylo zohlednit vysledované ukazatele v jednání dopravní veřejnosti v přípravě budoucích legislativních návrhů a změn.

Z obecných aspektů však ze závěrů studie zároveň plyne například to, že:

- 82% všech respondentů preferuje způsoby získávání informací o správném přístupu k právní normě a dodržování pravidel za účelem bezpečnosti silničního provozu jediné prostřednictvím médií;
- jen 30% řidičů se v silničním provozu cítí bezpečně nebo spíše bezpečně;
- úroveň vztahu chodec – řidič odpovídá celkové kvalitě mezilidských vztahů ve společnosti, tj. tolerance a ohleduplnost zde stojí proti egoismu a sobectví. [13]

Studie: SARTRE 3 – Sociální postoje řidičů k dopravním rizikům v silničním provozu (výzkum CDV Brno, 2004)

Jde o mezinárodní srovnávací projekt, jehož úkolem je kromě detailních informací o názorech, postojích a chování řidičů přinášet možnost sledovat vývoj těchto charakteristik v čase, protože výzkum bude pravidelně po pěti letech opakován. Tematické okruhy: sociodemografické charakteristiky řidičské populace, zájem o problematiku dopravy ve srovnání s ostatními oblastmi každodenního života, názory řidičů na možná opatření v provozu, problematika rychlosti, vlastní chování a názory na chování ostatních řidičů, názory na systém zjišťování a trestání dopravních přestupků, a další). Cílem je zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích využitím inteligentních dopravních systémů (ITS) se zaměřením na člověka. Obecně se tedy jedná o výzkum interakce řidičů a těchto technologií. Projekt by měl napomoci k zodpovězení otázek v oblasti vlivů ITS na chování řidiče a tyto informace z výzkumu dále integrovat a rozšiřovat. Průzkum zmapoval a analyzoval postoje evropských řidičů k problematice vnímání vlastního chování a chování ostatních řidičů, přinesl informace o názorech řidičů na možná opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu a na otázky evropské harmonizace. Zjištěná data pomohla jednotlivým zúčastněným zemím zmapovat své podmínky pro aplikaci dopravně bezpečnostních opatření

a určit ta místa v postojích řidičské populace, na která je třeba zaměřit pozornost při tvorbě informačních kampaní. Na základě vybraných dat vznikla publikace „Pro vyšší bezpečnost a lepší řidiče na našich silnicích“, která má sloužit především jako podklad pro politické rozhodování o dopravně bezpečnostních opatřeních. [25]

Studie: Bezpečná cesta do školy (výzkum CDV Brno, 2006)

Studie reflektuje v současnosti jedno z nejvýše aktuálních řešení problematiky bezrizikové mobility dětí (jako chodců či uživatelů individuálních i hromadných dopravních prostředků). Vychází od souvislostí mezi moderní antologií kategorizace lidské inteligence a technologií kreativně adaptačního procesu integrace dětí do dopravního prostoru. Postup práce: děti popisují své dopravní jednání při cestě do školy a ze školy, nebezpečná místa. Dále jsou analyzovány názory učitelů k jednání a bezpečnosti dětské veřejnosti v dopravě (dotazníkové metody, rozhovory, analýza obrázků dětí).

Výsledkem studie je přesvědčení, že **kvalitní forma dopravní výchovy ve školním, ale i v předškolním věku hraje klíčovou roli v pozdějším chování všech účastníků silničního provozu**; základní životní postoje, charakterové vlastnosti, ale i základní návyky získává člověk v předškolním věku. Pak tedy zaznívá apel na zkvalitnění vyučovacích metod dopravní výchovy adekvátní stavu poznání pedagogiky na počátku 21. století a na to, co se děti opravdu potřebují naučit, aby se chovaly bezpečně v jakémkoliv dopravním prostředí a v každé situaci s hlavním cílem projektu, kterým je naučit děti chovat se v dopravním prostředí bezpečně a tím výrazně snížit počet dopravních nehod s účastí dětí. Základním impulsem pro aktivní zapojení dětí je vhodná motivace.

Doporučení: vybavení přechodů semaforem, pravidelná přítomnost policistů u přechodů pro chodce v době největšího pohybu školních dětí, instalace zpomalovacích retardérů před přechody, výrazné označení přechodů (červenobílý přechod, dopravní značka na fosforovém pozadí), na nejfrekventovanějších místech nadchody, na železničním přejezdu nadchod nebo podchod pro chodce, zvážení reálnosti obchvatu obce, atd.). [4]

Studie: Všeobecný postoj mladých k dopravě (výzkum CDV Brno, 2002)

Jde o studii, týkající se dopravního chování mladých řidičů, počínání mladistvých v dopravě a sledování jejich tendence a případné ochoty k riziku. Poznatky, týkající se dopravního chování mladých řidičů a výsledky výzkumu dokládají trend ke zvýšenému rizikovému sebevědomí mladých řidičů. Provedené analýzy ukazují, že mladí řidiči jezdící nepřiměřenou rychlostí (skoro výhradně muži) dosti přesně vědí, že jedou nebezpečně. Ovšem jen polovina mladých řidičů se zneklidňuje myšlenkami na možnou nehodu, převažuje myšlenkové potlačení rizik vyplývajících z možné nehody. Vzniká tedy jednoznačný apel na zvýšení účinku dopravně výchovného a motivačního působení na mladé řidiče k bezpečné jízdě (bodový systém hodnocení dopravních přestupků, zvážení řidičského oprávnění „na zkoušku“ – absolvent autoškoly po dobu 2 let po úspěšném zvládnutí zkoušek). [26]

Projekt: GADGET - Ovlivňování řidičů pomocí cílené výchovy a techniky (výzkum CDV Brno, 1999)

Tento projekt byl zaměřen na možnosti ovlivňování chování řidičů pomocí opatření nejrůznějšího charakteru. Cílem bylo vyhodnotit již existující opatření a určit, která z nich se v příslušné oblasti osvědčují nejlépe. Zaměřil se na pět oblastí: vliv zařízení ve vozidle, vliv změn v prostředí komunikace, vliv výuky a vzdělávání řidičů, vliv bezpečnostních kampaní, a vliv právních opatření (včetně způsobu kontroly jejich dodržování) na chování řidiče. Cílem projektu bylo především zmapování stavu vědění ve jmenovaných pěti oblastech. Byl vytvořen seznam existujících opatření, ovlivňujících chování řidiče, shromážděny veškeré dostupné studie hodnotící fungování těchto opatření a ve vytvořeném teoretickém rámci na základě analýz interpretovány výsledky těchto hodnocení. Dále byly stanoveny optimální výzkumné postupy, nástroje pro další hodnocení opatření a stanovování optimálních přístupů v praxi. Projekt GADGET se stal východiskem pro další detailnější výzkumy. [23]

Projekt: ESCAPE – Zvyšování bezpečnosti silničního provozu cestou efektivy metod a postupů dozoru nad dodržováním pravidel silničního provozu (výzkum CDV Brno, 2006)

Jedním z nástrojů ovlivňování chování účastníků dopravy je kontrola dodržování práva. Projekt zkoumal otázky prevence přestupků a podíl nehod způsobených nedodržením zákona na celkové nehodovosti a sledoval možnosti ovlivnění chování řidičů. Východiskem se staly výsledky projektu GADGET, který definoval nedostatky v poznatcích o této problematice. Pro Českou republiku byl ESCAPE prvním projektem, který se kontrolou dopravního práva zabýval z více hledisek a poskytl informace nejen o nových technologiích, ale i možnostech zlepšení v oblasti organizace práce v dopravě nebo využití veřejného mínění v rámci úspěšné prevence. S důrazem na hlavní témata nedodržování právní normy, tedy alkohol, rychlost a používání bezpečnostních zařízení ve vozidle, byla řešena především tato témata: jaká je míra porušování dopravní legislativy, nastolit nové nástroje a technologie účinné kontroly a ověřit, jak budou tyto nástroje akceptovány jedinci, veřejností a institucemi. V podstatě je cílem zmapovat a reagovat na nové jevy při porušování dopravních předpisů (formy porušování pravidel), charakterizovat nedostatky v silniční kontrole a pojmenovat účinné postupy k jejich odstranění. Tím by měl ve svém důsledku kladně ovlivnit bezpečnost silničního provozu. Projekt přinesl ucelený obraz, v současné době však probíhají přípravné práce na projektu, který by na ESCAPE navazoval; měl by být zaměřen více na zpracování konkrétních doporučení pro praxi. [22]

Dovoluji si dále představit i následující studii, která sice neobsahuje problematiku související s analýzou jednání dopravní veřejnosti, neméně podstatná pro společnost je však i ukázka a uvědomění si vyčíslení možných následků porušování právních norem v jakýchkoliv situacích, kde nastává újma:

Studie: Jaká je cena života? (výzkum CDV Brno, 2004)

Je možno dojít k ohodnocení ceny života podle čistě ekonomických hledisek? Lidskou bolest, utrpení, šok, ztrátu nadějí i životních jistot pozůstalých, narušení rodin, to jistě nikdo změřit nedokáže, i když jsou jistě závažnějším následkem, než důsledky ekonomické. Nicméně vyjádření ztrát pro společnost, způsobených nehodovostí, je všude ve světě věnována mimořádná pozornost, a tak i studie, kterou zpracovalo Centrum dopravního výzkumu Brno, vychází ze zkušeností zahraničních metodik a omezuje se pouze na nesporné náklady. Čistě ekonomické ztráty (uvažováno k roku 2002) v důsledku usmrcení člověka při dopravní nehodě činí (započteny jsou náklady přímé) 508 573,- Kč, což jsou zdravotní péče, hmotné škody, náklady administrativní, policie, soudy, pojišťovny, a výdaje nepřímé 7 020 232,- Kč jako ztráta na produkci, dále výdaje sociální, celkem 8 099 989,- Kč. U nehod s těžkým zraněním činí celková ztráta 2 796 600,- Kč, ztráta u nehod se zraněním lehkým je pak 301 238,- Kč. Celkem tedy společnost za rok 2002, za který byla studie zpracována, utrpěla v důsledku dopravní nehodovosti v České republice otřesné ztráty ve výši 49 717 390 805,- Kč, a tato výše každým rokem narůstá. [24]

6 Praktická část

6.1 *Cíl výzkumného šetření*

Cílem praktické části je zhodnocení vztahu mezi jednáním účastníků dopravy, tj. sociálními normami a tou částí legislativy v oblasti dopravy, která zakotvuje právní normy jednání dopravní veřejnosti, v praxi. Dále podat co nejširší přehled o způsobech a účinnosti ovlivňování jednání dopravní veřejnosti, posouzení míry efektivity tohoto působení a vycházet při výzkumu z praktických příkladů práce s dopravní veřejností v organizacích Jihočeského kraje; poukázat na praktické příklady procesů záměrného ovlivňování sociální normy směrem k právní normě a podat námět na hledání optimálních možností zlepšení (současně poukázat na průběh sociální změny). Nejdříve se snažím o přiblížení vymezení cílových skupin zaměření praktické části, následně je pak tato část zaměřena na vlastní výzkum. Cílové skupiny zaměření praktické části jsou určeny výhradně na základě subjektivního posouzení. Jejich výčet jsem definoval na podkladě mých zkušeností a poznatků ze své dlouholeté praxe v rámci práce s dopravní veřejností.

