

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Pedagogická fakulta

Ústav pedagogiky a sociálních studií

JOSEF GOGELA

III.ročník – kombinované studium

Obor: pedagogika – veřejná správa

**VLIV MÉDIÍ NA BEZPEČNOST A PLYNULOST  
PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH**

Bakalářská práce

Vedoucí bakalářské práce : RNDr. Evžen Růžička, CSc.

**OLMOUC 2010**

## **PROHLÁŠENÍ**

Prohlašuji, že bakalářskou práci na téma „Vliv médií na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích“ jsem vypracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

## **PODĚKOVÁNÍ**

Tímto děkuji vedoucímu bakalářské práce RNDr. Evženu Růžičkovi, CSc. za metodické a odborné vedení, cenné rady, informace a drahocenný čas, který mi věnoval.

## OBSAH

ÚVOD.....	5
1 MÉDIA.....	8
1.1 MÉDIA VE VÝVOJI LIDSKÉ CIVILIZACE.....	8
1.2 ŘEČ.....	9
1.3 PÍSMO.....	9
1.4 TISK.....	10
1.5 PŘENOS INFORMACÍ NA DÁLKU.....	11
1.6 HROMADNÉ SDĚLOVACÍ PROSTŘEDKY – MASMÉDIA.....	12
1.7 FUNKCE MASMÉDIÍ.....	13
1.8 PŘÍJEMCI MASMÉDIÍ.....	13
2 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	16
2.1 HISTORIE DOPRAVY.....	17
2.2 PRAVIDLA SILNIČNÍHO PROVOZU.....	18
3 SOUČASNOST NA ČESKÝCH SILNICÍCH.....	20
3.1 JE SNÍŽENÍ POČTU DOPRAVNÍCH NEHOD PRAVDOU?.....	24
4 MANIPULATIVNÍ VLIV MASMÉDIÍ.....	27
4.1 NEGATIVNÍ VLIV MÉDIÍ.....	28
4.2 POZITIVNÍ VLIV MÉDIÍ.....	31
5 PRAKTICKÁ ČÁST.....	35
5.1 POUŽITÁ VÝZKUMNÁ METODA.....	35
5.2 CHARAKTERISTIKA DOTÁZANÝCH.....	36
5.3 STANOVENÉ HYPOTÉZY.....	36
5.4 VÝSLEDKY VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ.....	37
5.5 VÝSLEDEK PRAKTICKÉ ČÁSTI.....	46
ZÁVĚR.....	49
LITERATURA A PRAMENY.....	51
INTERNETOVÉ ZDROJE.....	52
SEZNAM ZKRATEK.....	53
PŘÍLOHA.....	54
ANOTACE.....	58

## ÚVOD

Silniční doprava je v současné době běžnou a neoddělitelnou součástí života každého lidského jedince a až na výjimky se jí účastní celé široké spektrum populace. Je fenoménem dnešní doby, umožňujícím člověku rychlou, pohodlnou a prakticky kdykoliv dostupnou přepravu zboží a osob. Silniční doprava je realizována na pozemních komunikacích a zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších změn a doplňků, přesně vymezuje kdo a za jakých podmínek se může provozu na pozemních komunikacích účastnit a jaká zákonná ustanovení je povinen dodržovat. Bez stanovení přesných pravidel, jejich znalostí a důsledného dodržování nelze silniční provoz úspěšně a bezpečně realizovat, zejména s ohledem na rizika, která jsou se silniční dopravou spojena. I když se člověk pohybuje v silničním provozu, s výjimkou chodců, pomocí techniky a to buď motorovým nebo nemotorovým vozidlem, není v drtivé většině případů příčinou vzniku dopravní nehody nebo kolizní situace technická závada na vozidle, ale selhání lidského faktoru. Od dob vzniku prvního automobilu se neustále zvyšuje hustota silničního provozu a i když se vkládají nemalé finanční prostředky do vývoje nových aktivních či pasivních bezpečnostních prvků, které mají chránit účastníky silničního provozu a zabránit vzniku dopravních nehod, tak počty lehce zraněných, těžce zraněných a usmrcených účastníků silničního provozu jsou stále alarmující. Česká republika bohužel zaujímá z pohledu bezpečnosti silničního provozu, podle statistik nehodovosti a následků způsobených dopravními nehodami, jedno z posledních míst v Evropě a čeští řidiči jsou tak považováni za jedny z nejhorších. V žádném případě však nelze tvrdit, že co Čech, to špatný řidič. Stejně tak jak v každé oblasti lidského konání jsou jedinci, kteří jsou netolerantní, neohleduplní, neukáznění, agresivní a snažící se obejít zákony a normy, tak i v oblasti silničního provozu se takoví jedinci vyskytují a pro ostatní účastníky

silničního provozu představují zvýšené nebezpečí. Někteří z nich opakovaně a mnohdy úmyslně porušují pravidla provozu na pozemních komunikacích a dopouštějí se tak přestupků, za které jsou sankcionováni podle zákona č.200/1990 Sb.o přestupcích, nebo trestných činů, za jejichž spáchání je jim ukládán trest podle zákona č.40/1999 Sb., trestní zákoník. Samozřejmě za předpokladu, že jsou při spáchání protiprávního jednání přistiženi a takovéto jednání je jim prokázáno. Mnohdy důkazní nouze zvyšuje u těchto jedinců pocit beztrestnosti, bezzubosti zákona a posiluje jejich nezdravé sebevědomí, což může některé další labilnější jedince svádět a motivovat k jejich napodobování. Naštěstí většina účastníků silničního provozu je zodpovědných, tolerantních, respektujících pravidla provozu na pozemních komunikacích a je si vědoma možných následků jejich porušování a důsledků z toho pro ně plynoucích.

V průběhu posledních dvaceti let doznal zákon o provozu na pozemních komunikacích několika změn, kterými bylo nutné reagovat na nová specifika, která s sebou silniční provoz přináší. Jedním z důvodů, proč dochází k poměrně častým novelizacím zákona, je snaha o zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení jeho negativních důsledků. Významnou roli v seznamování veřejnosti se změnami v pravidlech provozu na pozemních komunikacích, změnami v podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, změnami v oblasti trestů a sankcí za trestné činy či přestupky v dopravě a v neposlední řadě informovanosti veřejnosti o preventivních a represivních opatřeních, týkajících se silničního provozu, sehrávají masmédiá, která jsou rovněž každodenní, neodlučitelnou součástí života člověka. Četbou, poslechem či sledováním masmédií však na rozdíl od účasti v silničním provozu nemůžeme nikoho ohrozit, omezit, či způsobit škodu na zdraví nebo majetku. Hromadné sdělovací prostředky jsou zdrojem informovanosti, zábavy, nositelem rad, nápadů, návodů a do značné míry jsou schopny ovlivnit úsudek, názor, náhled příjemce informace na určitou věc. V oblasti týkající se bezpečnosti

silničního provozu se však masmédiá víceméně soustředí na předložení zprávy o tom, kde a k jaké dopravní nehodě došlo a jaké byly její následky, popřípadě že byl při řízení vozidla přistižen řidič s rekordní výší alkoholu v krvi a jaký trest mu za daný skutek hrozí. Jen výjimečně se lze ve sdělovacích prostředcích setkat s podrobným popisem nehodového děje a s přesným uvedením příčiny jejího vzniku. Mezi hromadnými sdělovacími prostředky dnes zaujímá první místo v přístupu k informacím internet, kde se však lze setkat i s negativním přístupem k otázce bezpečnosti silničního provozu, konkrétně s radami, jak se vyvinít z protiprávního jednání, jak účelně prodlužovat správní řízení a jaké volit obstrukce v přestupkovém či trestním řízení. Výsledek zájmu společnosti na bezpečném a plynulém provozu na pozemních komunikacích, tedy zájem společnosti na ochraně života, zdraví a majetku účastníků silničního provozu, je takovými radami neblaze ovlivňován, neboť zatímco zpravidla slušný, čestný a poctivý člověk, který se ojedinele proviní proti zákonu o provozu na pozemních komunikacích, je připraven nést důsledky svého protiprávního jednání, tak ti, kteří nemají před zákonem žádný respekt a často a s oblibou jej dá se říci porušují, uniknou oprávněnému postihu právě díky takovým radám.

Chování každého lidského jedince v provozu na pozemních komunikacích je odrazem jeho běžného chování v životě. Významný vliv na chování a jednání člověka má zejména výchova a prostředí, ve kterém vyrůstá a žije. Stejně tak je tomu i v oblasti silniční dopravy, neboť jen stěží lze předpokládat, že v silničním provozu se bude konkrétní jedinec chovat výrazně odlišněji než je zvyklý.

Cílem této práce je posoudit, zda nejvyužívanější média, zejména televize a internet, jsou schopna pozitivně ovlivnit chování mladých lidí ve věku 16 – 20 let v oblasti bezpečnosti silničního provozu, zda jsou pro ně využívánější zdroj informací než ostatní média a zda i přes kampaně zaměřené na bezpečnost silničního provozu mají mladí lidé tendenci k vědomému porušování zákona o provozu na pozemních komunikacích.

# 1 MÉDIA

Média mají zcela nepochybně významnou a nezastupitelnou roli v procesu komunikace, na jejímž základě je postavena každá lidská společnost a její rozvoj. Komunikace je celospolečenským procesem, pro který užíváme termín sociální, společenská komunikace, při které jde o vzájemné sdělování, předávání a přijímání informací. Latinský základ slova *communis*, tj. společný, vypovídá, že se nejedná pouze o prostý přenos informace, ale i sdílení společného problému, zájmu, tématu atd.

## 1.1 MÉDIA VE VÝVOJI LIDSKÉ CIVILIZACE

Tak, jak se vyvíjelo lidstvo, tak se vyvíjela i média, která umožňovala vzájemnou komunikaci jak mezi jedinci, tak i mezi jedincem a skupinou a rovněž i mezi celými skupinami. Bez komunikace nemůže žádná společnost existovat, natož se pak vyvíjet nebo přežít. Jak pro existenci, tak pro organizaci každé společnosti je komunikace základním a životně důležitým procesem, neboť každá společná akce individuální je založena na významech, které poté, co byly přeneseny prostřednictvím komunikace, jsou společně sdíleny. (Kunczik, 1995, s.11)

Vývoj médií lze rozdělit do několika období, která nám charakterizují, jak se komunikační prostředky rozvíjely a jak přibývala média nová. Vývoj komunikace probíhá geometrickou řadou, neboť každý nový krok rozšířil obzory natolik, že každý následující krok byl jednodušší. Významným prvkem bylo zachování stávajícího a přibírání nového, tedy zůstaly nám zachovány jak signály a znamení, tak následně vznikuvší řeč, na kterou navazovalo písmo, posléze tisk a masová komunikace.



## 1.2 ŘEČ

Prvním obdobím byla patrně epocha znamení a signálů. Ta začala už dávno předtím, než se naši předci postavili na dolní končetiny. Tito předchůdci člověka zprvu komunikovali jako savci. Rozhodující roli v této komunikaci sehrávaly vrozené nebo instinktivní reakce, naučené komunikační chování bylo omezené na minimum. Na vzájemné komunikaci záviselo zejména přežití jedince a taktéž celých skupin. V průběhu milionů let se schopnost učení novým věcem postupně zvětšovala a systém komunikace založený na znacích a signálech se nepochybně zdokonaloval a stával se účinnějším. K radikální změně došlo v období, kdy lidské bytosti přešli do epochy mluvení a jazyka. Poměrně přesvědčivé důkazy svědčí o tom, že tato epocha vypukla krátce po objevení člověka kromaňonského, nové formy homo sapiens. Zdá se, že tito naši bezprostřední předchůdci začali mluvit někdy před 90-40 tisíci let. Někdy před 35 tisíci let se už jazyk běžně používal.