Cílové skupiny zaměření praktické části a způsoby jejich ovlivňování jednání:

Dětská dopravní hřiště

Dětská dopravní hřiště mají pro dopravní výchovu a pro výchovu nejmladších členů dopravní veřejnosti mimořádný a nenahraditelný význam. Nejen proto, že na nich probíhá praktický výcvik řady dovedností, které děti potřebují získat pro svůj bezpečný pohyb v silničním provozu, ale i proto, že mohou zastávat řadu dalších funkcí podporujících a umožňujících dopravně výchovné působení v tom nejširším slova smyslu. Výcvik na dětském dopravním hřišti je obecně chápán jako úzce navazující na školní dopravní výchovu a zároveň jako systematické výcvikové působení. Potřebné informace v rámci působení sdělují pedagogičtí pracovníci, kteří v rámci své kompetence řídí nebo ovlivňují činnost a výuku na nich. Mezi další významné aktivity dětských dopravních hřišť lze uvést jejich osvětovou činnost a

působení na rodiče, organizování zájmových forem dopravní výchovy během školních prázdnin. V současné době probíhá snaha povýšit tato místa na úroveň center pro využití volného času dětí a mládeže a využívat dětská dopravní hřiště v maximální míře jako jedné z nejúčinnějších forem dopravní výchovy, především k systematickému výcviku cyklistů – začátečníků.

Základní školy

Ve školách obecně dochází ihned po rodině k největšímu základnímu vytváření dopravního povědomí nejmladších členů dopravní veřejnosti a k významnému procesu sociálního a právního učení. Dopravní výchova dětí je zaostřena i na celostátní výchovné programy, zaměřené na získání základních teoretických a praktických znalostí a dovedností o dopravních předpisech z praktické jízdy, technických znalostí a první pomoci, a odehrává se systematicky v rámci školních osnov, či metodického řízení v rámci výchovných programů. V rámci školního působení se současně nejmladší generace seznamuje i s výukou na dětských dopravních hřištích.

PIS (preventivně informační skupiny)

Preventivně informační skupiny zřízené v rámci působnosti Policie České republiky – jejich prostřednictvím je v současnosti realizována většina preventivních aktivit policie, přičemž prevence jako metoda rovnocenná represí je v současné době prosazována stále více a především pro mladou generaci i velmi pozitivně přijímána. V rámci působení PIS vytváří různé formy besed pro děti a soutěží přímo v dopravním prostoru za aktivní účasti dětí i policistů, spolupracují s dětskými organizacemi, dokáží zároveň výborně spolupracovat i s tzv. vnějšími partnery (samosprávou, integrovaným záchranným systémem, neziskovými organizacemi). V každém okrese Jihočeského kraje působí jeden pracovník PIS, který kromě funkce preventisty zaujímá funkci tiskového mluvčího policie, někdy i kontrolního pracovníka. Pro zajištění koordinace je zároveň vytvořena a ústředně metodicky vedena

existující síť PIS na okresních, krajských a republikové (prezidiální) úrovni. Současná snaha je povýšit PIS na základě dosavadních zkušeností na úroveň koordinátorů preventivních činností policie na svých úrovních a být v oblasti prevence nejen dopravní, ale veškeré kriminality partnerem pro všechny státní i nestátní subjekty, stojící mimo resort ministerstva vnitra. [21]

Autoškoly

Autoškoly ovlivňují jednání dopravní veřejnosti systematickým seznamováním dopravní veřejnosti, zejména řidičů, s předpisy o dopravě a jejich změnami (kursy žadatelů o řidičská oprávnění, školení řidičů z povolání, školení řidičů využívajících služební vozidlo při výkonu svého povolání). Provádějí kvalifikované kursy k získání řidičského oprávnění, dále doplňkové služby a činnosti jako kondiční jízdy pro stávající držitele řidičských průkazů a další.

ÚAMK a.s. (Ústřední automotoklub České republiky)

Ústřední automotoklub České republiky jako největší motoristická a preventivní (v oblasti dopravy) organizace v Jihočeském kraji se sídlem v Českých Budějovicích pravidelně a systematicky informuje a získává dopravní veřejnost pro podporu opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu a pro vnímání bezpečnosti provozu jako vážného celospolečenského problému především cestou informování veřejnosti, ovlivňování znalostí, dovedností a postojů všech kategorií účastníků silničního provozu; k prezentaci problematiky využívá dopravních akcí s větším soustředěním veřejnosti, např. autosalony, dny bezpečnosti, organizování kursů bezpečné jízdy zaměřené na řešení krizových situací, soutěže nebo dětské akce, zaměřené na upevňování dopravní kázně, omezování agresivity a bezohlednosti vůči ostatním účastníkům silničního provozu vůbec.

Média

Prostřednictvím médií se jedná o mimořádně účinné a veřejností přijímané formy ovlivňování dopravního jednání, např. prostřednictvím mediálních kampaní a další forem každodenního působení. O působení prostřednictvím médií se však zmiňovat nemám v úmyslu a zabývat se jím v práci (ani v praktické části) není mým úmyslem.

Jelikož snahou aplikační části je vycházet při realizaci z praktických příkladů práce s dopravní veřejností v organizacích Jihočeského kraje, jako vhodná pro tento účel byla zvolena anketa, jež se věnuje ovlivňování jednání dopravní veřejnosti, a vytvořen projekt ankety pro její přesnou a přehlednou realizaci. Záměrem pak bylo získat prostřednictvím této ankety určitou orientaci v možnostech působení na změnu sociální normy dopravní veřejnosti.

6.2 Stanovení dílčích cílů

Anketní záměr je rozpracován (specifikován) do několika dílčích cílů, které spolu se záměrem tvořily zadání ankety:

- dílčí cíl č. 1: přizpůsobení jednání dopravní veřejnosti právní normě;
- dílčí cíl č. 2: přehled o způsobech ovlivňování jednání dopravní veřejnosti;
- dílčí cíl č. 3: účinnost ovlivňování jednání dopravní veřejnosti;
- dílčí cíl č. 4: míra efektivity působení ovlivňování jednání dopravní veřejnosti;
- dílčí cíl č. 5: optimální možnosti zlepšení způsobů ovlivňování jednání dopravní veřejnosti;
- dílčí cíl č. 6: lze působením na dopravní veřejnost vysledovat sociální změnu?

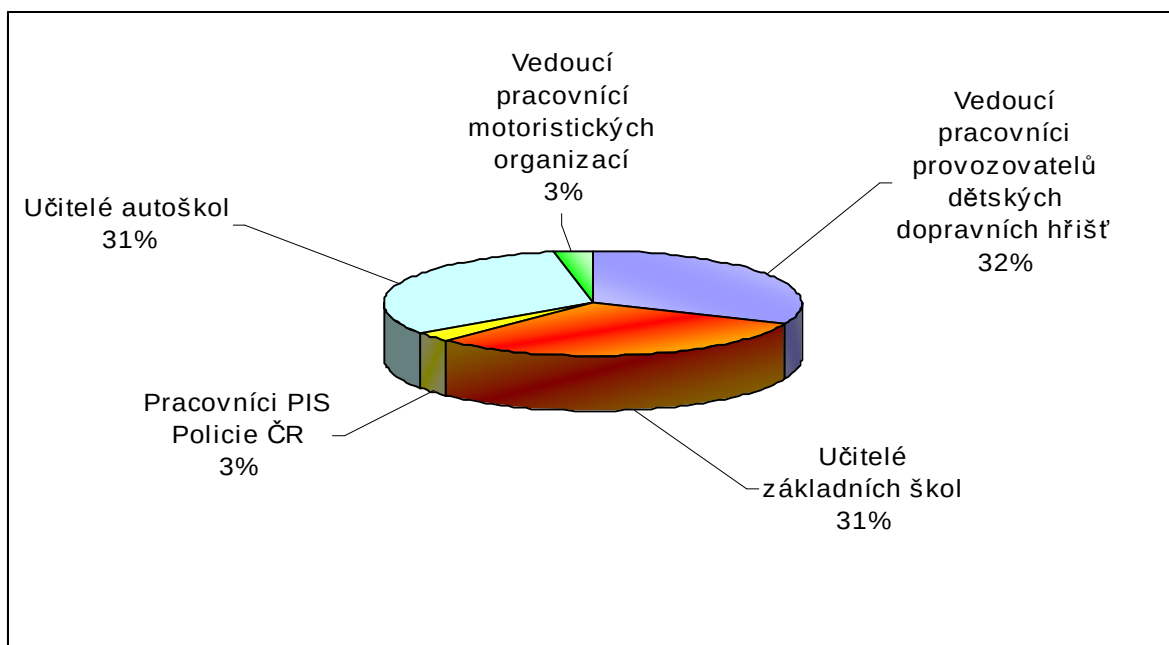
6.3 ***Užité metody výzkumu, charakteristika výzkumného vzorku a průběh výzkumu***

Anketní soubor byl tvořen těmi respondenty, kteří byli pro anketu z mého hlediska k dispozici. Jejich určení je mým vlastním selektivním krokem – jejich definování jsem provedl na základě mých zkušeností a dlouholetých poznatků z mé odborné praxe. Velikost anketního souboru odpovídá mým organizačním a časovým možnostem a jeho složení vybrané z pěti předem určených skupin pak mému zájmu získat co nejpestřejší paletu názorů.

Anketní soubor	Počet a komentář
Vedoucí pracovníci provozovatelů dětských dopravních hřišť v Jihočeském kraji	z celkem 13ti vedoucích pracovníků provozovatelů dětských dopravních hřišť v Jihočeském kraji představuje anketní soubor 10ti vedoucích 76,92% vedoucích pracovníků těchto provozovatelů (základní soubor je sám o sobě malý)
Učitelé základních škol	z celkem 228 učitelů dopravní výchovy základních škol v Jihočeském kraji (při každé ZŠ působí 1 učitel dopravní výchovy – bereme-li v úvahu, že v Jihočeském kraji je 228 základních škol bez rozdílu zřizovatele, pak usuzujeme na celkem 228 učitelů dopravní výchovy základních škol v celém kraji) je anketní soubor tvořen 10ti učiteli dopravní výchovy základních škol okresů České Budějovice a Český Krumlov a představuje 4,39 % základního souboru
Pracovníci preventivně informační skupiny (PIS) Policie ČR	z celkem 9 pracovníků PIS v Jihočeském kraji je anketní soubor tvořen 1 pracovníkem PIS okresu Český Krumlov a představuje 11,11 % základního souboru
Učitelé autoškol	z celkem 475 všech učitelů autoškol v Jihočeském kraji (dle registru učitelů Krajského úřadu Jihočeského kraje) je anketní soubor tvořen 10ti učiteli autoškol okresů České Budějovice a Český Krumlov a představuje 2,11 % základního souboru
Vedoucí pracovníci motoristických organizací	z celkem 11ti vedoucích pracovníků (v Jihočeském kraji působí 11 motoristických organizací) je anketní soubor tvořen 1 vedoucím pracovníkem Ústředního automotoklubu ČR (okres České Budějovice) a představuje 9,09 % základního souboru
CELKEM	32 respondentů

Zdroj dat: Šubrt M.

Grafické rozvržení respondentů dle cílových skupin:



Zdroj dat: Šubrt M.

Jelikož mojí snahou bylo podat výpověď o indikátoru, zvolil jsem pro tento účel techniku dotazníku a techniku rozhovoru. Nástrojem sběru anketních dat u techniky dotazníku byl pak formulář dotazníku (v elektronické podobě pro jednoho respondenta – tzv. dotazník na dálku, neboli dotazník bez mediátora) a nástrojem sběru anketních dat u rozhovoru pak vytisknutý formulář dotazníku pro jednoho respondenta⁷. Do těchto formulářů byly zaznamenávány výpovědi respondentů: dotazníkem bylo osloveno 30 respondentů (10 vedoucích pracovníků provozovatelů dětských dopravních hřišť v Jihočeském kraji, 10 učitelů základních škol, 10 učitelů autoškol), rozhovor byl veden se 2 respondenty (1 pracovník Preventivně informační skupiny Policie ČR, 1 vedoucí pracovník motoristické organizace). Při zpracování anketních dat bylo vyhodnoceno jako vyhovující vystačit s kvantitativními ukazateli absolutních a relativních četností.

⁷ Podoba formuláře dotazníku (rozhovoru) uvedena v příloze bakalářské práce.

Organizace ankety:

co	kdo	kde	kdy = den																
			24.2	25.2	26.2	27.2	28.2	29.2	1.3	2.3	3.3	4.3	5.3	6.3	7.3	8.3	9.3	10.3	11.3
příprava ankety	řešitel	pracoviště řešitele	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
realizace ankety	řešitel	u respondentů										x	x	x	x				
závěr, hodnocení výsledků	řešitel	pracoviště řešitele														x	x	x	x

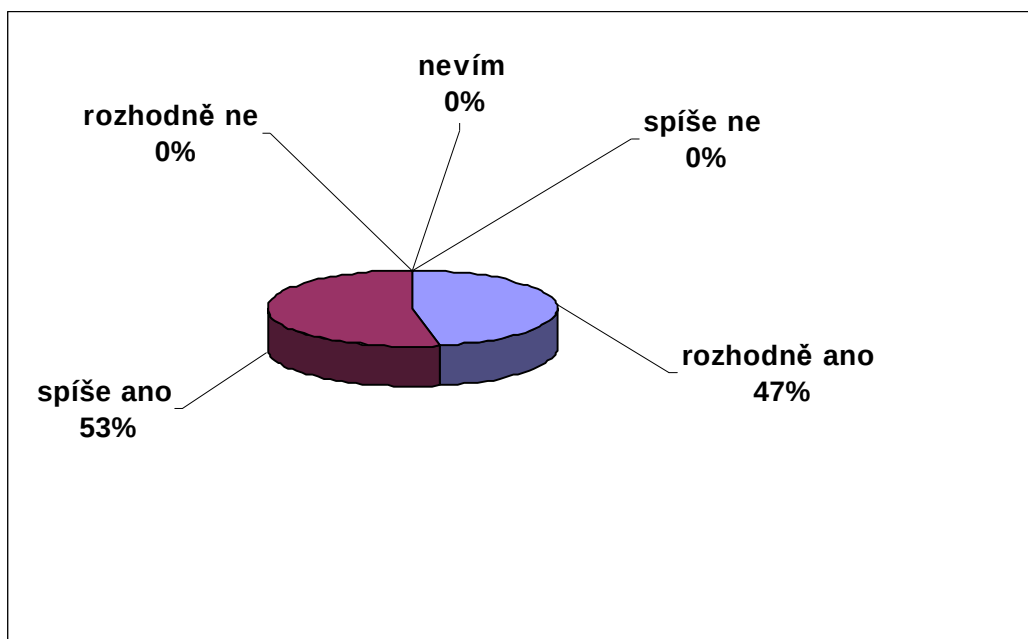
Zdroj dat: Šubrt M.

6.4 Interpretace získaných výsledků (rozbory)

Výsledky výzkumu jsou rozděleny tak, jak byly definovány jednotlivé dílčí cíle, a zpracovány pro přehlednost orientace do grafů. K nim je pak připojen komentář. Jelikož se jedná o analýzu dat ankety, tzn. dat ne plně validních, reliabilních a reprezentativních, nemá být cílem složitá analýza a interpretace, a pro dosažení nastolených cílů považuji proto mnou zvolený způsob interpretace získaných výsledků za postačující a potřebám plně vyhovující. Pro upřesnění uvádím, že komentář, návrhy a připomínky nejsou uváděny tak, jak zněla jejich přesná citace ve formulářích, ale smysl vět je zachován.

Rozbor výzkumných výsledků dle dílčího cíle č. 1 - přizpůsobení jednání dopravní veřejnosti právní normě:

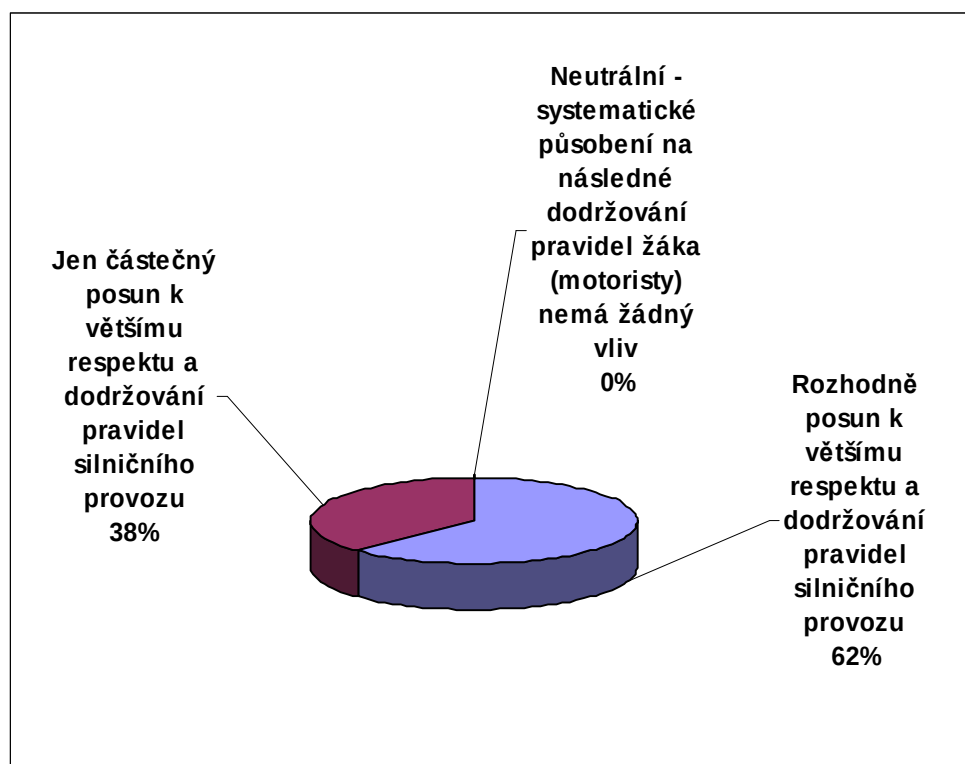
Graf č. 1 blíže dokumentuje přesvědčení respondentů o tom, zda jejich záměrné působení (systematický přístup a výchovná činnost) má výrazný vliv na pozorovatelnou změnu v jednání ovlivňovaného subjektu (žáka, příp. motoristy) směrem k intenzivnějšímu dodržování pravidel silničního provozu, tj. k právní normě.



Graf č. 1 - Zdroj dat: Šubrt M.

Výsledek bylo možné v tomto směru i poněkud očekávat. Všichni dotázaní respondenti uvedli, že jejich systematické působení na ovlivňování svěřených subjektů má výrazný vliv na pozorovatelnou změnu v jednání směrem k dodržování právní normy, přičemž 47% z nich uvedlo, že rozhodně ano, a zbylých 53% spíše ano.

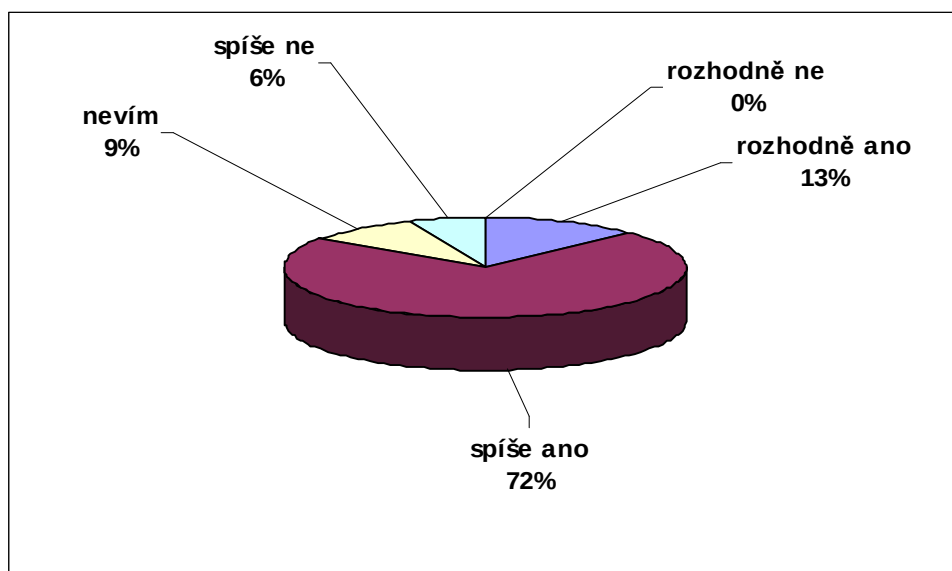
Jaký důsledek lze díky působení a dlouhodobému ovlivňování jednání subjektu (žáka, příp. motoristy) dle názoru respondentů vysledovat, je pak patrné z grafu č. 2.



Graf č. 2 - Zdroj dat: Šubrt M.

Jak z výsledku ankety plyne, žádný z dotázaných neuvedl, že by byl přesvědčen o tom, že systematické výchovné působení na subjekt (žáka, příp. motoristu) na jím následné dodržování pravidel nemá žádný vliv. Rozcházejí se jen v míře: zatímco plných 62% respondentů vidí v systematickém ovlivňování jednání dopravní veřejnosti rozhodně posun směrem k právní normě, zbylých 38% vidí tento posun spíše jako částečný. Tuto „částečnost“ lze vysvětlit vidinou existujících překážek ve způsobech působení, či jejich efektivitě, ať už na straně respondentů, či ovlivňovaných subjektů (i na přehled o způsobech ovlivňování a míru efektivitě tohoto působení byl výzkum, jak níže vyplyne, zaměřen).

Došlo-li respondentem u svěřeného subjektu (žáka, příp. motoristy) k zaznamenání sklonu k nedodržování právní normy, graf č. 3 pak z jejich řad zaznamenává konstatování, podařilo-li se během jejich systematického působení na ovlivňování jednání tohoto subjektu docílit viditelné změny v jeho postojích a následném způsobu jednání směrem k právní normě.