## 1.3 PÍSMO

Přibližně před 5 tisíci lety postoupilo lidstvo do epochy psaní. Písmo je jedním z nejvýznamnějších vynálezů lidstva. Vždyť bez něj bychom si nemohli sdělovat informace v prostoru a čase. Předstupněm písma byly výjevové obrazy, které se zachovaly v několika jeskyních a na kterých byly zobrazeny především lovecké výjevy. Tato zobrazení - piktogramy pocházejí z období patnáct až deset tisíc let př.n.l. Dalším stupněm obrázkového písma byly ideogramy, které si jako první osvojili Sumerové. Obrázkové písmo však znali rovněž Chetitové, Mayové ve Střední Americe, Aztékové v Mexiku a Číňané, od nichž se rozšířilo zejména do Japonska a také do Koreje. Sumerové neskončili u obrázkového písma, ale v průběhu dalšího vývoje vytvořili písmo klínové. Zprvu se užívalo pro vytváření hospodářských seznamů, později pro dějinný, historický

přehled a následně i pro tvorbu literárních děl. Klínové písmo posléze převzali Asyřané, Peršané a Babyloňané. Klínové písmo zaniklo v prvním století našeho letopočtu. Archeologické nálezy v Sinaji dokazují, že již v patnáctém století př.n.l. byla použita fonetická /hlásková/ abeceda, kdy jeden znak vyjadřoval jedno písmeno. Dodnes není zcela ujednoceno, zda autory nalezených nápisů byli Izraelité, utíkající pod Mojžíšovým vedením z Egypta do země zaslíbené, nebo obyvatelé Kanaánu, ležícího mezi řekou Jordán a Středozezemním mořem. V historii písma a písemného projevu má zcela ojedinělý význam starověká Čína, neboť první písemné projevy na kostech a želvích krunýřích se objevují již ve druhém tisíciletí př.n.l. Zásadní rozvoj písemnictví celého světa byl kolem roku 105 n.l. ovlivněn vynalezením papíru a Čína tak výrazně přispěla k rozvoji komunikace. Hlásková písma evropských národů mají základ ve fénickém písmu, které Féničané vytvořili kolem roku 1300 př.n.l. Jejich abeceda měla dvaadvacet písmen a v devátém století př.n.l. převzali fénické písmo Řekové, kteří doplnili znaky pro samohlásky, směr psaní obrátili na levopravý a vytvořili první, úplné, hláskové písmo na světě. Z řeckého písma vyšly dvě hlavní vývojové větve: východní (hlaholice a cyrilice) a západní (latinka). Latinské písmo převzaly téměř všechny evropské národy a některé z nich je pro svoji potřebu doplnily o diakritická znaménka. Postupem času se latinka rozšířila i mimo Evropu. Jaký význam mělo písmo a psaný text pro vývoj lidské civilizace si většina lidí ani neuvědomuje, přitom možnost komunikovat prostřednictvím písma a psaného textu zrychlila výměnu informací a současně umožnila zadokumentování získaných vědomostí a znalostí pro další generace.

#### **1.4 TISK**

Rozmnožování písemností bylo velmi náročné, provádělo se prostřednictvím opisovačů v kláštorech a počet vzniklých opisů byl přímo úměrný počtu opisovačů. Učenost přestávala být výsadou

kleriků a vzrůstala poptávka po pramenech vědění. Potřeba rychlejšího způsobu rozmnožování písemností byla stále naléhavější, bylo jen otázkou času, kdy se to uskuteční. Uskutečnilo se to v první polovině 15.století vynalezením knihtisku. (Hoch, 1959, s.213) Vynálezcem byl Johannes Guttenberg, pocházející z mohučského rodu zlatníků. I když jako první dovedli tisknout knihy Číňané již v desátém století našeho letopočtu, tak se jednalo jen o hrubou náhradu za elegantní opisované knihy. Teprve tisk prováděný pohyblivými literami je možné považovat za počátek kvalitního tiskařství. O rozmachu a využití knihtisku svědčí skutečnost, že již v roce 1500 n.l. bylo natištěno v Evropě 10 milionů knih, které byly kopiemi 35 000 titulů. První tištěné noviny publikoval ve Štrasburku roku 1605 Johann Carolus a první pravidelná periodika vycházejí na přelomu 16. - 17. století. První české noviny s názvem Český postilión neboližto Noviny české vydával od 4.února 1719 dvakrát týdně pražský knihtiskař Karel František Rosenmüller a informoval v nich o událostech v zahraničí a životě pražské společnosti.

## **1.5 PŘENOS INFORMACÍ NA DÁLKU**

S rozvojem komunikace člověk pociťoval rostoucí potřebu mít možnost přenášet informace na dálku co nejrychleji. Od nejstarších dob se lidé dorozumívali světelnými znameními, případně kouřovými signály, nebo pomocí bubnů. V pozdějších dobách se k doručení zpráv používali běžci nebo jezdci na zvířatech, případně plavci a vše tak záviselo na fyzických silách člověka nebo zvířete, orientačních schopnostech a dalších okolnostech, např.válečný stav. Roku 1793 sestrojil po několika letech pokusů Francouz Claude Chappe optický semaforový telegraf, který byl v době svého největšího rozkvětu schopen přenést informaci na vzdálenost 210 kilometrů, z Paříže do Lille, za 2 minuty. Stanice s nastavitelnými rameny byly od sebe vzdáleny 10 kilometrů a na každé stanici museli být dva lidé. Telegrafovat se však dalo jen za jasného počasí. Přes tyto nedostatky se Chappeův telegraf těšil takové oblibě, že vytlačit se

ho podařilo až zdokonaleným telegrafům elektrickým. (Hoch, 1959, s.243)

Netrvalo dlouho a lidé se mohli spolu domlouvat na dálku telefonem, za jehož vynálezce byl dlouhou dobu považován Alexander Graham Bell, který sestrojil první telefon v Bostonu (USA) v roce 1876. Podle novějších údajů vynalezl telefon italský vynálezce Antonio Meucci již v roce 1849 a jeho prvenství bylo oficiálně potvrzeno kongresem USA, a to rezolucí 269 ze dne 11.června 2002. Pokud bychom chtěli za telefon považovat každé zařízení, schopné přenést hlas na velkou vzdálenost, tak bychom se dostali do roku 968, kdy čínský vynálezce Kung Foo Whing využil k hovoru na dálku roury. Jednalo se však čistě o mechanické zařízení. Velkého rozšíření se trubkové telefony dočkaly v lodní dopravě, kde umožnily vcelku spolehlivé zvukové spojení oddělených částí lodi.

Vývoj telefonů pokračoval vysokým tempem a zatímco v počátcích se jednalo o přenos na delší vzdálenosti v podobě kabelů nebo vodičů telefonní sítě, tak v současnosti se jedná o spojení bezdrátové, které se šíří ve volném prostoru pomocí elektromagnetických vln a je realizováno na různých vlnových pásmech a frekvencích.

## **1.6 HROMADNÉ SDĚLOVACÍ PROSTŘEDKY – MASMÉDIA**

Hromadné sdělovací prostředky, neboli masmédia jsou posledním stupněm vývoje komunikace a jsou jedním z nejvlivnějších a nejvýznamnějších komunikačních prostředků, které zásadním způsobem ovlivňují a formují jak každého člověka, tak i celou lidskou společnost. V běžném denním styku se termín médium používá jako souhrnné označení technických prostředků a sociálních systémů sloužících hromadné komunikaci (tisk, rozhlas, televize, internet, video, domácí kina, multimédia apod.). Rozumí se jím tedy jak technický prostředek, tak i příslušná instituce. (Musil, 2003, s.23)

Masové médium, obracející se na široké vrstvy obyvatelstva, je vlastně masovou komunikací, při které se zprostředkuje sdělení rozptýlenému publiku veřejně technickými prostředky (médii).

Obecně se rovněž uvádí, že médium je sdělovací prostředek, pro který bývá příznačný určitý smyslový orgán a konkrétní komunikační situace, kterou navozuje.

## **1.7 FUNKCE MASMÉDIÍ**

V životě člověka a společnosti plní masmédiá celou řadu rozmanitých funkcí. Pochopitelně tak činí s rozdílnou kvalitou, intenzitou a účinkem, ale i s rozdílnými důsledky. Funkce masmédií se projevují jako úkon, činnost určitého zaměření a významu. (Kraus, 2001, s.64) Současná odborná literatura zabývající se masmediální problematikou uvádí čtyři základní funkce masmédií:

- funkce informativní,
- funkce komunikativní,
- funkce formativní,
- funkce rekreativní.

Lze tedy konstatovat, že média nás informují o událostech ve světě a ve společnosti, vysvětlují význam událostí a tyto komentují, zprostředkovávají poznávání hodnot, ovlivňují názory a postoje, ale současně jsou i zprostředkovatelem zábavy, odpočinku a stimulují fantazii.

## **1.8 PŘÍJEMCI MASMÉDIÍ**

Způsoby, jakými mohou být sdělení předávána, mají nejrozmanitější podobu : mluvenou řeč a hudbu přenáší rozhlas a též televize, písemný záznam mluveného projevu a grafická sdělení přenáší tisk a televize, vizuální akce nejrůznějšího druhu přenáší televize atd. Nejrychleji se rozvíjející hromadný sdělovací prostředek je internet. Jeho informační a vzdělávací možnosti jsou takřka neomezené, jeho využití mnohostranné. (Kraus, 2001, s.61)

Zatímco v případě tisku, rozhlasu a televize je adresát pouze pasivním příjemcem informací, tak internet umožňuje adresátovi nejen informace přijímat a vzdělávat se, ale rovněž mu poskytuje prostor pro aktivní komunikaci, vzájemnou výměnu informací a také prezentaci vlastních dat. V této souvislosti je na místě zmínit donedávna neznámý typ výuky, jehož největší předností je, že umožňuje komunikaci nezávisle na místě a čase a rozšířil tak klasickou prezenční výuku a distanční vzdělávání o nový prvek.

Základními a nejběžnějšími činiteli, ovlivňujícími jak velikost, tak složení mediálního publika, je věk a sociální třída, neboť určujícím faktorem je dostupnost volného času a peněz na užívání médií. Míra volného času a výběr obsahu je ovlivněna především věkem, neboť je charakteristické, že malé děti jsou omezeny skupinou médií dle výběru rodiny a tak povětšinou sledují televizi. V průběhu dospívání pak děti více poslouchají rádio a v rámci nezávislé volby navštěvují kina. Postupem času se založením vlastní rodiny a příchodem pracovní odpovědnosti dochází k obecnému získávání informací, více času je věnováno čtení novin. Spotřeba médií se rozrůžňuje v době, kdy se děti osamostatní a zvýší se objem volných finančních prostředků. S dále přibývajícím věkem se spotřeba médií opět zužuje, člověk se vrací k domáctějším médiím, kterými jsou televize a knihy a v nich se zaměřuje na vážnější obsah. Pokud se týká užívání médií v závislosti na příslušnosti k sociální třídě vyjádřené výší příjmu, tak v tomto modelu vyšší příjem spíše oslabuje pozici televize ve prospěch širších mediálních i nemediálních voleb při využití volného času. Vyšší vzdělání společně s profesionální pracovní odpovědností může také vést k různým obsahovým volbám – k informativnějšímu obsahu nebo obsahu podporovanému dominantními vzdělávacími a kulturními hodnotami. (McQuail, 1999, s.332) Lze tak dovodit, že vyšší dosažené vzdělání, příslušnost k vyšší sociální třídě a vyšší finanční nezávislostí umožňuje člověku využít kvalitnějších forem masové komunikace, nežli je např. televizní vysílání. Umožňuje mu přímou účast na kvalitních kulturních akcích (divadla, koncerty, muzikály),

velkých sportovních akcích (olympijské hry, světové a evropské šampionáty) a v neposlední řadě i na odborných seminářích, zahraničních stážích apod. Vyšší finanční nezávislost umožňuje člověku věnovat se i jeho zálibám, zájmům a koníčkům, což se v konečné fázi nepochybně odráží v nižší sledovanosti médií, neboť čas strávený u televize či videa takový člověk považuje za ztracený.

## 2 SILNIČNÍ DOPRAVA

Obecně slouží doprava k přepravě osob, zvířat a materiálů z místa určení do místa dodání. Silniční doprava je jedním ze způsobů realizace přepravy, neboť společně s ní se na přepravě podílí železniční doprava, letecká doprava a lodní doprava. Silniční doprava je nejrozšířenějším, nejvyužívanějším a nejoblíbenějším typem dopravy. Využíváme ji k cestě do škol, zaměstnání, za zábavou, za neodkladnými záležitostmi, ale i k cestě na dovolenou. Silniční doprava je, dá se říci, fenoménem dnešní doby, neboť s ní přicházíme do kontaktu stále. Narůstá její podíl na přepravě komodit a veškeré snahy o převedení silniční dopravy na dopravu železniční se zatím míjejí účinkem. Zda je to způsobeno nepružností železniční dopravy, neekonomičností, či zda jsou v pozadí jiné tlaky ponechávám stranou. Zatímco autem či autobusem se dopravíme prakticky kamkoliv a kdykoliv, tak jinými způsoby dopravy se dopravíme do nejbližší cílové stanice, z níž se musíme dále dopravit opět po silnici za použití silniční dopravy. Pokud se týká přepravy za zhoršených povětrnostních podmínek, tak stejně jako silniční doprava jsou limitovány i zbývající druhy dopravy. Silniční doprava je bohužel i nejrizikovější, neboť si každoročně vyžádá jen v České republice kolem 1.000 usmrcených, další tisíce těžce a lehce zraněných a miliardové škody na majetku. Celkový negativní výčet následků dopravních nehod podtrhuje skutečnost, že někteří z účastníků dopravních nehod se na základě utrpěných zranění stanou částečně či plně invalidními občany. Mnohdy jsou tyto následky vyčíslovány finančními částkami za účelem vyjádření ekonomického dopadu na společnost, ale jakékoliv finanční vyčíslení není schopné nahradit dočasné, částečné či trvalé poškození zdraví, v nejhorším případě ztráty na životech.