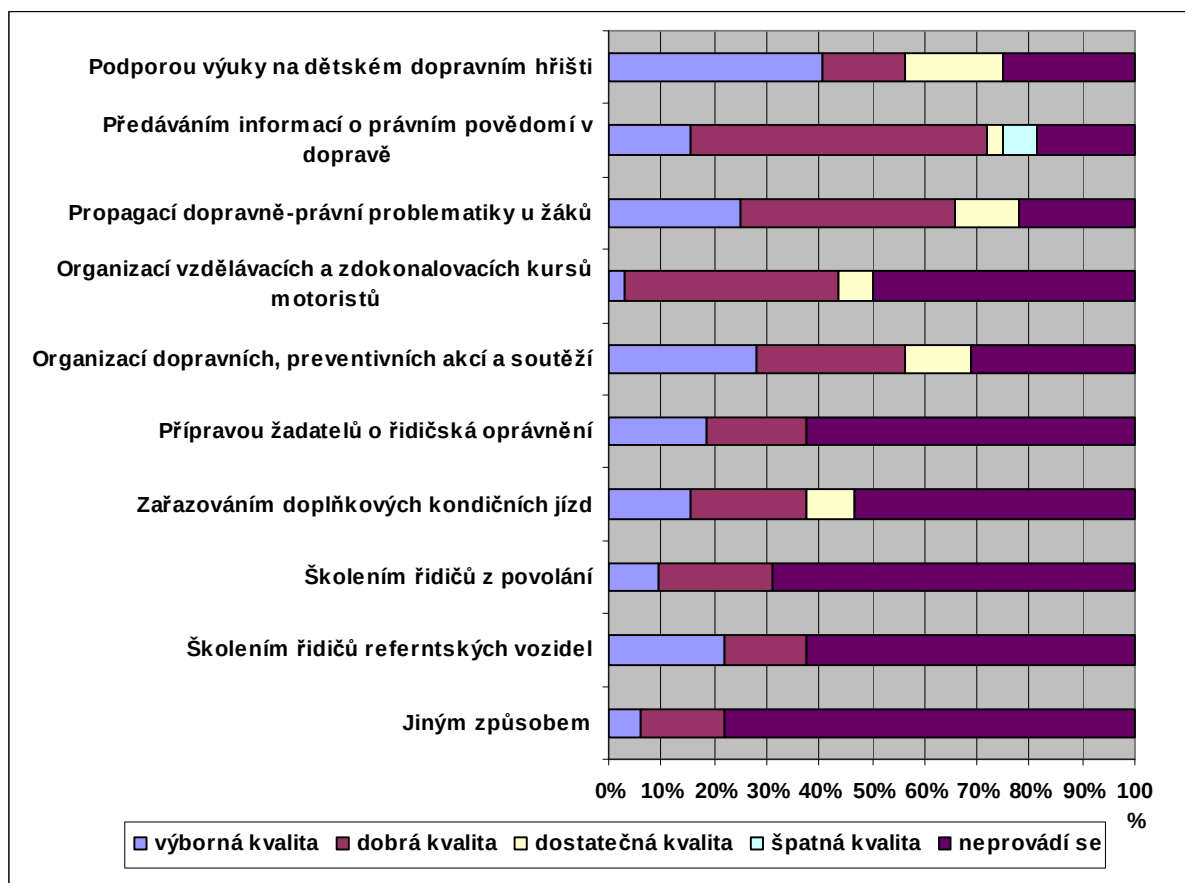


Graf č. 3 - Zdroj dat: Šubrt M.

Lze zde viditelně konstatovat, že dohromady 85% z nich uvedlo, že rozhodně nebo spíše ano. Zbylou část těch reakcí respondentů, kteří neví, nebo docílení změny spíše nevidí, by bylo možné opět, jak již bylo výše popsáno, vysvětlit existencí možných překážek ve způsobech působení, či efektivitě na straně respondentů, či ovlivňovaných subjektů.

Rozbor výzkumných výsledků dle dílčího cíle č. 2 - přehled o způsobech ovlivňování jednání dopravní veřejnosti:

Z grafu č. 4 lze vysledovat výčet konkrétních způsobů, jimiž se respondenti podílí na ovlivňování jednání dopravní veřejnosti v rámci svého preventivně-výchovného působení včetně odhadované kvality působení.



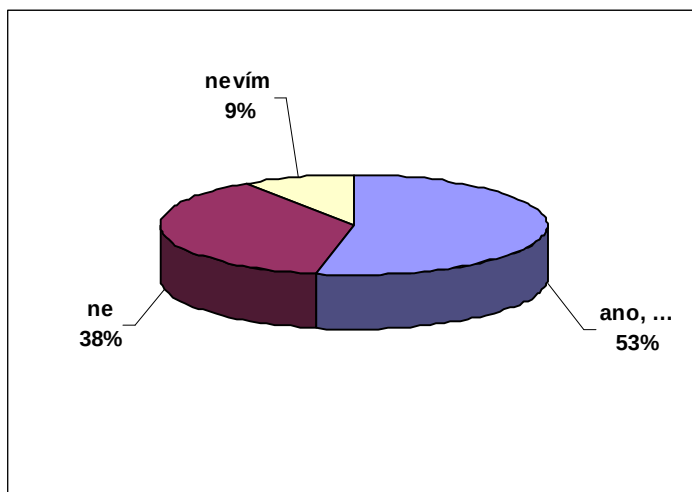
Graf č. 4 - Zdroj dat: Šubrt M.

Uvedená data poněkud zkresluje výběr respondentů z pěti různých cílových skupin odborného působení, kdy každá z těchto skupin se v praxi věnuje jen některým specifickým činnostem z vymezených okruhů. Téměř čtvrtina z respondentů pak dále uvedla i jiné způsoby, a to realizaci školních projektů s policií, či preventivní činnosti zaměřené na seniory-motoristy.

Rozbor výzkumných výsledků dle dílčího cíle č. 3 - účinnost ovlivňování jednání dopravní veřejnosti:

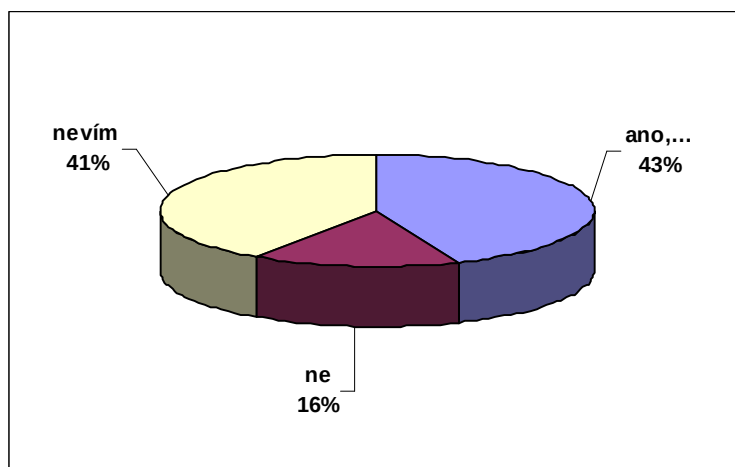
Z grafu č. 5 je patrná výpověď respondentů o případných přímých překážkách, pokud nějaké vidí v činnosti preventivně-výchovného působení. Necelá polovina z nich uvedla, že takové překážky nevidí, nebo o nich neví (což jako výpověď o určitém stupni účinnosti je možné akceptovat), více než polovina z nich naopak uvedla, že takové překážky snižující účinnost ovlivňování vidí a jako nejčastější z nich bylo zmíněno: preventivně-výchovné působení

nedosahuje na agresivní a bezohledné řidiče, dále špatná spolupráce se školami jako výchovnými subjekty v oblasti dopravní problematiky, absence podpory vzdělávání pedagogů, absence praktických i výukových teoretických programů a metodiky, nedokonalá kooperace všech zúčastněných subjektů, příliš vysoký podíl represe ve společnosti na úkor prevence, nesrozumitelnost výkladu některých ustanovení dopravní legislativy, nedostatečná vybavenost školských subjektů (jízdní kola, přilby), či špatný příklad a vzor z řad rodičů.



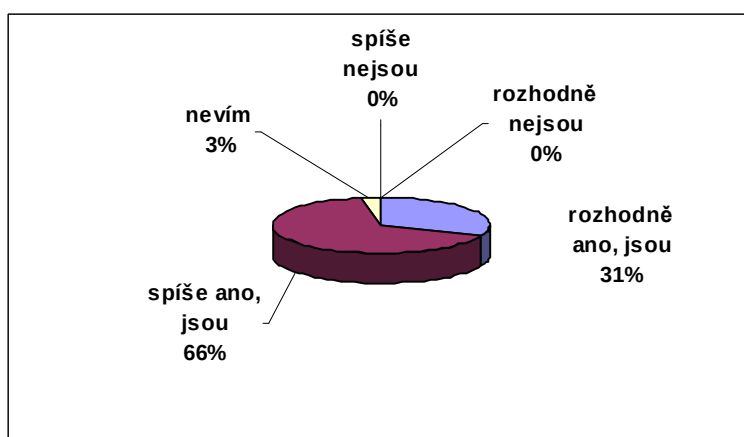
Graf č. 5 - Zdroj dat: Šubrt M.

Graf č. 6 znázorňuje názor respondentů na to, zda by se mělo a dalo dělat více pro zvýšení účinnosti působení. 16% z nich si myslí, že ne, naopak necelá polovina je toho názoru, že ano, a současně k tomu navrhuje i některá z následujících opatření: větší podpora výuky na dětských dopravních hřištích, posilování právního vědomí v dopravě u rodičů samotných, hmatatelnější osvěta ze stran médií (apel na prevenci namísto mnohdy senzace působící represe), větší kooperace zúčastněných subjektů na úseku prevence, nutná novelizace právní normy pro její nesrozumitelný výklad, zavedení metodického působení ze stran ústředních státních orgánů a následná podpora vzdělávání pedagogů.



Graf č. 6 - Zdroj dat: Šubrt M.

Názor respondentů, zda mají pocit, že jsou při jejich působení na ovlivňování dopravní veřejnosti využívány jejich schopnosti správným způsobem, je zdokumentován v grafu č. 7. Z drtivé většiny převažuje názor, že tomu tak rozhodně nebo spíše je a v tomto směru je z uvedeného patrné, že na rozdíl od překážek již citovaných v práci výše lze pozitivně zhodnotit, že tyto překážky respondenti nevidí v realizaci a prosazení své vlastní invence či schopností při působení na dopravní veřejnost.



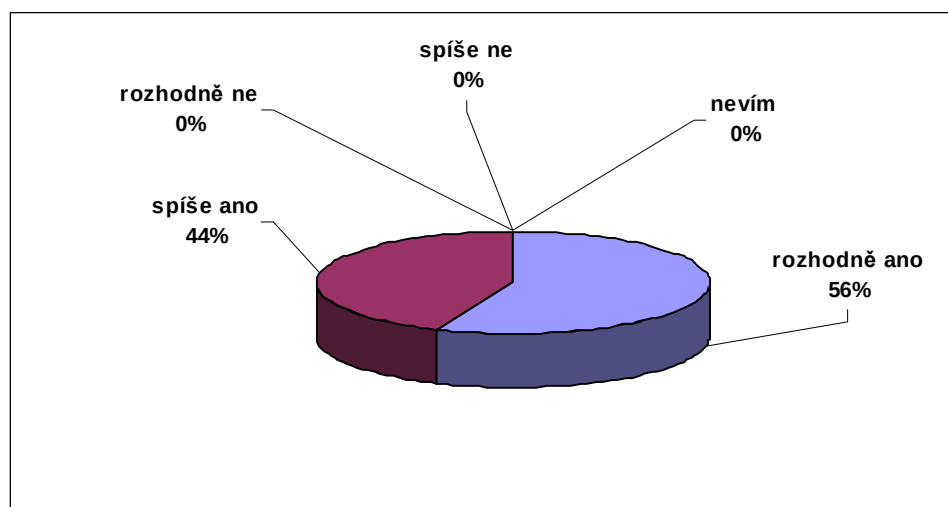
Graf č. 7 - Zdroj dat: Šubrt M.

V rámci účinnosti ovlivňování dopravní veřejnosti jsem se blíže nezabýval kauzalitou, tj. stavem před a stavem po (vztahem mezi příčinou a následkem), ale získal jsem nicméně

znalosti o představách o ní v rámci těch respondentů, kteří svojí činností dopravní jednání záměrným způsobem směrem k právní normě ovlivňují.

Rozbor výzkumných výsledků dle dílčího cíle č. 4 - míra efektivity⁸ působení ovlivňování jednání dopravní veřejnosti:

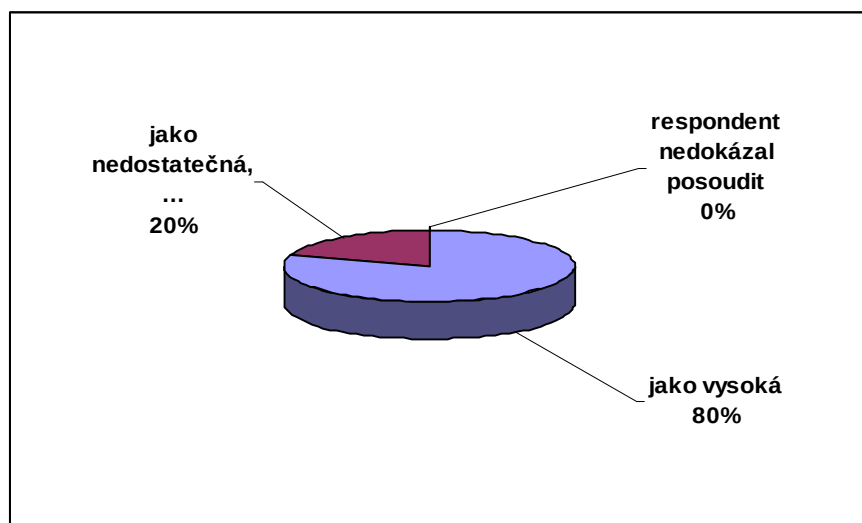
Graf č. 8 dokumentuje přesvědčení respondentů o tom, zda jejich činnost má pro ovlivňovaný subjekt (žáka, příp. motoristu), na který dlouhodobě působí, jednoznačné pozitivní výsledky. Jak je zde jednoznačně patrné, všichni se shodli na tom, že rozhodně či spíše ano.



Graf č. 8 - Zdroj dat: Šubrt M.

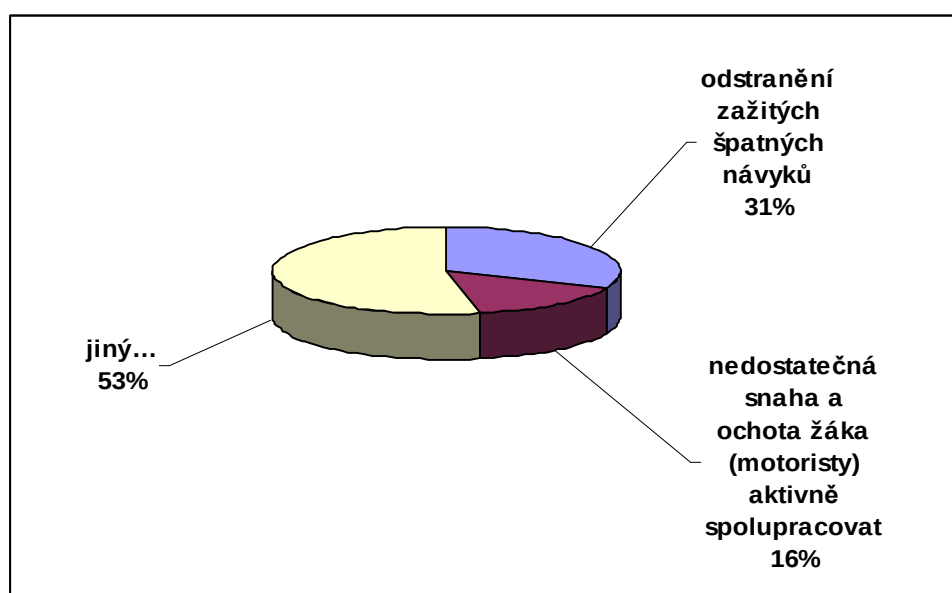
Hodnocení míry efektivity působení na ovlivňování jednání dopravní veřejnosti je blíže zmíněno v grafu č. 9. Tu 80% z respondentů uvádí jako vysokou, pětina z nich naopak efektivitu posuzuje jako nedostatečnou a jako případné zábrany ve vyšší efektivitě působení uvádí následující: nedostatečná síť dětských dopravních hřišť v Jihočeském kraji nebo nedostatečný apel na dodržování dopravní legislativy v primární skupině ovlivňovaného jedince.

⁸ Ze znalosti výrobně-hospodářské problematiky lze obecně konstatovat, že efektivní je taková činnost, která nám s vynaložením přiměřených zdrojů přináší žádoucí efekt.



Graf č. 9 - Zdroj dat: Šubrt M.

Co lze vnímat jako největší problém, aby ovlivňovaný subjekt akceptoval dodržování právní normy, je pak zobrazeno v grafu č. 10. Zde se ukazuje názorová rozmanitost respondentů. Část z nich v něm vidí odstranění špatných návyků, jiná část zase nedostatečnou ochotu ovlivňovaného subjektu aktivně spolupracovat, ale stejně tak často uvádějí i špatný příklad a vzor u samotných rodičů, nebo zvýšenou agresivitu či přílišnou lehkomyšlnost u dopravní veřejnosti.

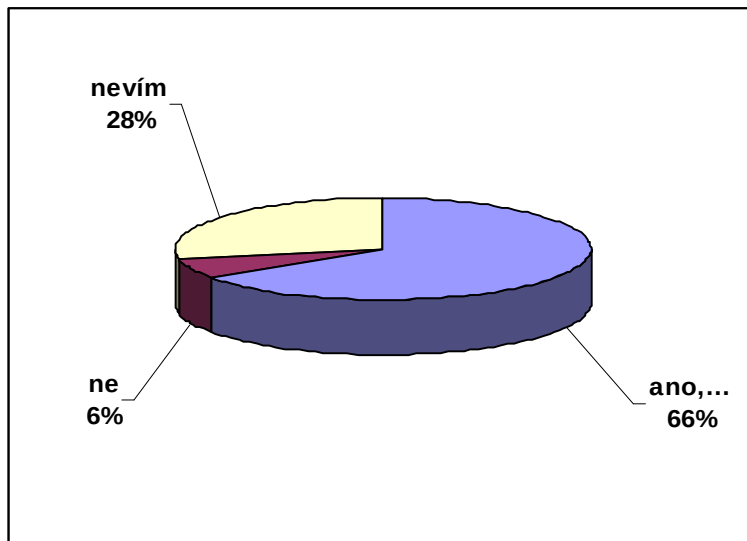


Graf č. 10 - Zdroj dat: Šubrt M.

V rámci efektivnosti působení na dopravní veřejnost jsem se blíže nezabýval kauzalitou, tj. stavem před a stavem po (vztahem mezi příčinou a následkem), ale získal jsem nicméně znalosti o představách o ní v rámci těch respondentů, kteří svojí činností dopravní jednání záměrným způsobem směrem k právní normě ovlivňují.

Rozbor výzkumných výsledků dle dílčího cíle č. 5 - optimální možnosti zlepšení způsobů ovlivňování jednání dopravní veřejnosti:

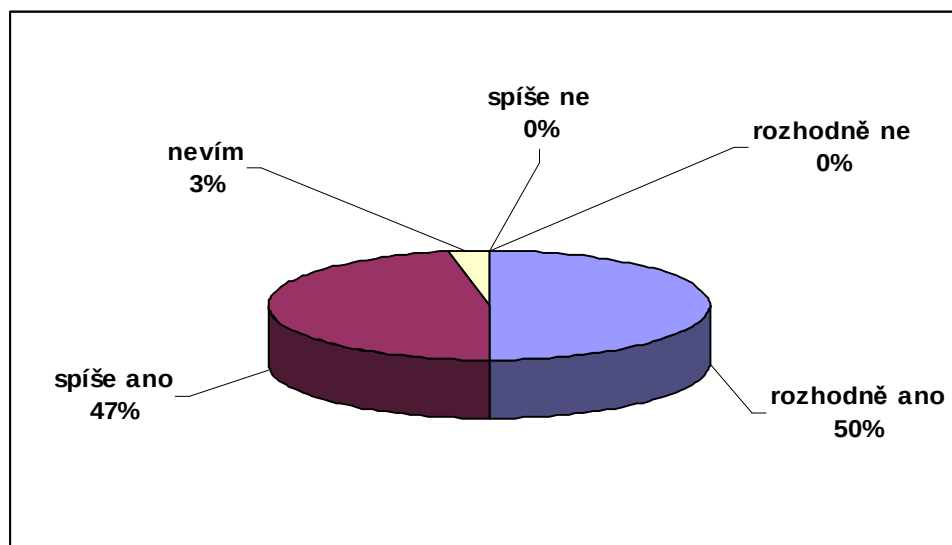
V grafu č. 11 je zachycen názor respondentů na to, zda se domnívají, že by vyšší smysluplnosti ovlivňování pomohla nějaká zlepšení. Ti jsou ze dvou třetin přesvědčeni, že ano a jako konkrétní uvádí zejména: příkladnější vystupování dopravní policie, systematická výuka na dětských dopravních hřištích, větší kooperace autoškolských subjektů namísto vzájemné intolerance a soupeření, propracovaná dopravní politika státu na úseku prevence, či snížení administrativních nároků na výchovnou činnost v autoškolách.



Graf č. 11 - Zdroj dat: Šubrt M.

Graf č. 12 má přiblížit, existuje-li v organizacích dostatečná vůle a prostor pro případné nové nápady zlepšení záměrného působení i vyslyšet a v praxi realizovat. Výsledek však jednoznačně naznačuje, že tomu tak rozhodně je, což lze vzít v úvahu i v rámci ověření, že

překážky v působení na ovlivňování jednání dopravní veřejnosti se nezdají být tedy zřejmě přímo v organizacích, či v bezprostředním okolí respondentů.



Graf č. 12 - Zdroj dat: Šubrt M.