Až na výjimky se téměř všichni občané stávají den co den účastníky silničního provozu, aniž by si to někteří z nich vůbec uvědomovali. Typickým účastníkem silničního provozu není jen řidič



motorového vozidla, ale i cyklista, chodec, jezdec na zvířeti, průvodce hnaných zvířat apod. Aby se dalo hovořit o účasti v provozu na pozemních komunikacích, tak se takový účastník musí pohybovat na pozemní komunikaci, na níž platí zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kterým jsou stanoveny podmínky k účasti v tomto provozu.

Silničního provozu se tedy účastní jak děti, tak dospělí a rovněž i staří spoluobčané, přičemž každá z těchto věkových vrstev je schopna různě vnímat konkrétní situaci v silničním provozu, reagovat na ni dle svých schopností, případně předvídat kolizní situace a předcházet jejich vzniku.

## **2.1 HISTORIE DOPRAVY**

Pozemní doprava obecně sahá velmi hluboko do samotné minulosti lidstva, neboť člověk si snažil ulehčit přepravu potravin, materiálu, zboží apod. z místa na místo a rozvíjel tím tento způsob dopravy. O prvních silnicích je možné hovořit v souvislosti s obdobím antického Říma, kdy nejstarší kamennou silnici Via Appia, která se místy zachovala v dobrém stavu dodnes, dal v roce 312 př.n.l. postavit Appius Claudius Caecus. Původně byla dlouhá 195 km, později dosáhla délky 540 kilometrů. Její význam byl především vojenský, neboť umožňovala rychlý vojenský zásah na jihu říše. Devět století po zahájení její stavby ji historik Prokopios nazval divem světa. Postupně byly stavěny další a další silnice. Jenom ze samotného Říma vycházelo ve čtvrtém století n.l. devětadvacet silnic různého významu. Pokládaly základ celému obrovskému systému dopravních staveb římské říše, kterou jsme dohonili až ve 20. století. Římská síť silnic měřila celkem 85 000 kilometrů a protkávala celou říši. Přes řeky nebo srázné rokle se stavěly mosty nebo viadukty. Některé z nich se používají dodnes, například ve Španělsku. Pravděpodobně nejvýznamnější cestou pozdějšího původu je Via Egnatia, která vedla přes Balkán a dále přes Konstantinopolis, kde se napojovala na silnice vedoucí do Malé

Asie. Právě tudy procházela velká většina římských vojenských výprav na východ říše i na Balkán.

Historie silniční dopravy ve smyslu dopravy automobilní začíná v době vzniku prvního parovozu – parního automobilu, který sestrojil a v roce 1770 vyzkoušel francouzský vojenský inženýr N.J.Cugnot. Parní stroje se postupem času zlepšovaly a zrychlovaly a teprve ve druhé polovině 19. století byl vyvinut první spalovací motor. Zásahu na vývoji dnešních automobilů má Karl Benze, který si roku 1885 nechal patentovat motorovou tříkolku, s níž první dálkovou jízdu podnikla Bertha Benzová roku 1888. Roku 1897 byl v Kopřivnici, v továrně pro výrobu a prodej kolejových vozidel, zkonstruován první automobil na území dnešní České republiky. První elektromobily se objevily koncem 19. století a až do konce prvního desetiletí 20. století spolu soupeřily automobily s parním, elektrickým a spalovacím motorem. Dominantní postavení získaly automobily se spalovacím motorem, které se až do současnosti staly nejvýznamnějším dopravním prostředkem. Toliko jen malá exkurze do minulosti, neboť není cílem této mé bakalářské práce se hlouběji zabývat dalším vývojem silnic, v dnešní době nazývaných pozemní komunikace a přesnějším vývojem automobilismu.

## **2.2 PRAVIDLA SILNIČNÍHO PROVOZU**

Rozvoj automobilismu si postupem času vyžádal i vytvoření pravidel, jejichž dodržování bylo podmínkou k účasti v silničním provozu. Jedná se o soubor právních norem, které z hlediska bezpečnosti organizují provoz na silnicích nebo obdobných komunikacích.

Za nejstarší dopravní předpisy jsou obvykle považovány předpisy anglické a to nejen na základě rozvoje průmyslu a automobilismu, ale i na základě tzv. praporkového zákona z roku 1865, který stanovil, že obsluha vozidla musí být tříčlenná, přičemž jeden z členů obsluhy musel jít před vozidlem ve vzdálenosti asi 55 metrů a musel nést červený praporek. Zákonem z roku 1878 byla zrušena

povinnost červeného praporku, ale povinnost, aby před vozidlem běžel člověk zůstala až do roku 1896. Roku 1903 byly poprvé na světě zavedeny dopravní značky.

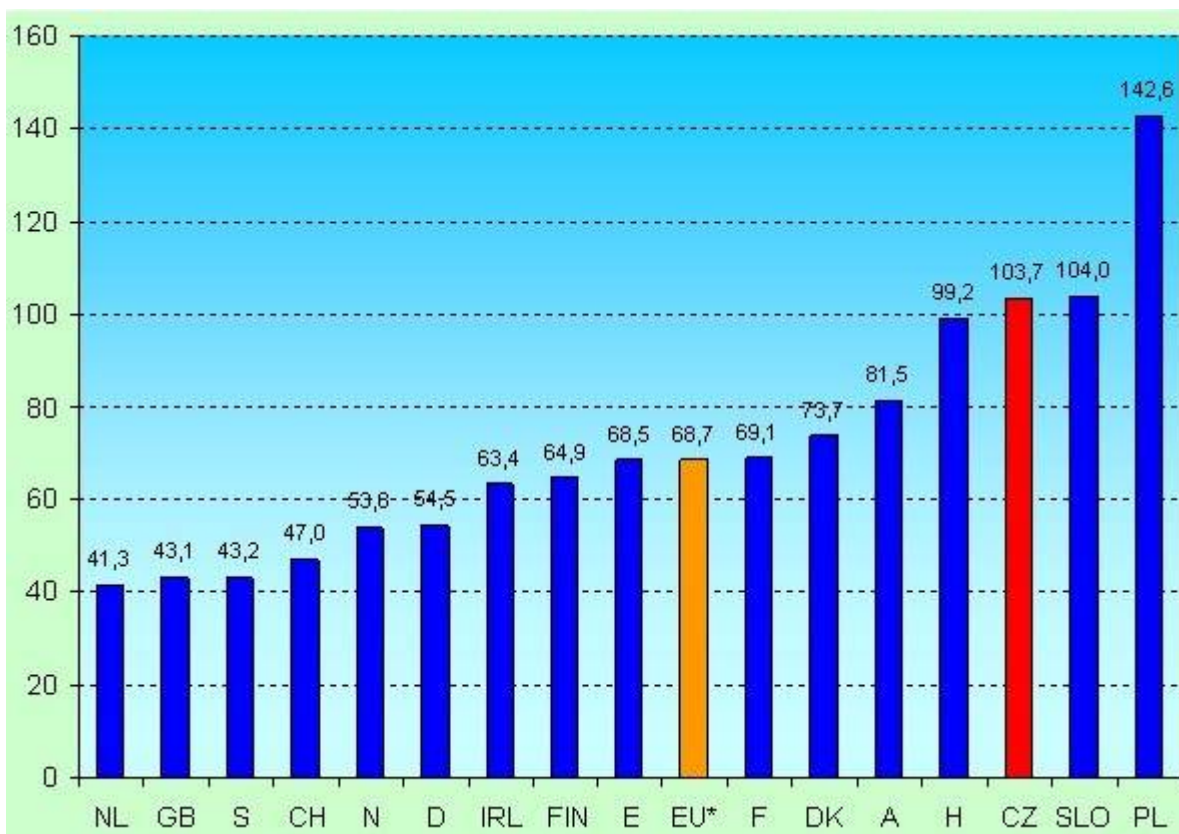
Na našem území, tehdejším Československu, byly od 1. listopadu 1935 zavedeny první výstražné dopravní značky, ke kterým v roce 1938 přibyly dopravní značky a signály pokrývající celou škálu významů. Barevné provedení výstražných dopravních značek bylo do nynější podoby změněno 1. listopadu 1939 v období Protektorátu Čechy a Morava. Postupem let přibývaly nové druhy značek a měnilo se i jejich provedení. Po rozdělení Československa byla původní federální vyhláška nahrazena v roce 2001 novou, českou, která byla do dnešní doby několikrát novelizována.

Rozvoj automobilového průmyslu, zvyšující se výroba automobilů a tím i jejich rostoucí počet na silnicích si postupem času vyžádal vytvoření pravidel silničního provozu, neboť se nedalo vystačit pouze s dopravními značkami. Zákonem číslo 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, byla vyhlášena první pravidla provozu v českých zemích, která se v průběhu následujících let upřesňovala až do dnešní podoby, kterou jí dal zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. I tento zákon byl během následujících deseti let již několikrát novelizován. Stále častější změny zákona o provozu na pozemních komunikacích, případně jeho novelizace, jsou nepochybně zapříčiněny stále novými změnami v oblasti silniční dopravy, jakož i snahou zvýšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Za dobu mého dvacetiletého působení v oblasti, týkající se šetření dopravních nehod, jsem dospěl k závěru, že zákon o provozu na pozemních komunikacích je mnohdy více kompromisem našich zákonodárců, než zákonem vytvořeným skutečnými odborníky.

### 3 SOUČASNOST NA ČESKÝCH SILNICÍCH

Současná situace v oblasti týkající se bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích je v České republice, ve srovnání s ostatními evropskými státy, značně neutěšená. Čeští řidiči jsou považováni za jedny z nehorších řidičů v Evropě a toto tvrzení bohužel dokládají oficiální statistiky. Co je příčinou tohoto stavu ? Jsem názoru, že příčin je hned několik. Jednou z nich je změna, ke které došlo po roce 1989 přechodem z totalitního režimu k demokratickému, v důsledku které se zprvu sice uvolnilo určité napětí ve společnosti a mnozí z občanů si pod pojmem „svoboda“ představovali, že nyní si mohou dovolit vše a nikdo je nebude v ničem omezovat, ale po několika letech demokracie se napětí opět zvyšuje v důsledku nezaměstnanosti, pracovní a sociální nejistoty, mnohdy i ekonomické nestability rodiny. Člověk je tak více vystaven psychickému tlaku, vzrůstá agrese a nevraživost, což se neblaze projevuje i v silničním provozu. Další příčinu je možné spatřovat v potlačování společenských morálních norem a duševních hodnot a přechodu k výrazně konzumnímu způsobu života, což se projevuje snahou vlastnit to, co mají ostatní a pokud možno co nejrychleji. Lidé mnohdy ztrácejí ohleduplnost k druhým lidem, úctu k životu a zdraví jiných lidí a neváží si ani majetku druhých. Samozřejmě nelze paušalizovat, ale o vzrůstajícím nerespektování zákonů svědčí i skutečnost, že zatímco generace dnešních padesátníků při spatření policisty před 20 lety znejistěla a za přešůpek, kterého se dopustila a byla si jej vědoma, bez jakéhokoliv smlouvání uhradila pokutu, tak ta sama generace je v současné době vůči policistům arogantní, své protiprávní jednání bagatelizuje, vyhrožuje advokáty a mnohdy staví věc do takového světla, jakoby si to policisté celé vymysleli. Na otázku, co jim to umožňuje, mne napadá pouze jediná odpověď, současná právní legislativa. Naši

zákonodárci svá rozhodnutí velice rádi zdůvodňují tím, že si to Evropská unie žádá, ale posléze se ukáže, že tomu tak ani zdaleka nebylo. Evropská unie si vytkla za cíl snížit následky dopravních nehod v počtu usmrcených v roce 2010 o 50 % oproti roku 2001. Příložená tabulka dokládá, jaké místo v počtu usmrcených zaujímala Česká republika oproti jiným evropským zemím za rok 2008.



Usmrcení celkem na mil. obyvatel v evropských zemích 2008  
( [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz) )

Jak z výše uvedené tabulky vyplývá, v hodnocení 15 zemí Evropské unie zaujímáme, dle výše uvedeného kritéria, nelichotivé 13. místo a oproti nejvyspělejším evropským státům je v České republice, v přepočtu na počet obyvatel, více jak dvojnásobný počet usmrcených při dopravních nehodách. Je logické, že ke snížení následků dopravních nehod vede pouze jedna cesta a tou je celkové snížení počtu dopravních nehod. Toho je možné dosáhnout nejen kvalitní prevencí, ale i účinnou represí. Cíl Evropské unie je

chvályhodný, nejsem však přesvědčen o tom, že se jej podaří, alespoň České republice, naplnit.

Základní vrcholová fakta ze statistiky dopravních nehod za dobu existence samostatné České republiky 1993 – 2008. ([www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz))

Rok	Počet usmrcených do 24 hodin	Počet nehod	Při kolikáté dopravní nehodě došlo k usmrcení	Hlavní opatření
1993	1 355	152 157	112,22	
1994	1 437	156 242	106,07	
1995	1 384	175 520	126,82	
1996	1 386	201 697	145,52	Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích – „Překlenovací zákon“
1997	1 411	198 431	140,63	Zavedení nejvyšší dovolené rychlosti 50 km/h v obci (vyhláška 147/2007 Sb.
1998	1 204	210 138	174,53	
1999	1 322	225 690	170,71	
2000	1 336	211 516	158,32	Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů – změna v povinnosti hlášení nehod (hmotná škoda nad 50 000,- Kč), dále mimo jiné: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bodový systém hodnocení řidičů</li> <li>• Celodenní svícení i za nesnížené viditelnosti</li> <li>• Dětské zádržné systémy s výjimkou</li> <li>• Vyšší tresty za dopravní přestupky</li> </ul>
2001	1 219	185 664	152,31	

<b>2002</b>	1 341	190 718	141,22	
<b>2003</b>	1 319	195 851	148,48	
<b>2004</b>	1 215	196 470	161,70	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu Zahájení projektu The Action
<b>2005</b>	1 127	199 262	176,81	
<b>2006</b>	956	187 965	196,62	Zákon č. 411/2006 Sb. novelizující zákon č. 361/2000 Sb.  • Konec výjimek na dětské zádržné systémy  Pokračování The Action
<b>2007</b>	1 123	182 736	162,72	• Kampaň „Domluvme se!“ • The Action
<b>2008</b>	985 – předběžná data	159 990 předběžná data	162,42	• Kampaň „Nemyslíš.Zaplatíš!“ • The Action • „Domluvme se!“

- Nevíce dopravních nehod bylo v roce 1999, a to 225 690 dopravních nehod.
- Nejvíce usmrcených bylo v roce 1994, a to 1 473 usmrcené osoby.
- Nejčastěji došlo k usmrcení osoby v roce 1993, kdy při každé 112. dopravní nehodě byla usmrcena osoba.
- Nejméně dopravních nehod bylo v roce 1993, a to 152 157 dopravních nehod.
- Nejméně usmrcených bylo v roce 2006, a to 956 usmrcených osob, tento rok byl i nejlepší z hlediska toho, při kolikáté dopravní nehodě došlo k usmrcení osoby (průměrně při každé 197. dopravní nehodě)

Z výše uvedených údajů je patrné, že abychom dosáhli cíle vytýčeného Evropskou unií, musel by být počet usmrcených v roce 2010 nižší než 610 osob. Jestliže počet usmrcených s výjimkou roku 2006 přesahuje každoročně hranici 1000 osob, pak si nedovedu představit, co výrazného se musí stát, aby bylo dosaženo stanoveného cíle.

### **3.1 JE SNÍŽENÍ POČTU DOPRAVNÍCH NEHOD PRAVDOU ?**

Zákonem č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích je účastníkům dopravní nehody uložena povinnost neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi, jestliže dojde k usmrcení nebo zranění osoby, nebo jestliže škoda na některém z vozidel zúčastněných na dopravní nehodě je vyšší než 100 000 Kč. Dávnou minulostí je doba, kdy účastníci dopravní nehody měli za povinnost ohlásit policistovi každou dopravní nehodu. Viník dopravní nehody tak byl zpravidla vždy potrestán, neboť pokud by neporušil některé z pravidel provozu na pozemních komunikacích, tak by nedošlo ani k dopravní nehodě. Protiprávní jednání tak bylo vždy potrestáno a poškozený se mohl úspěšně domáhat náhrady škody, neboť nehoda byla policistou zaprotokolována. Postupem času byla uzákoněna povinnost ohlásit dopravní nehodu se škodou vyšší jak 20 000 Kč a novelizací zákona č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, platnou od 1.7.2006, byla hranice povinnosti pro ohlášení dopravní nehody zvýšena z 20 000 Kč na 50 000 Kč. Od 1.1.2009 byla tato hranice opět zvýšena a to na 100 000 Kč. Co je výsledkem? Přece snížení nehodovosti. Sice fiktivní, ale občanům České republiky je prezentováno, jakých úspěchů se podařilo dosáhnout v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, jak se na tomto úspěchu podílejí dopravně bezpečnostní akce a jakou pozitivní roli sehraávají programy zaměřené na tuto problematiku. Občanovi jsou však předkládány statistiky z ředitelství služeb dopravní policie Policejního prezidia České republiky a ty jsou odlišné od reality právě díky výši škody stanovené nad 100 000 Kč. Tuto skutečnost



potvrzují i údaje pojišťoven, podle kterých počty likvidovaných pojistných událostí vzniklých v souvislosti s dopravními nehodami v žádném případě neklesají. Klesá pouze počet dopravních nehod evidovaných Policií České republiky a to poměrně razantně. Jedním z hlavních důvodů, proč byla stanovena povinnost ohlásit policistovi dopravní nehodu se škodou nad 100 000 Kč byl ten, že příliš mnoho policistů bylo zaneprázdněno šetřením dopravních nehod a nemohli preventivně působit na řidiče svojí okamžitou přítomností na silnicích a předcházet tak páchání dopravních přestupků. Jsem názoru, že toto zdůvodnění pro šetření dopravních nehod až v případě škody vyšší než 100 000 Kč je účelové a cílem tohoto opatření bylo skutečně fiktivní snížení počtu dopravních nehod. V konečném důsledku si však zákonodárce neuvědomil některé negativní dopady takového opatření, v důsledku čehož zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a s ním úzce související zákon č.200/1990 Sb.o přestupcích, neplatí pro jednotlivé účastníky provozu na pozemních komunikacích stejně. Pouze malé srovnání, zatímco řidiči, který překročí nejvyšší povolenou rychlost pro jízdu v obci o 5 km/h, uloží policista blokovou pokutu ve výši 1 000 Kč, tak řidiči, který pojedje v obci rychlostí např. 80 km/h a při vjíždění na křižovatku z vedlejší pozemní komunikace nedá přednost v jízdě vozidlu vjíždějícímu do křižovatky po hlavní pozemní komunikaci a způsobí tak dopravní nehodu, při které škoda na některém ze zúčastněných vozidel nepřesáhne částku 100 000 Kč, nehrozí žádný postih za předpokladu, že nedojde ke zranění osob, nebo nenastane jiná okolnost, pro kterou by byli účastníci dopravní nehodu povinni ohlásit policistovi. Bohužel taková je realita. Zatímco řidič, který pouze o pár kilometrů překročil nejvyšší povolenou rychlost pro jízdu v obci a přitom nikoho neohrozil ani neomezil, byl v souladu se zákonem potrestán, tak druhý řidič, který v důsledku závažného protiprávního jednání způsobil dopravní nehodu, tedy následek, nebyl v souladu se zákonem nikterak potrestán. Bohužel i taková je spravedlnost.

Takovouto dopravní nehodu pak ani policie neviduje a ve statistice je opět o jednu dopravní nehodu méně.

## 4 MANIPULATIVNÍ VLIV MASMÉDIÍ

Mají hromadné sdělovací prostředky manipulativní vliv na osobnost každého lidského jedince ? Pokud ano, je jejich vliv spíše pozitivní nebo negativní ? Masmédia nás každodenně ovlivňují minimálně v tom, že nám přinášejí zcela nové, nebo jednou již sdělené, ale přesnější a podrobnější informace, nad kterými se přinejmenším podvědomě zamyslíme, vezmeme je na vědomí a buď je považujeme za zcela hodnověrné a řídíme se jimi, nebo nad nimi hlouběji zapřemýšlíme, popřípadě se podrobněji seznámíme s problematikou, která je nám médii předložena. V oblasti bezpečnosti silničního provozu je klasickým případem manipulace to, jakým způsobem je posluchačům, čtenářům či divákům interpretována informace např.o nutnosti podrobit se při každé silniční kontrole dechové zkoušce na alkohol. Obecně je známo, že řízení vozidla pod vlivem alkoholu je hrubým porušením pravidel provozu na pozemních komunikacích a je příčinou tragických dopravních nehod. Počátkem roku 2010 byla veřejnost prostřednictvím médií seznámena s tím, že při každé silniční kontrole budou řidiči podrobeni dechové zkoušce na alkohol. Bohužel jsem nezaregistroval žádný pozitivně laděný titulek v denním tisku, který by zněl např. „Policie bude chránit slušné řidiče“ či „Řidiči pod vlivem alkoholu budou odhalováni“. Namísto zmíněného se v médiích objevovaly titulky „Řidiči se musí obrnit trpělivostí“, „Policisté nás potrápí“ apod., což působilo dojmem, že špatný není řidič, který řídí vozidlo pod vlivem alkoholu, ale naopak policista, který nás zbytečně zdrží, připraví o náš mnohdy drahocenný čas a stejně nic nezjistí, protože mi přece víme, že alkohol za volant nepatří. Informace tedy byla podána tak, že u lidí jen zvýšila averzi vůči policistům. I taková je moc médií.

## 4.1 NEGATIVNÍ VLIV MÉDIÍ

V oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích může médii interpretovaná, avšak neúplná informace, představovat pro účastníky silničního provozu zvýšené nebezpečí vzniku kolizní situace. Konkrétně se jednalo o přecházení vozovky přes přechod pro chodce. S novelizací zákona o provozu na pozemních komunikacích se ve sdělovacích prostředcích objevovaly informace o absolutní přednosti chodců přecházejících vozovku po přechodu pro chodce, neboť řidičům vozidel byla uložena povinnost přibližovat se k přechodu pro chodce takovou rychlostí, aby byli schopni zastavit vozidlo před přechodem pro chodce a umožnit tak chodci, který zjevně hodlá užít přechod pro chodce, ničím nerušené a bezpečné přejítí vozovky. Výsledkem byla skutečnost, že někteří lidé přicházeli k přechodu pro chodce se sklopenou hlavou, nezajímali se, zda zprava či zleva přijíždí k přechodu pro chodce nějaké vozidlo a vstoupili na přechod s tím, že mají absolutní přednost. Důsledkem pak byly kolizní situace, srážky chodců s vozidly, zranění a hmotné škody. Přitom stačilo opravdu jen málo k tomu, aby k těmto situacím nedocházelo a to za předpokladu, že média by současně sdělila, že zákon o provozu na pozemních komunikacích nezbavil chodce povinnosti přesvědčit se před vstupem na přechod pro chodce, zda může na přechod vstoupit, aniž by ohrozil sebe, nebo jiného účastníka provozu na pozemních komunikacích. I když je nejvyšší rychlost pro jízdu v obci omezena na 50 km/h, tak za předpokladu, že chodec vběhne na přechod pro chodce v době, kdy motorové vozidlo se nachází ve vzdálenosti menší jak 15 metrů před přechodem pro chodce, tak není v silách řidiče zabránit střetu s chodcem, neboť během 1 sekundy ujede vozidlo vzdálenost v délce 13,8 metru a to ještě nebyla brána v úvahu reakční schopnost řidiče, náběh brzdného účinku, aktuální stav povrchu vozovky apod. Negativní vliv médií se však neprojevuje jen v podávání neúplných či neobjektivních informací. Zastávám názor, že zejména kategorie mladistvých je v oblasti

bezpečnosti silničního provozu negativně ovlivňována násilím, vraždami, automobilovými honičkami, agresivitou, neúctou k životu a zdraví a arogancí k autoritám. Toto vše je dětem a mladistvým hojně předkládáno hlavně prostřednictvím televize v akčních filmech a seriálech. Kupříkladu každý díl německého televizního seriálu Kobra 11 začíná hromadnou dopravní nehodou na dálnici, kde zpravidla dojde ke střetu více jak deseti vozidel. Divák má mnohdy možnost detailně sledovat střety jednotlivých automobilů, zpomalené záběry pohybu již neovladatelných vozidel, jejich bortící se karosérie, ale nevidí již následky takové nehody, zejména utrpení zraněných a ztráty na životech. Může se tak mylně a nesprávně domnívat, že i když dojde k nehodě při vysoké rychlosti, tak osádka vozidla je chráněna bezpečnostními systémy, kterými jsou současná vozidla standardně vybavena. Pouze malé části motoristické veřejnosti je známo, že ačkoliv je osádka vozidla připoutána bezpečnostními pásy a vozidlo je vybaveno airbagy, tak při vysoké nárazové rychlosti dochází k poškození vnitřních orgánů člověka, což může mít i smrtelné následky přesto, že zjevné vnější poranění není na člověku patrné. Nezobrazení zdravotních a dalších následků vede k jejich podcenění a absence zobrazení právních důsledků pro pachatele či původce násilí vede k beztrestnosti násilí a oslabení mravního i právního vědomí. (Musil, 2003, s.104)