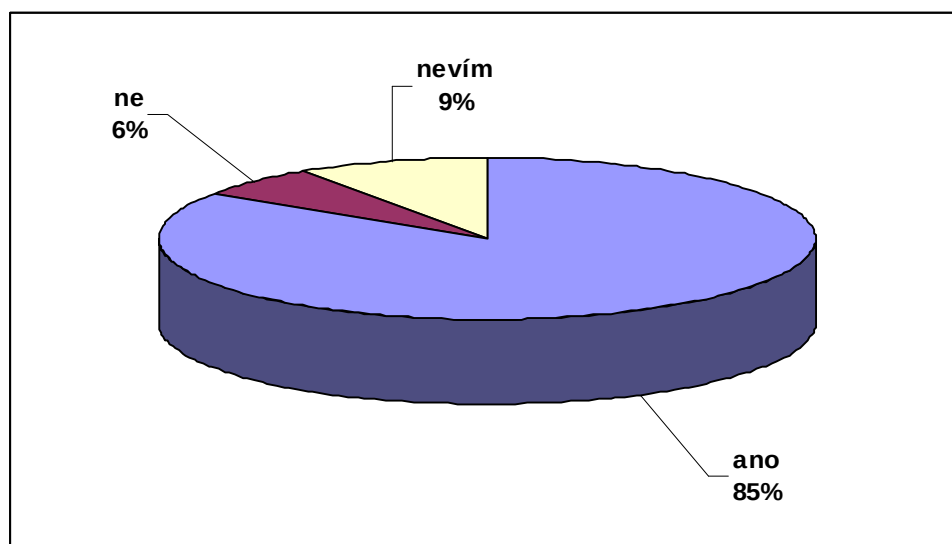
Součástí ankety byla i otevřená otázka, jejímž záměrem bylo zjistit, jak by mohla organizace každého z dotázaných přispět oproti současně vyvíjeným činnostem ke zlepšení působení výchovné činnosti v praxi. Jako nejčastěji uváděné byly následující podněty a nápady:

- q zahájení činnosti dopravního kroužku při základních školách;
- q vytvoření společného dopravního projektu pro děti a jejich rodiče, či pro školu a obec;
- q častější zapojení rodičů do akcí na dětských dopravních hřištích;
- q hlubší a pravidelná výchovná spolupráce základních škol s Policií ČR;
- q zesílená osvěta ve společnosti na užívání cyklistických přileb u cyklistů;
- q pořádání dovednostních akcí pro řidiče-začátečníky se zaměřením na simulace nehodových situací;
- q větší podpora dopravní problematiky v médiích;
- q maximální využití strukturálních fondů Evropské unie v Jihočeském kraji;

- q rozšíření sféry prevence a dopravní problematiky již na mladší věkové kategorie;
- q rozšíření sítě dětských dopravních hřišť v Jihočeském kraji;
- q pružnější novelizace právní normy a především zvýšení její vymahatelnosti;
- q systematická smysluplná činnost Preventivně informační skupiny Policie ČR v dlouhodobém časovém horizontu.

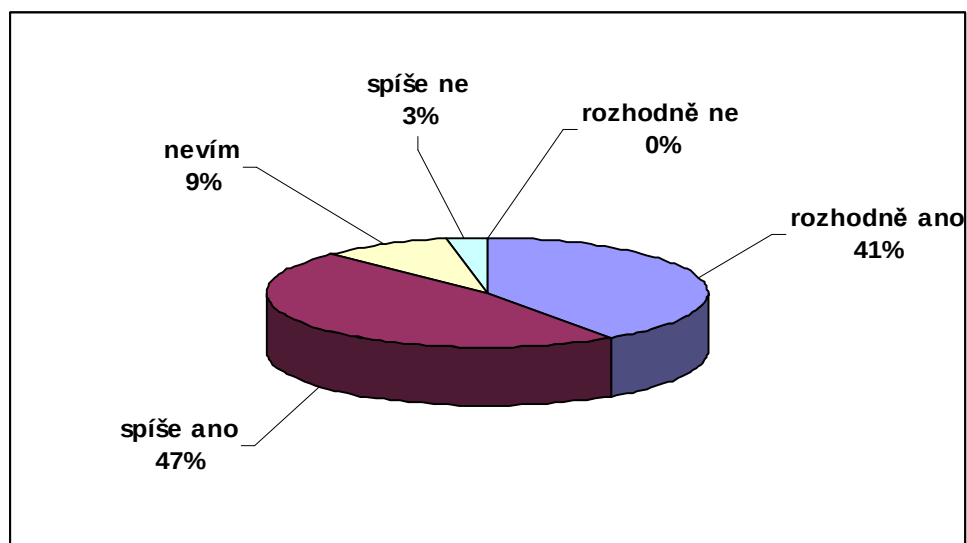
Rozbor výzkumných výsledků dle dílčího cíle č. 6 - lze působením na dopravní veřejnost vysledovat sociální změnu?

Jelikož všichni každodenně vnímáme při jakékoliv běžné činnosti dynamiku sociálních procesů, graf č. 13 uvádí jednoduchý názor respondentů na to, zda lze dle jejich názoru systematickým působením na dopravní veřejnost konstatovat, že tímto působením dochází i k trvalé změně zažitých vzorců chování - zde drtivá většina z nich uvedla, že tento názor sdílí.



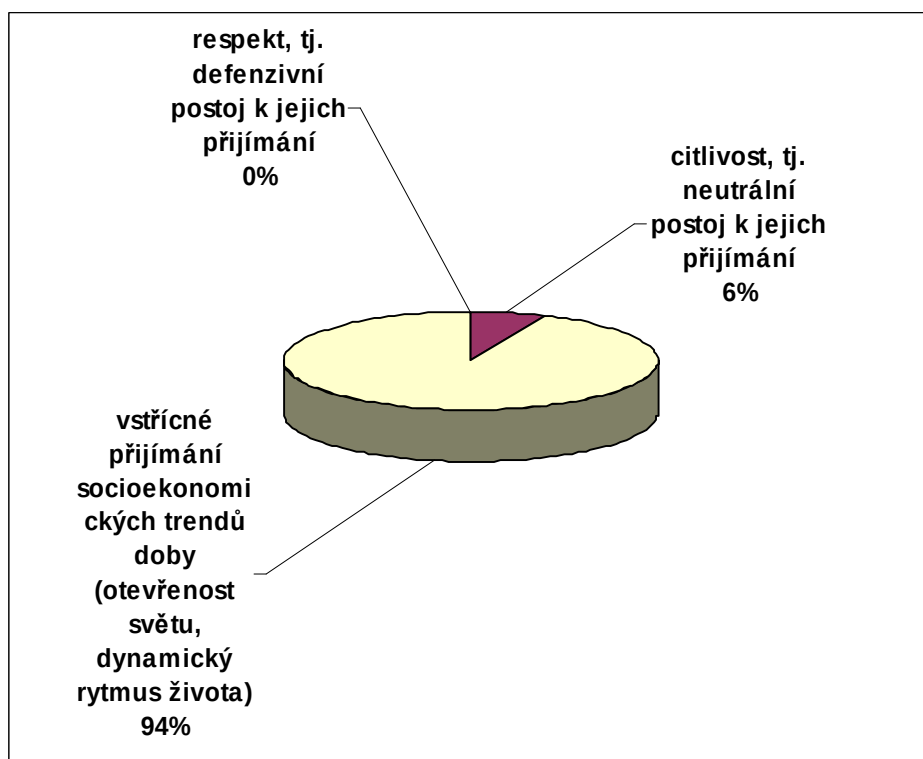
Graf č. 13 - Zdroj dat: Šubrt M.

Následující graf č. 24 konstatuje tvrzení dotázaných, zda v průběhu své mnohaleté praxe zaznamenali u ovlivňovaných subjektů pozitivní posun v zažitých vzorcích chování právě i díky svému preventivně-výchovnému působení. I zde se jednoznačně potvrdilo, že až 88% z nich je přesvědčeno, že rozhodně či spíše ano.



Graf č. 14 - Zdroj dat: Šubrt M.

V posledním grafu č. 15 lze vysledovat, jak sociální změnu samotní respondenti vnímají. Plných 94% z nich se shodlo na tom, že k novým civilizačním trendům v dopravě ze strany subjektů (žáků, příp. motoristů), které dlouhodobě ovlivňují, převládá v přijímání socioekonomických trendů poslední doby (otevřenost světu a příchodům změnám, dynamický rytmus života, atp.) jednoznačně vstřícnost a pozitivní postoj – jde tedy o potvrzení výsledování sociální změny systematickým dlouhodobým působením na dopravní veřejnost.



Graf č. 15 - Zdroj dat: Šubrt M.

6.5 *Shrnutí získaných výsledků a ověření předpokladů*

Přízpůsobení jednání dopravní veřejnosti právní normě:

Výsledky ankety ukázaly, že záměrné působení na dopravní veřejnost a její dlouhodobé ovlivňování má výrazný vliv na pozorovatelnou změnu v jejím jednání směrem k intenzivnějšímu dodržování pravidel silničního provozu, tedy směrem k dodržování právní normy. Je jednoznačné, že systematické výchovné působení na subjekt má na jím následné dodržování právních norem výrazný vliv, ač ve způsobech působení, či jejich výsledné efektivitě, existuje mnoho překážek. Je-li zaznamenáván sklon k nedodržování právní normy u ovlivňovaného subjektu, pak výsledky potvrdily, že během systematického působení na jeho ovlivňování se daří docílit viditelné změny v jeho postojích a následném způsobu jednání směrem k právní normě.

Přehled o způsobech ovlivňování jednání dopravní veřejnosti:

Dalším cílem bylo podat přehled o konkrétních způsobech, jimiž se cílové organizace podílí na ovlivňování jednání dopravní veřejnosti v rámci svého preventivně-výchovného působení. Mezi již dříve pojmenované, jako: podpora výuky na dětském dopravním hřišti, předávání informací o právním povědomí v dopravě, propagace dopravně-právní problematiky u žáků, organizace vzdělávacích a zdokonalovacích kursů motoristů, organizace dopravních, preventivních akcí a soutěží, příprava žadatelů o řidičská oprávnění, zařazování doplňkových kondičních jízd, školení řidičů z povolání, nebo školení řidičů referentských vozidel, výsledky ankety ukázaly i jiné způsoby ovlivňování prostřednictvím práce v organizacích, jako realizace školních projektů s policií, či preventivní činnosti zaměřené na seniory-motoristy. Uvedená data nicméně poněkud zkresluje výběr respondentů, provedený z pěti různých cílových skupin odborného působení, kdy každá z těchto skupin se v praxi věnuje jen některým specifickým činnostem z vymezených okruhů.

Účinnost ovlivňování jednání dopravní veřejnosti:

Pokud se jedná o případné přímé překážky v činnosti preventivně-výchovného působení, pak výsledky ukázaly, že se vyskytuje bohužel zároveň i plno překážek, snižujících účinnost ovlivňování jednání dopravní veřejnosti. Jejich případné odstranění, či naopak navržení některých opatření ke zvýšení účinnosti je uvedeno dále v Kapitole 6.6 Doporučení ke zlepšení. Jinak z drtivé většiny převažuje názor respondentů, že při jejich působení na ovlivňování dopravní veřejnosti jsou využívány jejich schopnosti správným způsobem, a v tomto směru je z uvedeného patrné, že na rozdíl od vnějších překážek lze pozitivně zhodnotit, že tyto překážky nejsou respondenty shledávány v realizaci a prosazení své vlastní invence či schopností při působení na dopravní veřejnost. **V rámci účinnosti ovlivňování dopravní veřejnosti jsem se blíže nezabýval kauzalitou, tj. stavem před a stavem po (vztahem mezi příčinou a následkem), ale získal jsem nicméně znalosti o představách o nich v rámci těch respondentů, kteří svojí činností dopravní jednání záměrným způsobem směrem k právní normě ovlivňují.**

Míra efektivity působení ovlivňování jednání dopravní veřejnosti:

Výsledky ankety dále ukázaly, že činnost organizací má pro ovlivňovaný subjekt, na který dlouhodobě působí, jednoznačné pozitivní výsledky. Míru efektivity působení na ovlivňování jednání dopravní veřejnosti lze uvést jako spíše vysokou; jako případné zábrany v ještě vyšší efektivitě působení lze pojmenovat nedostatečnou síť dětských dopravních hřišť v Jihočeském kraji nebo nedostatečný apel na dodržování dopravní legislativy v primární skupině ovlivňovaného jedince. Posouzení, co vnímat jako největší problém při akceptování dodržování právní normy z pohledu ovlivňovaného subjektu, je složitější, jelikož výsledky ukázaly názorovou rozmanitost, ať už jde o odstranění špatných návyků, nedostatečnou ochotu ovlivňovaného subjektu aktivně spolupracovat, či špatný příklad a vzor u samotných rodičů, nebo zvýšenou agresivitu a přílišnou lehkomyšlnost u dopravní veřejnosti. **V rámci efektivnosti působení na dopravní veřejnost jsem se blíže nezabýval kauzalitou, ale**

získal jsem nicméně znalosti o představách o ní v rámci těch respondentů, kteří svojí činností dopravní jednání záměrným způsobem směrem k právní normě ovlivňují.