Problematice násilí a jeho negativního působení na děti a mládež se do roku 1997 věnovalo asi 3000 vědeckých prací. Většina psychologů a psychiatrů se shodla, že účinky na psychiku a chování dětí a mládeže, jsou v důsledku sledování násilí v médiích, negativní. V roce 2003 byla publikována studie lékařů z Michiganské univerzity, při které skupina vědců zkoumala 329 lidí z oblasti kolem města Chicaga, kteří se již v roce 1977 podrobili jako děti výzkumu, při kterém uváděli, zda se ztotožňují s agresivními postavami v televizních pořadech a zda si myslí, že násilné scény jsou realistické. Experti během výzkumu studovali trestní záznamy těchto lidí, dopravní přestupky a hovořili rovněž s jejich partnery. Výzkum prokázal, že muži, kteří v dětství hojně

sledovali televizní pořady obsahující násilí, měli v dospělosti asi třikrát více záznamů v trestním rejstříku než ostatní muži, páchali více dopravních přestupků a měli mnohem větší sklon fyzicky napadat své partnerky. ( Musil, 2003, s.103) Obdobná situace byla patrná i u žen, neboť ty, které viděly v dětství hodně násilí v televizi, tak páchaly trestné činy a dopravní přestupky čtyřikrát častěji, než ostatní ženy. Ze závěrů odborných studií vyplynulo, že na zločinnosti mladistvých se kromě biologických vlivů a výchovy podílí i vliv médií předkládaného násilí. Jak z výše uvedeného vyplývá, často sledované násilí není jen příčinou dalšího páchání násilí na konkrétní osobě, ale postihuje celé spektrum lidské činnosti, tedy negativně se odráží v absenci dodržování zákonných norem a to i dopravních předpisů, z čehož pramení páchání trestných činů a přestupků v dopravě, při kterém je zpravidla ublíženo osobě, se kterou se pachatel nikdy v životě nepotkal. Dopouští se tak protiprávního jednání vůči jemu neznámým lidem a je mu v podstatě jedno, komu ublíží či způsobí škodu.

Za jeden z nešvarů televize, jako nejsledovanějšího hromadného sdělovacího prostředku považují skutečnost, že akční filmy a seriály s množstvím násilných a brutálních scén jsou zpočátku vysílány v pozdních večerních hodinách, ale postupem času je můžeme shlédnout již v podvečerních či odpoledních hodinách, tedy v době, kdy je mohou poměrně bez problémů sledovat i děti. Zde mohou sehrát významnou roli ve výchově dítěte jen rodiče, kteří dítěti nedovolí sledovat takový pořad. Bohužel v dnešní době pracovního vytížení není mnohdy jednoduché, aby rodič skloubil požadavky zaměstnavatele a přitom bezezbytku dostal své vychovatelské roli. Mnozí rodiče odkládají své děti k televizi, neboť nemohou, popřípadě nechtějí, hledat pro své dítě účelnější a pocitově bohatší náplň jeho volného času. Přitom právě výchovná role rodičů je z mého pohledu u každého jednotlivého dítěte nezastupitelná, nenahraditelná a neopakovatelná. Ano, dá se nahradit správně vedenou ústavní péčí, pěstounskou péčí či výchovou v náhradní rodině, měl jsem však na mysli biologické rodiče. Je samozřejmostí,

aby rodiče byli svým dětem dobrým příkladem. Jestliže tomu tak není a dítě vidí rozpor mezi tím, co po něm rodiče chtějí a jak se přitom sami chovají, tak v dítěti pouze upevní představu, že když se bude chovat v rozporu s tím, co je požadováno, tak je to vlastně běžné a postupem času se to stane normou. Děti velmi dobře registrují, zda jejich rodič telefonuje za jízdy, překračuje rychlost, předjíždí v místech, kde je to nebezpečné či se chová k ostatním účastníkům silničního provozu neohleduplně. U mladistvých je pak situace o to horší, že si chtějí vyzkoušet to, co viděli u svého otce či matky a pokud možno je i překonat a dokázat si, že jsou „lepší“ řidiči než rodiče. Mladiství mají chuť riskovat a soutěžit, jsou impulzivní a méně rozvážní a často přeceňují své schopnosti. Ze studií a statistik dopravní nehodovosti vyplývá, že mladiství mají četnost dopravních nehod vyšší, než řidiči jiných věkových skupin. Charakteristickým znakem chování mladých lidí je pestrost jejich aktivit, do kterých patří i vzrušení při řízení vozidla, jejich momentální rozplození a rovněž snaha předvést před svými vrstevníky, jak dokáží vozidlo ovládat i při vysoké rychlosti nebo průjezdu ostrých zatáček. Podceňují možná rizika a neuvědomují si důsledky svého jednání. Právě na věkovou kategorii mladistvých, tj. patnácti až osmnáctiletých, a na mladé lidi do 25 let věku by masmédiá mohla směřovat výchovnou činnost, zaměřenou na bezpečnost v silničním provozu.

## **4.2 POZITIVNÍ VLIV MÉDIÍ**

Nesporně pozitivním vlivem médií, nejen v oblasti týkající se silničního provozu, je rychlá informovanost veřejnosti a každého jedince o změnách, které se jej v každodenním životě dotknou. Pouze díky médiím se tak lidé např. doví, že se chystá novela zákona o provozu na pozemních komunikacích, že budou změny ve výši ukládaných pokut, že se změní podmínky pro povinnost ohlásit dopravní nehodu policistovi apod. Každý příjemce informace by se pak ve vlastním zájmu měl zajímat o další podrobnosti, neboť média

mu poskytnou pouze prvotní informaci. Prostřednictvím médií tak máme možnost seznámit se s aktuální dopravní situací na českých silnicích, s dopravními omezeními, povětrnostními podmínkami promítajícími se do sjízdnosti silnic, ale i s počty dopravních nehod a jejich následky. V případě závažných dopravních nehod, či opakovaného závažného porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, je pozitivním, varujícím přínosem seznámení veřejnosti s trestem nebo sankcí, který byl viníkovi dopravní nehody nebo pachateli přestupku uložen na základě zák.č.40/2009 Sb., trestní zákoník, nebo zák.č.200/1990 Sb., o přestupcích.

V oblasti prevence bezpečnosti silničního provozu sehrávají masmédiá, především pak televize a internet, významnou roli v předkládání pořadů a kampaní zaměřených do oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Za odborné a finanční podpory oddělení bezpečnosti silničního provozu Ministerstva dopravy České republiky byl od roku 2000 natáčen populární pořad STOP, který se stal legendou v oblasti propagace bezpečnosti silničního provozu ve veřejnoprávní televizi. Jednotlivé díly jsou v délce cca 2 minuty a divák se s nimi může setkat nejen v televizi, ale vyhledat si je i na webových stránkách České televize.

Kampaň s názvem DOMLUVME SE je zaměřena proti řízení vozidla pod vlivem alkoholu a její cílovou skupinou jsou zejména mladí řidiči. Tento projekt vznikl v roce 2006 a každoročně jej spoluorganizují oddělení bezpečnosti silničního provozu Ministerstva dopravy a Iniciativa zodpovědných pivovarů Českého svazu pivovarů a sladoven. Cílem kampaně je, aby se ti, co jedou za zábavou autem domluvili, kdo z nich bude řídit a nebude pít alkohol. Tato kampaň je propagována frontmany skupin Divokej Bill, Tři sestry, Chinaski a Wanastowi Vjeci v průběhu vystoupení těchto skupin a rovněž na hudebních festivalech. Bližší informace lze získat na internetu.

Prostřednictvím internetu Ministerstvo dopravy seznamuje uživatele tohoto média s ojedinělým projektem s názvem BESIP Team, který



zahájil svoji činnost počátkem roku 2009 a jeho cílem je preventivní působení na účastníky silničního provozu. Účastníci projektu si mohou vyzkoušet simulátor nárazu motorového vozidla do pevné překážky při rychlosti 30 km/h, jsou seznamováni se základními informacemi o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, správnou výbavou jízdního kola a mohou se rovněž formou krátkých vzdělávacích filmů seznámit s nejčastějšími přestupky a následky protiprávního jednání. Projekt oslovuje lidi přímo na ulici a během roku zavítá minimálně do tří míst v každém kraji. V roce 2010 zavítá BESIP Team dne 2.10.2010 do Litovle, dne 09.10.2010 navštíví Olomouc a dne 15.10.2010 se s ním mohou lidé seznámit v Lipníku nad Bečvou.

Uživatelé internetu se mohou rovněž seznámit s unikátním, silně emotivním projektem s názvem The Action, který byl do České republiky dovezen v roce 2004 z Holandska a jehož cílem je zprostředkovat mladým, začínajícím řidičům, emotivní zážitek skutečných dopadů dopravní nehody, kdy příčinou jejich vzniku bylo řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo drog, rychlá a nebezpečná jízda apod. Projekt je specifický v tom, že diváci jsou osloveni skutečnými účastníky dopravní nehody a mají možnost vyslechnout si pravdivé příběhy záchranářů, hasičů, policistů a samotných obětí dopravních nehod. Účinkující se nesnaží diváky poučovat jak se mají chovat v silničním provozu. Předloží divákovi realitu a ten si již sám utvoří závěr. V roce 2010 se s tímto projektem, který je zaměřen na žáky 9.tříd základních škol a studenty středních škol, budou moci seznámit mladí lidé ve 29 městech České republiky.

Bezesporu nejnovější, nejrozsáhlejší a nejrozšířenější kampaň zaměřenou na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích je celostátní kampaň Nemyslíš-zaplatíš, která je zaměřena na věkovou skupinu řidičů do 25 let a poukazuje na nejčastější příčiny dopravních nehod. Tato kampaň Ministerstva dopravy je televizním divákům předkládána formou spotů, přičemž drastičtější scény jsou v předvečerním vysílacím čase vynechány a ke shlédnutí jsou pouze na internetu. I když se tato kampaň stala u široké veřejnosti velmi

rychle známou, teprve čas ukáže, zda bylo dosaženo očekávaného cíle.

## 5 PRAKTICKÁ ČÁST

Neutěšená situace v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, zejména vysoký počet těžce a lehce zraněných a usmrcených osob při dopravních nehodách, byla hlavním důvodem, proč si Evropská unie vytkla za cíl snížit počet usmrcených osob do roku 2010 na polovinu počtu osob usmrcených v roce 2001. Řízení motorového vozidla a s tím spojená účast v provozu na pozemních komunikacích je pro naprostou většinu lidí samozřejmostí a samozřejmostí by měla být tomu odpovídající výchova. Statisticky jsou dlouhodobě nejrizikovější skupinou účastníků silničního provozu mladí lidé ve věku 15 – 25 let, kteří se dopouštějí největšího počtu dopravních přestupků a každoročně zavíní nejvíce dopravních nehod. Právě na tuto věkovou skupinu je v posledních deseti letech směřováno prostřednictvím hromadných sdělovacích prostředků několik kampaní, jejichž preventivní působení má napomoci větší bezpečnosti v silničním provozu.

Cílem této bakalářské práce je zjistit, které z hromadných sdělovacích prostředků mladí lidé preferují, zda jsou jim známy kampaně zaměřené na bezpečnost silničního provozu, jak na ně tyto kampaně působí, jaké procento mladých lidí je držitelem řidičského průkazu a v jaké míře se dopouštějí vybraných dopravních přestupků.