Optimální možnosti zlepšení způsobů ovlivňování jednání dopravní veřejnosti:

Zároveň lze konstatovat, že vyšší smysluplnosti ovlivňování by pomohla některá konkrétní zlepšení, jak mohou organizace přispět oproti současně vyvíjeným činnostem ke zlepšení působení výchovné činnosti v praxi, jež blíže uvádím v následující Kapitole 6.6 Doporučení ke zlepšení. Současně bylo zjištěno, že v organizacích existuje dostatečná vůle a prostor pro to případné nové nápady zlepšení záměrného působení i vyslyšet a v praxi je realizovat; můžeme zároveň konstatovat, že překážky v působení na ovlivňování jednání dopravní veřejnosti, uvedené výše v citované kapitole, se nezdají být zřejmě přímo v organizacích, či v bezprostředním okolí respondentů.

Lze působením na dopravní veřejnost vysledovat sociální změnu?

Všichni každodenně vnímáme při jakékoliv běžné činnosti dynamiku sociálních procesů. Výsledky ankety jednoznačně potvrdily, že můžeme konstatovat, že systematickým působením na dopravní veřejnost dochází i k trvalé změně zažitých vzorců chování. V průběhu mnohaleté praxe v organizacích je viditelně zaznamenáván u ovlivňovaných subjektů pozitivní posun v zažitých vzorcích chování právě i díky preventivně-výchovnému působení, navíc k novým civilizačním trendům v dopravě ze strany ovlivňovaných subjektů převládá v přijímání socioekonomických trendů poslední doby (otevřenost světu a příchodům změnám, dynamický rytmus života, atp.) jednoznačně vstřícnost a pozitivní postoj – jde tedy o potvrzení vysledování sociální změny systematickým dlouhodobým působením na dopravní veřejnost.

6.6 *Doporučení ke zlepšení*

Jak bylo ověřeno, v činnosti preventivně-výchovného působení se vyskytuje bohužel plno překážek, snižujících účinnost ovlivňování jednání dopravní veřejnosti. Jejich případné odstranění, či naopak navržení některých opatření by výrazně přispělo ke zvýšení účinnosti v ovlivňování jednání dopravní veřejnosti. Mezi zbytečnými překážkami, u nichž je nezbytné podniknout kroky na jejich odstranění, jsou např.: preventivně-výchovné působení nedosahuje na agresivní a bezohledné řidiče, dále špatná spolupráce se školami jako výchovnými subjekty v oblasti dopravní problematiky, absence podpory vzdělávání pedagogů, absence praktických i výukových teoretických programů a metodiky, nedokonalá kooperace všech zúčastněných subjektů, příliš vysoký podíl represe ve společnosti na úkor prevence, nesrozumitelnost výkladu některých ustanovení dopravní legislativy, nedostatečná vybavenost školských subjektů (jízdní kola, přilby), či špatný příklad a vzor z řad rodičů. Pro zvýšení účinnosti ve směru k organizačním zvenčím lze naopak navrhnout některá opatření, jako: větší podpora výuky na dětských dopravních hřištích, posilování právního vědomí v dopravě u rodičů samotných, hmatatelnější osvěta ze stran médií (apel na prevenci namísto mnohdy senzace působící represe), větší kooperace zúčastněných subjektů na úseku prevence, nutná novelizace právní normy pro její nesrozumitelný výklad, či zavedení metodického působení ze stran ústředních státních orgánů a následná podpora vzdělávání pedagogů.

Zajímavé je zároveň zamyšlení nad tím, jak mohou organizace přispět oproti současně vyvíjeným činnostem ke zlepšení působení výchovné činnosti v praxi. Dle výsledků ankety lze jako nejčastěji uváděné zmínit následující podněty a nápady: zahájení činnosti dopravního kroužku při základních školách, vytvoření společného dopravního projektu pro děti a jejich rodiče, či pro školu a obec, častější zapojení rodičů do akcí na dětských dopravních hřištích, hlubší a pravidelná výchovná spolupráce základních škol s Policií ČR, zesílená osvěta ve společnosti na užívání cyklistických přileb u cyklistů, pořádání dovednostních akcí pro řidiče-záčátečníky se zaměřením na simulace nehodových situací, větší podpora dopravní problematiky v médiích, maximální využití strukturálních fondů Evropské unie v Jihočeském kraji, rozšíření sféry prevence a dopravní problematiky již na mladší věkové kategorie,

rozšíření sítě dětských dopravních hřišť v Jihočeském kraji, pružnější novelizace právní normy a především zvýšení její vymahatelnosti, či systematická smysluplná činnost Preventivně informační skupiny Policie ČR v dlouhodobém časovém horizontu.

Závěr

Závěrem mé bakalářské práce bych se pokusil zhodnotit sociální jednání dopravní veřejnosti, jeho ovlivňování a řešení vztahu mezi sociálními normami (jednáním účastníků dopravy) a částí legislativy v oblasti dopravy, která zakotvuje právní normy jednání dopravní veřejnosti. Bylo vycházeno především z praktických příkladů práce s dopravní veřejností v organizacích Jihočeského kraje a pozornost věnována i praktickým příkladům procesů záměrného ovlivňování sociální normy směrem k právní normě, pro podání námětu na hledání optimálních možností zlepšení a současné poukázání na průběh sociální změny.

Existuje velká spousta aktérů, kteří mohou ovlivnit jednání dopravní veřejnosti. Cílem společnosti je eliminovat jednání těch jedinců, kteří se opakovaně dopouštějí závažných dopravních přestupků, a tím se stávají nespolehlivými k účasti v dopravním provozu. Pro účinnou praxi je důležité vědět, jak se individuální nebo skupinové sociální jednání promítá v samotném dopravním jednání. Pokud je v souladu s normou, pak je považováno za společensky přijatelné a lze ho nazvat legitimním. Je logické, že společnost se brání vůči případnému porušování norem jedincem, neboť usiluje o zachování stability a řádu, a tím současně chrání své jednotlivé členy. Požadavek zachování spravedlnosti se pak obrací na stát, který vytváří pro jednání účastníků dopravy soubor obecně závazných pravidel chování, tzv. právní normy (dopravní legislativu). Ta se dlouhodobě v čase vyvíjí a působí na sociální jednání účastníků dopravy. Vytváření správné a účinné legislativy je však podmíněno právě předcházejícím studiem lidského činitele v dopravě a jednání dopravní veřejnosti, a to i za pomoci některých pomocných studií, výzkumů a projektů.

Systematické záměrné působení na dopravní veřejnost a její dlouhodobé ovlivňování má (i přes některé překážky) výrazný vliv na pozorovatelnou změnu v jejím jednání směrem k intenzivnějšímu dodržování pravidel silničního provozu, tedy směrem k dodržování právní normy; je-li navíc zaznamenáván sklon k nedodržování právní normy u ovlivňovaného subjektu, pak během systematického působení na jeho ovlivňování se daří v organizacích Jihočeského kraje docílit viditelné změny v jeho postojích a následném způsobu jednání

směrem k právní normě. Organizace se podílí na ovlivňování jednání dopravní veřejnosti v rámci svého preventivně-výchovného působení mnoha způsoby, ať už jde o podporu výuky na dětském dopravním hřišti, předávání informací o právním povědomí v dopravě a propagaci dopravně-právní problematiky u žáků, organizaci vzdělávacích a zdokonalovacích kursů motoristů, organizaci dopravních, preventivních akcí a soutěží, přípravu žadatelů o řidičská oprávnění, zařazování doplňkových kondičních jízd, školení řidičů, nebo i realizaci školních projektů s policií, či preventivní činnost zaměřenou na seniory-motoristy. Vyskytuje se bohužel zároveň i plno překážek, snižujících účinnost ovlivňování jednání dopravní veřejnosti, nicméně ji lze považovat za poměrně vysokou. Činnost organizací Jihočeského kraje má pro ovlivňovaný subjekt, na který dlouhodobě působí, jednoznačné pozitivní výsledky a míru efektivity působení na ovlivňování jednání dopravní veřejnosti lze uvést jako spíše vysokou (ač zábrany v ještě vyšší efektivitě lze nalézt). V rámci účinnosti a efektivnosti působení na dopravní veřejnost jsem se blíže nezabýval kauzalitou, tj. stavem před a stavem po (vztahem mezi příčinou a následkem), nicméně se podařilo získat znalosti o představách o nich v rámci těch respondentů, kteří svojí činností dopravní jednání záměrným způsobem směrem k právní normě ovlivňují. Lze stejně tak konstatovat, že vyšší smysluplnosti ovlivňování by pomohla i některá konkrétní zlepšení, jak přispět oproti současně vyvíjeným činnostem ke zlepšení působení výchovné činnosti v praxi. V organizacích totiž existuje dostatečná vůle a prostor pro to případné nové nápady zlepšení záměrného působení i vyslyšet a v praxi je realizovat, a můžeme konstatovat, že překážky v působení se nezdají být tedy zřejmě přímo v organizacích samotných (což však stejně tak může být dáno i tím, že výzkum proběhl právě mezi respondenty z jejích řad). Dynamiku sociálních procesů všichni každodenně vnímáme při jakékoliv běžné činnosti. Můžeme konstatovat, že systematickým působením na dopravní veřejnost dochází i k trvalé změně zažitých vzorců chování. V průběhu mnohaleté praxe v organizacích Jihočeského kraje je viditelně zaznamenáván u ovlivňovaných subjektů pozitivní posun v zažitých vzorcích chování právě díky jejich preventivně-výchovnému působení, navíc k novým civilizačním trendům v dopravě ze strany ovlivňovaných subjektů převládá v přijímání socioekonomických trendů poslední doby (otevřenost světu a příchodům změnám, dynamický rytmus života, atp.) jednoznačně

vstřícnost a pozitivní postoj, a jde tedy o potvrzení výsledování sociální změny systematickým dlouhodobým působením na dopravní veřejnost. I s ohledem na splnění dříve uvedených cílů si proto dovoluji konstatovat, že cíl mé bakalářské práce jsem naplnil.