### 5.1 POUŽITÁ VÝZKUMNÁ METODA

Praktická část bakalářské práce byla realizována kvantitativní formou anonymního dotazníku, který obsahoval celkem 19 polootevřených a uzavřených otázek. První část otázek byla zaměřena na využívání hromadných sdělovacích prostředků respondenty, druhá část otázek se zabývala vědomostmi respondentů o dopravně bezpečnostních kampaních a ve třetí části otázek respondenti odpovídali, zda se dopustili vybraných dopravních přestupků.

## 5.2 CHARAKTERISTIKA DOTÁZANÝCH

Dotazník vypracovalo celkem 132 respondentů v měsíci březen 2010 a respondenti byli zastoupeni jedním z gymnázií a jednou střední odbornou školou v okrese Přerov. Aby byl v celkovém počtu respondentů zastoupen dostatečný počet těch, kteří jsou již držiteli řidičského průkazu, byla vybrána střední odborná škola umožňující získání řidičského průkazu v rámci výuky. Mezi respondenty tak byli zastoupeni jak studenti všeobecného vzdělání, tak odborného vzdělání v poměru 1:1 a nejvíce respondentů patřilo do věkové skupiny 17 – 18 let. Dalším z požadavků zadavatele dotazníku bylo zastoupení respondentů jak mužského, tak i ženského pohlaví.

## 5.3 STANOVENÉ HYPOTÉZY

Pro výzkumné šetření jsem položil následující hypotézy :

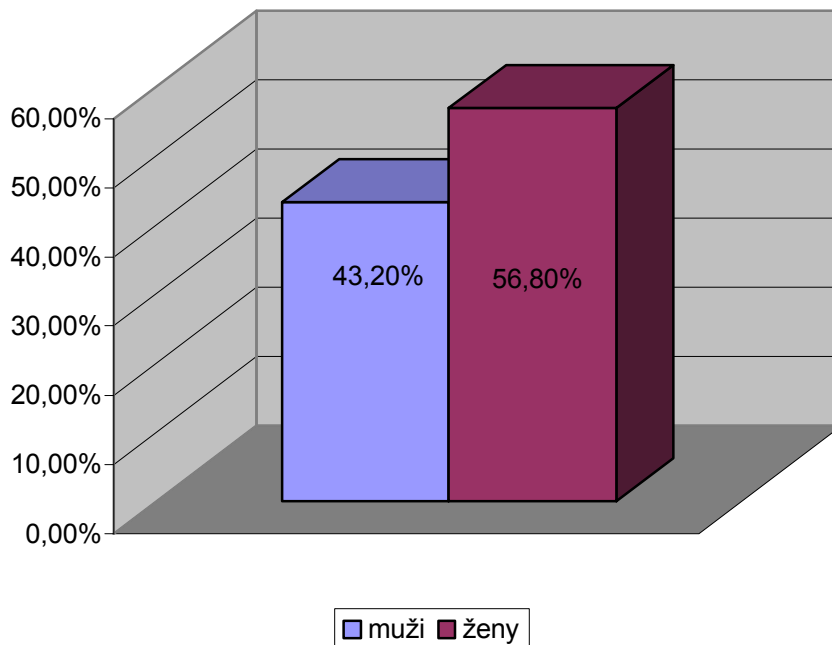
**H1: Pro většinu mladých lidí je internet využívanějším zdrojem informací než ostatní média.**

**H2: Mladí lidé se s kampaněmi zaměřenými na bezpečnost silničního provozu seznamují častěji náhodně než cíleně.**

**H3: Hromadné sdělovací prostředky nemají výrazně pozitivní vliv na informovanost mladých lidí v oblasti bezpečnosti silničního provozu.**

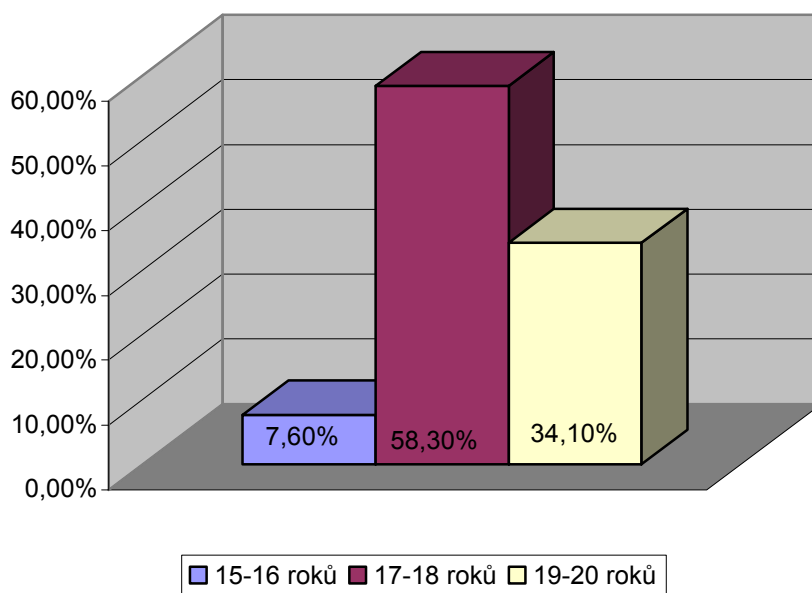
## 5.4 VÝSLEDKY VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ

Graf č.1: Zastoupení respondentů dle pohlaví.



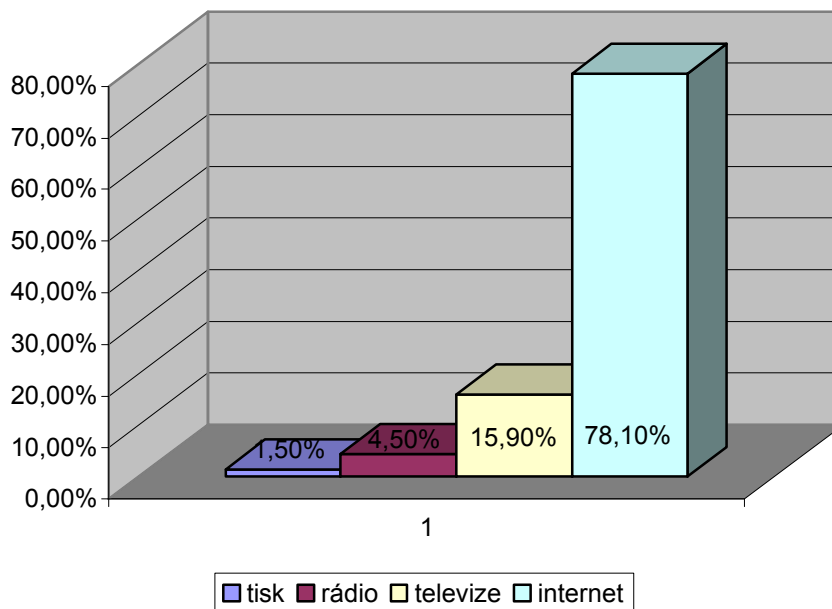
Z odpovědí týkajících se pohlaví respondentů bylo zjištěno, že z celkového počtu respondentů na dotazník odpovídalo 57 mužů (43,2 %) a 75 žen (56,8 %).

Graf č.2: Zastoupení respondentů dle věku.



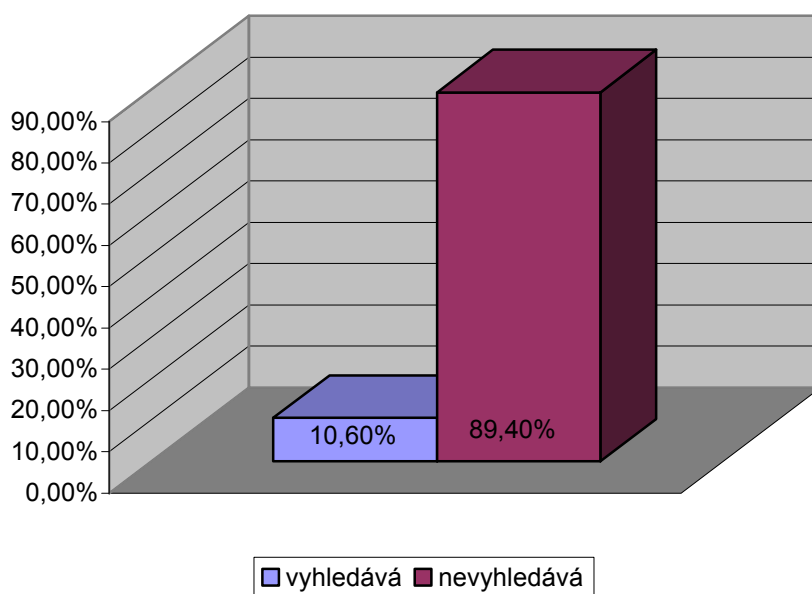
Naprostou většinu respondentů bez rozdílu pohlaví představovala věková kategorie 17 – 18 let, která byla zastoupena 77 respondenty. V této kategorii bylo 44 žen a 33 mužů. Věková kategorie 19 – 20 let byla zastoupena 28 ženami a 17 muži a početně nejmenší věková kategorie 15 – 16 let byla zastoupena 7 muži a 3 ženami. Na základě tohoto věkového zastoupení bylo možné předpokládat, že značná část respondentů je již držitelem řidičského průkazu a zná povinnosti účastníka silničního provozu.

Graf č.3: Nejoblíbenější masmédiium.



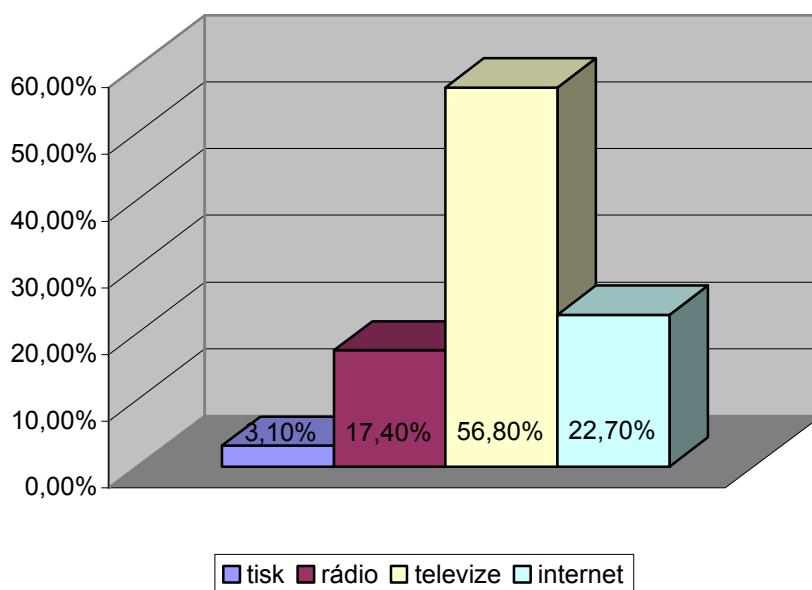
Masmédiem, u kterého respondenti stráví nejvíc času, je jednoznačně internet. Ten preferovalo z celkového počtu 103 dotázaných. U televize tráví nejvíc času 21 dotázaných, u rádia již jen 6 a tisk preferovali pouze 2 respondenti. Výsledek navíc dokládá, že prakticky neomezený přístup k internetu má naprostá většina dotázaných a v případě zájmu tak má neomezené možnosti získávání informací týkajících se bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Že tomu tak není dokládá následující graf, který zobrazuje, jak respondenti odpovídali na otázku, zda sami vyhledávají informace týkající se bezpečnosti silničního provozu.

Graf č.4: Vyhledávání informací o bezpečnosti silničního provozu.