Použitá literatura

Odborná literatura

1. Adamová, L., Dudák, V., Ventura, V. *Základy filosofie a etiky*. 1. vyd. Praha, Nakladatelství učebnic Fortuna 1995. Počet stran 152. ISBN 80-7168-221-7
2. Ber, F. *Auta a lidé*. 1. vyd. Praha, JKP Cars 2002. Počet stran 144. ISBN 80-86266-04-4
3. Geist, B. *Sociologický slovník*. 1. vyd. Praha, Nakladatelství VICTORIA PUBLISHING 1992. Počet stran 647. ISBN 80-85605-28-7
4. Heindrichová, J. *Bezpečná cesta do školy*. 1. vyd. Brno, Centrum dopravního výzkumu 2006. Počet stran 76
5. Hejda, J. *Úvod do studia práva*. 1. vyd. Praha, Vysoká škola ekonomická v Praze Nakladatelství Oeconomica 2004. Počet stran 55
6. Kol. autorů. *Velký sociologický slovník*. 1. vyd. Praha, Karolinum 1996. Počet stran 1627. ISBN 80-7184-311-3
7. Novotná, E. *Lokální ankety*. 1. vyd. Praha, Vysoká škola ekonomická v Praze Nakladatelství Oeconomica 2004. Počet stran 55. ISBN 80-245-0829-X
8. Novotná, E., Nový J., Musil M. *PR Management*. 1. vyd. Praha, Vysoká škola ekonomická v Praze Nakladatelství Oeconomica 2006. Počet stran 152. ISBN 80-245-1047-2
9. Novotná, E. *Základy sociologie*. 1.vyd. Praha, Vysoká škola ekonomická v Praze Nakladatelství Oeconomica 2004. Počet stran 70. ISBN 80-245-0812-5
10. Popelová, J. *Etika*. 1. vyd. Praha, Nakladatelství Československé akademie věd 1962. Počet stran 492. 21-091-62

11. Spaemann, R. *Základní mravní pojmy a postoje*. 1. vyd. Praha, Nakladatelství Svoboda 1995. Počet stran 94. ISBN 80-205-0484-2
12. Votruba, J. *Dopravní výchova*. 1. vyd. Praha, FORTUNA 1992. Počet stran 64. ISBN 80-85298-98-8
13. *Závěrečná zpráva z výzkumu: Bezpečnost silničního provozu*. vyd. Praha, Markent s.r.o. 2004. Počet stran 86

Zákony a prameny

14. Svátek, Z. *Z historie pravidel silničního provozu*, příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003
15. Usnesení Vlády České republiky ze dne 28. dubna 2004 č. 394 – Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
16. Usnesení Vlády České republiky ze dne 11. června 2007 č. 642 – Působnost Rady Vlády České republiky
17. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
18. Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů
19. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
20. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

Elektronické zdroje

21. Analýza současného stavu preventivních činností Policie ČR zpracovaná Metodickou radou prevence při PP, která je první částí zamýšlené koncepce preventivní politiky PP [online] 2008, poslední revize 10.1.2008 [cit. 2008-01-25]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/dokumenty/2006/priloha_2.pdf>
22. Projekt: ESCAPE (Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement) / Zvyšování bezpečnosti silničního provozu cestou efektivit metod a postupů dozoru nad dodržováním pravidel silničního provozu (2006, zpracovatel: CDV Brno) [online] 2008, poslední revize 21.1.2008 [cit. 2008-02-08]. Dostupné z: <<http://www.cdv.cz>>
23. Projekt: GADGET (Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology / Ovlivňování řidičů pomocí cílené výchovy a techniky, 1997 – 1999, zpracovatel: CDV Brno) [online] 2008, poslední revize 21.1.2008 [cit. 2008-02-08] Dostupné z: <<http://www.cdv.cz>>
24. Studie: Jaká je cena života? (infoservis – ÚAMK ČR; CDV Brno, 15. 9. 2004) [online] 2008, poslední revize 20.12.2007 [cit. 2008-02-01] Dostupné z: <<http://www.uamk-cr.cz/infoservis>>
25. Studie: SARTRE 3 (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe) / Sociální postoje řidičů k dopravním rizikům v silničním provozu (1. 10. 2002 – 31. 12. 2004, zpracovatel: CDV Brno) [online] 2008, poslední revize 21.1.2008 [cit. 2008-02-08] Dostupné z: <<http://www.cdv.cz>>
26. Studie: Všeobecný postoj mladých k dopravě (18. 9. 2002, zpracovatel: CDV Brno) [online] 2008, poslední revize 21.1.2008 [cit. 2008-02-08] Dostupné z: <<http://www.cdv.cz>>

Přílohy

Příloha č. 1: **Nástroj sběru dat - formulář pro dotazník (ovlivňování jednání dopravní veřejnosti)**

(**Formulář pro rozhovor** byl zpracován obdobně, jen dle potřeb rozhovoru částečně formulačně upraven.)

Formuláři dotazníku předcházel jako úvod text s oslovením respondenta, nastíněním problematiky bakalářské práce a seznámením s cílem dotazníku, včetně poděkování za poskytnutí dat a dále informace, jakým způsobem a cestou jej vyplněný vrátit zpět.

Návod k vyplnění dotazníku: dotazník se skládá z trojího druhu otázek. Většina otázek jsou otázky s možností výběru odpovědí. Vaši odpověď vyberete tak, že odpověď označíte v rámečku křížkem. Druhý typ otázek nemá možnosti výběru odpovědí; u těchto otázek Vás prosím o vepsání stručné odpovědi do šedého pole (libovolný počet znaků) – Váš pohled na danou záležitost. Třetí typ otázek je vzájemnou kombinací dvou předešlých.

1. Jste schopen u té části dopravní veřejnosti, s níž pracujete (žák, příp. motorista) potvrdit, že vaše záměrné působení (systematický přístup a výchovná činnost) má výrazný vliv na pozorovatelnou změnu v jednání tohoto subjektu směrem k intenzivnějšímu dodržování pravidel silničního provozu?

- 1 ☐ rozhodně ano
- 2 ☐ spíše ano
- 3 ☐ nevím
- 4 ☐ spíše ne
- 5 ☐ rozhodně ne

2. Jaký důsledek lze díky Vašemu působení a dlouhodobému ovlivňování jednání žáka (příp. motoristy) z Vašeho pohledu vysledovat?

- 1 ☐ rozhodně posun k většímu respektu a dodržování pravidel silničního provozu
- 2 ☐ jen částečný posun k většímu respektu a dodržování pravidel silničního provozu
- 3 ☐ neutrální, mé systematické působení na následné dodržování pravidel žáka (příp. motoristy) bohužel nemá žádný vliv

3. Pokud jste u svěřeného žáka (příp. motoristy) zaznamenal(a) sklon k provádění přestupků a nedodržování pravidel silničního provozu, podařilo se během Vašeho systematického působení na ovlivňování jeho jednání docílit viditelné změny v jeho postoji a následném způsobu jednání směrem k dodržování pravidel silničního provozu?

- 1 ☐ rozhodně ano
 2 ☐ spíše ano
 3 ☐ nevím
 4 ☐ spíše ne
 5 ☐ rozhodně ne

Jakými všemi konkrétními způsoby lze obecně konstatovat, že se podílíte na preventivně-výchovném působení ovlivňování jednání dopravní veřejnosti? Ohodnoťte laskavě i Vámi odhadovanou kvalitu tohoto působení:

způsob působení:	kvalita:				
	1 výborná	2 dobrá	3 dostatečná	4 špatná	5 neprovádí
4. Podporou výuky na dětském dopravním hřišti	☐	☐	☐	☐	☐
5. Předáváním informací o právním povědomí v dopravě	☐	☐	☐	☐	☐
6. Propagací dopravně-právní problematiky u žáků ZŠ	☐	☐	☐	☐	☐
7. Organizací vzdělávacích a zdokonalovacích kursů motoristům	☐	☐	☐	☐	☐
8. Organizací dopravních, preventivních akcí a soutěží	☐	☐	☐	☐	☐
9. Přípravou žadatelů o řidičská oprávnění	☐	☐	☐	☐	☐
10. Zařazováním doplňkových kondičních jízd	☐	☐	☐	☐	☐
11. Školením řidičů z povolání	☐	☐	☐	☐	☐
12. Školením řidičů referentských vozidel	☐	☐	☐	☐	☐
13. Jiným způsobem (uveďte laskavě, kterým, včetně cílové skupiny, na kterou je činnost zaměřena)	☐	☐	☐	☐	☐
Který způsob:					
Cílová skupina:					

14. Cítíte nějaké přímé překážky ve Vaší činnosti preventivně-výchovného působení?

- 1 ☐ ano (uveďte laskavě, které to jsou):
 2 ☐ ne
 3 ☐ nevím

15. Domníváte se, že by se mělo dělat více pro zvýšení účinnosti Vašeho působení?

- 1 ☐ ano (uveďte laskavě, jaká navrhuje opatření):
 2 ☐ ne
 3 ☐ nevím

16. Máte pocit, že Vaše schopnosti jsou při výchovně-preventivní práci využívány správným způsobem?

- 1 ☐ rozhodně ano, jsou
- 2 ☐ spíše ano, jsou
- 3 ☐ nevím
- 4 ☐ spíše nejsou
- 5 ☐ rozhodně nejsou

17. Domníváte se, že Vaše činnost má pro žáky (příp. motoristy), na které působíte, jednoznačné pozitivní výsledky?

- 1 ☐ rozhodně ano
- 2 ☐ spíše ano
- 3 ☐ nevím
- 4 ☐ spíše ne
- 5 ☐ rozhodně ne

18. Jak hodnotíte míru efektivity vašeho působení na ovlivňování jednání žáka (příp. motoristy)?

- 1 ☐ jako vysokou
- 2 ☐ jako nedostatečnou (uveďte laskavě, co brání vyšší efektivitě Vašeho působení)
- 3 ☐ nedokáži posoudit

19. Co vnímáte jako největší problém z pohledu žáka (příp. motoristy) akceptovat dodržování pravidel silničního provozu?

- 1 ☐ odstranění zažitých špatných návyků
- 2 ☐ nedostatečnou snahu a ochotu žáka (příp. motoristy) aktivně spolupracovat
- 3 ☐ jiný (uveďte laskavě, jaký):

20. Domníváte se, že vyšší smysluplnosti Vaší činnosti by pomohla nějaká zlepšení?

- 1 ☐ ano (uveďte laskavě, která konkrétně to jsou):
- 2 ☐ ne
- 3 ☐ nevím

21. Existuje ve Vaší organizaci vůle a prostor jakékoliv nápady na zlepšení záměrného působení a výchovné činnosti vyslyšet a v praxi realizovat?

- 1 ☐ rozhodně ano
- 2 ☐ spíše ano
- 3 ☐ nevím
- 4 ☐ spíše ne
- 5 ☐ rozhodně ne

22. Jak a čím by mohla Vaše organizace přispět oproti současně vyvíjeným činnostem ke zlepšení působení výchovné činnosti v praxi? Laskavě uveďte:

23. Jelikož i Vy ve své činnosti jistě vnímáte dynamiku sociálních procesů, lze dle Vašeho názoru systematickým působením na dopravní veřejnost konstatovat, že tím dochází i k trvalé změně zažitých vzorců chování?

- 1 ☐ ano
- 2 ☐ ne
- 3 ☐ nevím

24. Jste schopen(a) konstatovat, že jste v průběhu své mnohaleté praxe zaznamenal(a) u žáků (příp. motoristů) pozitivní posun v zažitých vzorcích chování právě i díky Vašemu preventivně-výchovnému působení?

- 1 ☐ rozhodně ano
- 2 ☐ spíše ano
- 3 ☐ nevím
- 4 ☐ spíše ne
- 5 ☐ rozhodně ne

25. Jak sociální změnu vnímáte Vy, kteří se pod ovlivňování jednání dopravní veřejnosti sami podepisujete; převládá k novým civilizačním trendům v dopravě (kterým..) ze strany žáků (příp. motoristů) spíše:

- 1 ☐ respekt, tj. defenzivní postoj k jejich přijímání
- 2 ☐ citlivost, tj. neutrální postoj k jejich přijímání
- 3 ☐ vstřícnost v přijímání socioekonomických trendů poslední doby (otevřenost světu, dynamický rytmus života, atd.), tj. pozitivní postoj k jejich přijímání

Ještě jednou Vám velmi děkuji za vyplnění dotazníku, za poskytnuté informace a za Váš čas, který jste dotazníku věnoval(a).