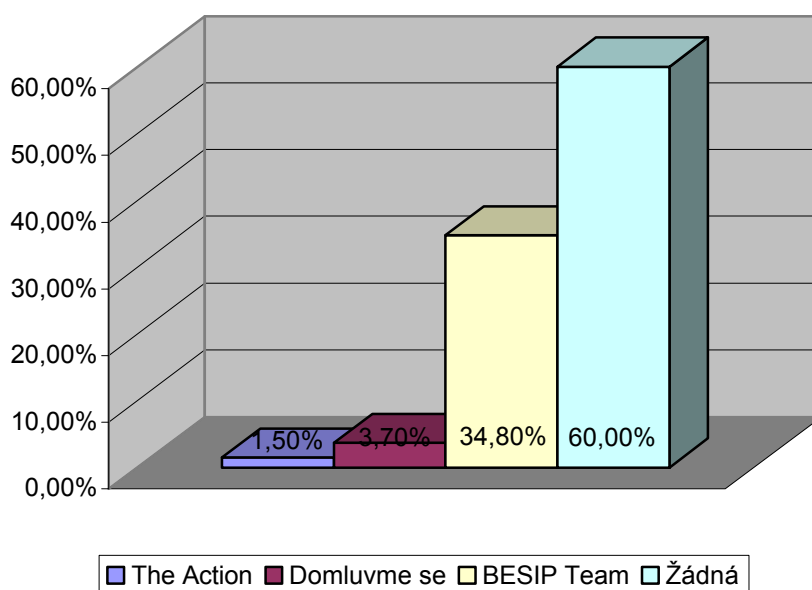
Oblast bezpečnosti silničního provozu se mezi mladými lidmi netěší velkému zájmu, neboť pouze 8 mužů a 6 žen z celkového počtu respondentů si v hromadných sdělovacích prostředcích vyhledává informace z této oblasti. Lze tedy zcela opodstatněně konstatovat, že až na výjimky se s touto problematikou setkávají pouze náhodně a lze dovodit, že ač se každodenně pohybují v silničním provozu, tak za zcela dostatečnou budou považovat výchovu, která jim byla poskytnuta rodiči a následně pak v průběhu povinné školní docházky při dopravní výchově. Pokud by spatřovali nedostatky ve znalostech v oblasti týkající se bezpečnosti silničního provozu, tak by je s ohledem na dostupnost internetu, na kterém tráví nejvíce volného času, mohli vyhledávat. Zjevně takovou potřebu nemají a své znalosti považují za dostatečné, což dokládá negativní odpověď 118 respondentů.

Graf č.5: Masmédium, ve kterém se mladí lidé nejčastěji setkali s informacemi zaměřenými na bezpečnost silničního provozu.



Více než polovina dotázaných, 75 respondentů z celkového počtu, uvedla televizi jako nejčastější zdroj informací týkajících se bezpečnosti silničního provozu. Respondenti se s uvedenými informacemi setkávají náhodně, neboť v programové nabídce televizních stanic nejsou vysílací časy kampaní uváděny.

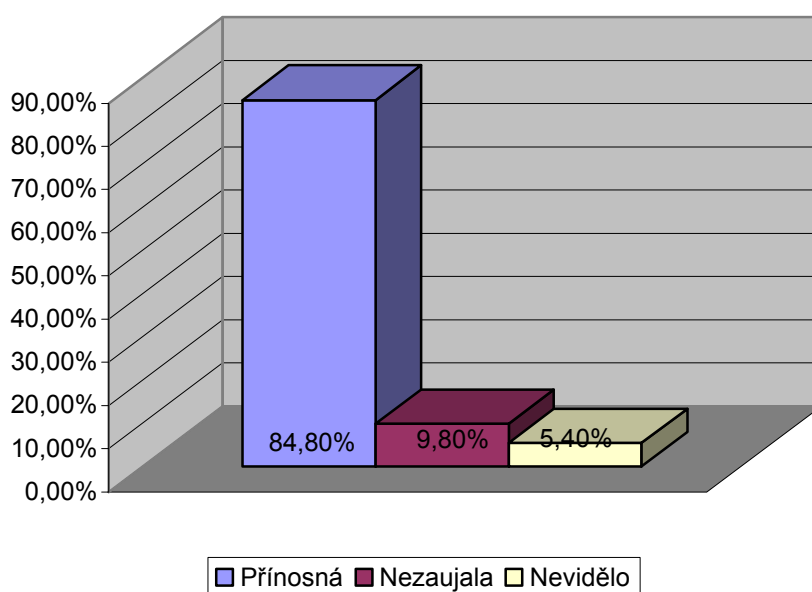
Graf č.6: Účast mladých lidí na kampaních a akcích.





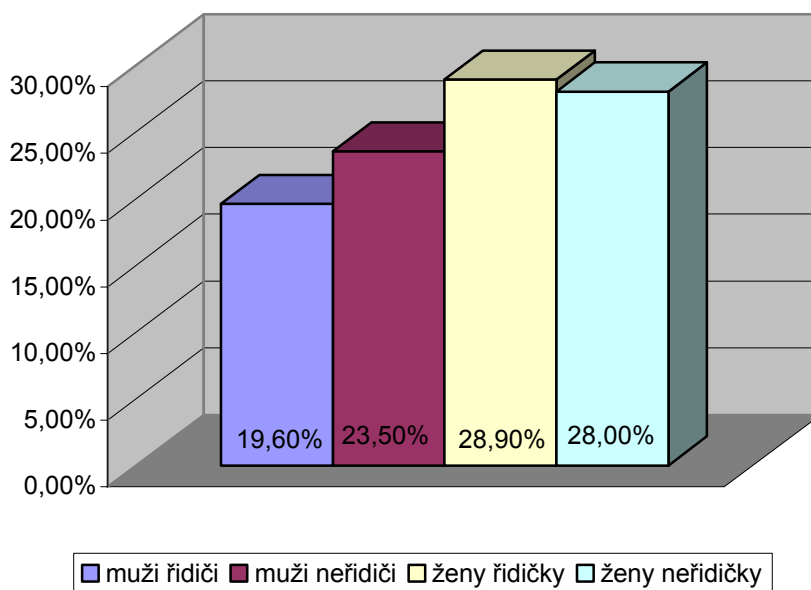
Nepříliš pozitivním zjištěním je skutečnost, že pouze 52 respondentů (40 %) z celkového počtu dotázaných bylo účastníkem některé z uvedených akcí, které v současnosti probíhají a jsou zaměřeny především na zkoumanou věkovou kategorii. Z těchto kampaní je nejhodnotnější a obsahově nejvíce přínosnou The Action, které se však ze zkoumaného vzorku zúčastnili pouze 2 muži.

Graf č.7: Názor respondentů na kampaň Nemyslíš – zaplatíš



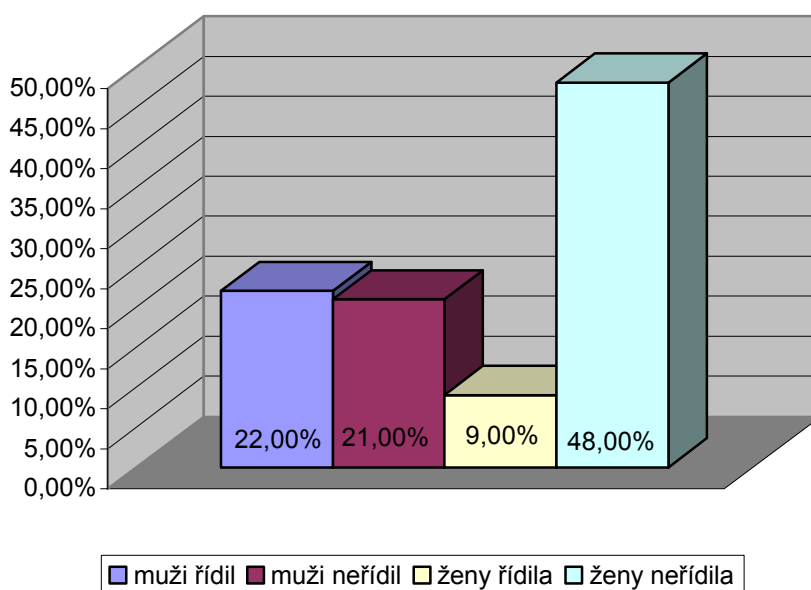
Ze všech dotázaných respondentů pouze 7 uvedlo, že kampaň Nemyslíš-zaplatíš dosud nevidělo. Ze 125 respondentů ji pozitivně hodnotilo 112, pouze 13 respondentů kampaň nezaujala. Je patrné, že krátkými spoty, které mají diváka šokovat ve chvíli, kdy to nečeká, bylo dosaženo velmi rychle cíle sledovaného touto kampaní. Kampaň se stala všeobecně známou a jak uvedla většina dotázaných, i poučnou. Dva z respondentů, kteří kampaň hodnotili jako poučnou uvedli, že by mohla být více agresivní, akční. Oproti nim jeden z respondentů, které kampaň nezaujala uvedl, že se s ní stejně ničeho nedosáhne, neboť nepoučitelného nepoučí ani takováto kampaň. Teprve čas ukáže, zda se pozitivní působení kampaně neomezilo jen na její vstoupení ve všeobecnou známost.

Graf č.8: Počet respondentů vlastníků řidičský průkaz.



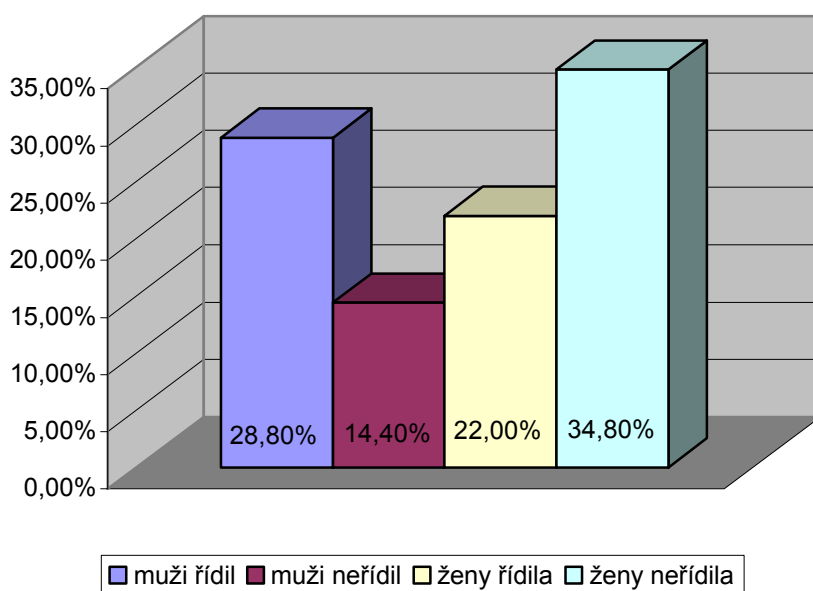
Ze zkoumaného vzorku bylo 64 respondentů (48,5 %) držiteli řidičského průkazu a dalo by se tak předpokládat, že téměř polovina všech dotázaných velmi dobře zná povinnosti účastníka silničního provozu a bude se podle toho v silničním provozu chovat.

Graf č.9: Řízení vozidla pod vlivem alkoholu.



Negativním zjištěním bylo, že z celkového počtu respondentů řídilo vozidlo pod vlivem alkoholu 29 mužů a 12 žen. Podstatně větší sklon k řízení vozidla pod vlivem alkoholu měli muži než ženy a není přitom rozhodující, zda byli či nebyli držiteli řidičského průkazu. Zatímco řidičský průkaz vlastnilo 26 mužů, tak vozidlo řídilo pod vlivem alkoholu 29 mužů. Záměrně nebylo rozlišeno, zda respondenti řídili pod vlivem alkoholu motorové vozidlo nebo jízdní kolo, neboť vyjma sankce zákazu činnosti jsou pokuty ukládány ve stejné výši. Dle zákona o provozu na pozemních komunikacích hrozí i cyklistovi pokuta do výše 50 000 Kč.

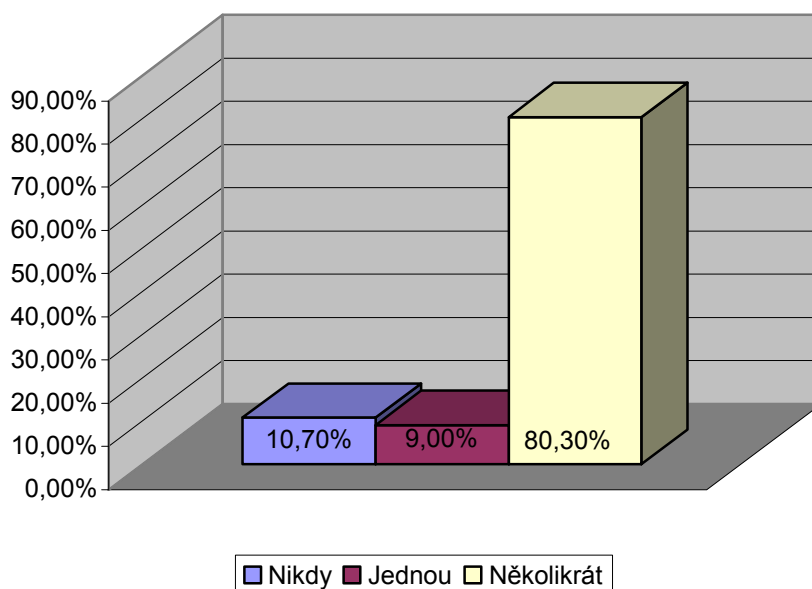
Graf č.10: Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění.



Dotazníkem bylo rovněž zjištěno, že 67 respondentů (50,8 %) si vyzkoušelo řízení motorového vozidla i když ještě nebyli držiteli řidičského oprávnění. Z celkového počtu dotázaných se jednalo o 38 mužů a 29 žen. Zkušenost s řízením motorového vozidla bez řidičského oprávnění naopak nemělo 46 žen. Z tohoto pohledu se ženy jeví jako opatrnější, nemají takový sklon k riskování jako muži. Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění se bezesporu řadí do kategorie nejzávažnějších dopravních přestupků, za jejichž spáchání zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, stanoví

pokutu ve výši od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od jednoho roku do dvou let. Sankce jsou odpovídající závažnosti přestupku, neboť ten, kdo není držitelem řidičského oprávnění povětšinou představuje pro ostatní účastníky silničního provozu zvýšené nebezpečí z důvodu nedostatečné znalosti zákona o provozu na pozemních komunikacích a nedostatku řidičských zkušeností. Nelze opomenout, že těm, kdo řídili motorové vozidlo bez řidičského oprávnění, musel někdo tuto činnost umožnit a sám se tak vystavil postihu za přestupek, neboť předal řízení motorového vozidla osobě, která nesplňovala podmínky k jeho řízení. Polní a lesní cesty jsou rovněž pozemními komunikacemi, na kterých platí pravidla silničního provozu.

Graf č.11: Nerespektování povinnosti chodce.



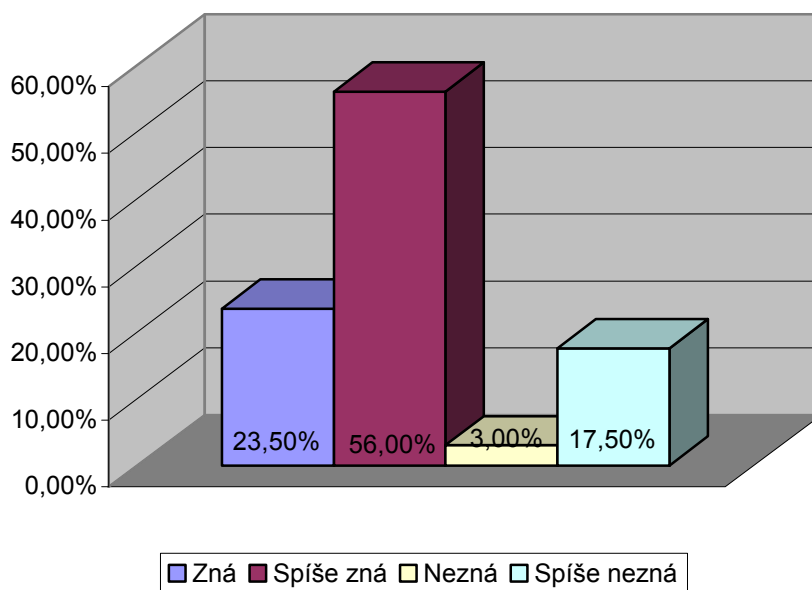
Nerespektování povinností účastníka silničního provozu bylo, již mimo zjištěné odpovědi, prokázáno u mladých lidí tím, že jako chodci přecházeli přes přechod pro chodce na signál s červeným světlem „Stůj“. Pouze 10,7 % respondentů, z toho 5 mužů a 9 žen uvedlo, že na červenou nepřecházeli přes přechod pro chodce ani jednou. Oproti tomu 6 mužů a 6 žen přecházelo přes přechod pro

chodce na červenou pouze jedenkrát a 80,3 % respondentů, z toho 46 mužů a 60 žen tak činilo opakovaně. Ačkoliv se správnému přecházení vozovky učí jak v rodině, tak i ve školce a na prvním stupni základní školy, tak zcela vědomě tuto základní povinnost chodců porušilo 118 respondentů.

Dotazníkem bylo rovněž zjištěno, že při jízdě osobním automobilem používá 110 respondentů bezpečnostní pásy vždy, nikdy je nepoužívá 1 respondent a výjimečně je používá 21 respondentů. Na otázku, zda při řízení motorového vozidla nebo jízdního kola respondenti telefonují zvolilo 57 respondentů odpověď, že nikdy. Oproti nim 26 respondentů odpovědělo, že při řízení vozidla telefonují vždy, když potřebují a 49 respondentů telefonovalo zcela výjimečně. Odpovědi na otázku týkající se kouření při řízení motorového vozidla nebo jízdního kola byly nepochybně ovlivněny tím, že ne všichni respondenti jsou kuřáci. Pouze 33 respondentů tuto činnost při řízení vozidla vykonávalo, zbylých 99 respondentů uvedlo, že ji nevykonávalo. Celkem 14 respondentů, z toho 2 ženy a 12 mužů uvedlo, že řídili motorové vozidlo nebo jízdní kolo pod vlivem drog.

Odpovědi na otázky týkající se páčání přestupků potvrzují, že mladí lidé se zcela vědomě a mnohdy úmyslně dopouštějí závažných dopravních přestupků.

Graf č.12: Znalost pravidel silničního provozu.



Za dobře znalé pravidel silničního provozu se z celkového počtu respondentů považuje 18 mužů a 13 žen, což představuje 23,5 % všech respondentů. Za spíše znalé pravidel silničního provozu se považuje 32 mužů a 42 žen, tedy 56,0 % všech respondentů. Dohromady se tedy 105 respondentů považuje za spíše znalé pravidel silničního provozu a pouze 4 respondenti uvedli, že se nepovažují za znalé pravidel silničního provozu. Jednalo se o dvě ženy a dva muže. Variantu, že spíše dobře neznají pravidla silničního provozu, zvolilo 23 respondentů, z toho 18 žen a 5 mužů.

## 5.5 VÝSLEDEK PRAKTICKÉ ČÁSTI

Po vyhodnocení dotazníku, zaměřeného na získání odpovědí v oblastech využívání hromadných sdělovacích prostředků a znalostí o bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích lze konstatovat, že došlo k potvrzení hypotézy č.1, tedy skutečnosti, že pro většinu mladých lidí je internet využívanějším zdrojem informací než ostatní média. Jako médium, u kterého tráví nejvíce času, si internet zvolilo 103 (78,1 %) respondentů. Tento výsledek ukazuje i na další důležitý fakt a tím je rozšířenost a dostupnost internetu. Neznamena

to však, že i s informacemi z oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích by se mladí lidé nejčastěji setkávali opět na internetu, neboť jak vyplynulo z odpovědí na otázku č.4, tak více než polovina respondentů (56,8 %), konkrétně 75 respondentů, se nejčastěji setkává s informacemi týkajícími se bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v televizi. Naprostá většina dotázaných, konkrétně 118 (89,4 %) respondentů uvedlo, že nevyhledávají informace týkající se bezpečnosti silničního provozu. Na internetu tedy mladí lidé vyhledávají informace z jiných, pro ně zajímavějších oblastí, nebo informace potřebné ke studiu a nelze ani opomenout internet jako zdroj zábavy.

Fakty zjištěnými vyhodnocením dotazníku byla také potvrzena hypotéza č.2, tedy že s kampaněmi zaměřenými na bezpečnost silničního provozu se mladí lidé častěji seznamují náhodně než cíleně. Tuto hypotézu potvrdily zejména odpovědi na otázku č.7, na kterou 80 (60,6 %) respondentů odpovědělo, že se žádné kampaně ani akce zaměřené na bezpečnost silničního provozu nezúčastnilo. Pouze 2 respondenti, tj. 1,5 % všech dotázaných, se zúčastnili kampaně The Action, tedy kampaně obsahově a emotivně nejhodnotnější. Víceméně náhodné seznámení se s dopravně bezpečnostními kampaněmi lze dovodit i z faktu, že 125 (94,6 %) respondentů vidělo kampaň Nemyslíš-zaplatíš. Televizní programová nabídka přitom neuvádí vysílací časy této kampaně a divák se s ní seznámí formou spotu zařazeného do přestávky. Přínosným zjištěním bylo, že pro 112 (84,8 %) respondentů byla kampaň poučná.

Pro potvrzení nebo vyvrácení hypotézy č.3, že hromadné sdělovací prostředky nemají výrazný vliv na informovanost mladých lidí v oblasti bezpečnosti silničního provozu, bylo použito odpovědí respondentů na otázky týkající se páchaní vybraných přestupků respondenty. Na základě vyhodnocení dotazníku lze odůvodněně uvést, že média nemají výrazný vliv na informovanost mladých lidí v této oblasti, neboť i když kampaň Nemyslíš-zaplatíš je známa 125 (94,7 %) respondentům, tak 67 (50,8 %) ze všech dotázaných řídilo motorové vozidlo i přesto, že ještě nebyli držiteli řidičského

oprávnění, motorové vozidlo nebo jízdní kolo řídilo pod vlivem alkoholu 41 (31,0 %) všech dotázaných a přes přechod pro chodce přecházelo na signál s červeným světlem „Stůj“ 106 (80,3 %) dotázaných. Do dotazníku byly záměrně použity takové dopravní přestupku, jejich spáchání si je osoba, která se jich dopustí, velmi dobře vědoma a jejichž spáchání se dopouští úmyslně. I když média, zejména tisk, televize a internet denně informují o dopravních nehodách a jejich následcích, tak sdělované informace nenacházejí v řadách mladých lidí adekvátní odezvu.



## ZÁVĚR

Silniční doprava se během nepatrného časového úseku z pohledu historického vývoje lidstva stala nezbytnou, každodenní součástí života člověka. Zasahuje prakticky do všech odvětví lidského konání a přicházejí s ní do styku občané všech věkových kategorií. Přinesla mnoho pozitivního, ale bohužel má i své stinné stránky. Pomineme-li negativa, jakými jsou snižování kvality ovzduší výfukovými plyny, znečišťování životního prostředí ropnými látkami, živočichové uhynulí po střetu s motorovým vozidlem apod., pak musíme konstatovat, že silniční doprava má mnohdy tragický dopad na jednotlivce, rodiny i celou společnost. Rozhodujícím prvkem v silniční dopravě je člověk a až na poměrně výjimečná selhání technických prostředků je tím, kdo určuje, zda bude silniční provoz bezpečný nebo ne. Zvýšení bezpečnosti v silničním provozu je jednou z priorit naší společnosti, neboť vysoký počet dopravních nehod představuje nejen značné hmotné škody, ale co je horší, je příčinou mnoha zraněných a usmrcených osob. Zvýšení bezpečnosti v silničním provozu je možné dosáhnout především odpovídající výchovou a účinnou represí. Prvořadou roli sehrává rodičovská výchova, vhodně doplněná v předškolním a školním věku dopravní výchovou, besedami s policisty, strážníky a účastí na dopravně bezpečnostních akcích. Předpoklad, že touha řídit motorové vozidlo přivede mladistvé do autoškol, kde se naučí veškerá pravidla silničního provozu, je zřejmě důvodem, proč nejsou mladiství během studia seznamováni s problematikou bezpečnosti v silničním provozu. Vzniklou mezeru se snaží zacelit akce a kampaně cíleně zaměřené na mladé lidi a bezpečnost silničního provozu.

O neutěšeném stavu v oblasti bezpečnosti silničního provozu je člověk informován prostřednictvím masmédií, tedy tisku, rozhlasu, televize a internetu. O výrazně pozitivním vlivu médií na bezpečnost silničního provozu se dá důvodně pochybovat na základě statistického porovnání výsledků nehodovosti za období posledních

dvaceti let. Nebyl zaznamenán žádný výrazný pokles dopravních nehod a výrazně se nezlepšila ani bilance v oblasti následků dopravních nehod.

## LITERATURA A PRAMENY

HOCH, Alois. *Vynálezy, které změnilý svět*. 3. vyd. Praha : Mladá fronta, 1958.

KRAUS, B., POLÁČKOVÁ, V., LORENZOVÁ, J., SPOUSTA, V., STAŠOVÁ, L., ŽUMÁROVÁ, M. *Člověk – prostředí - výchova. K otázkám sociální pedagogiky*. Brno : Paido, 2001. ISBN 80-7315-004-2.

KUNCZIK, Michael. *Základy masové komunikace*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 1995. ISBN 80-7184-13-4.

MANDER, Jerry. *Čtyři důvody pro zrušení televize*. 1. vyd. Brno : Doplněk, 2000. ISBN 80-7239-063-5.

McQUAIL, Denis. *Úvod do teorie masové komunikace*. 1. vyd. Praha : Portál, 1999. ISBN 80-7178-200-9.

MUSIL, Josef. *Elektronická média v informační společnosti*. Praha : Votobia, 2003. ISBN 80-7220-157-3.

PŘADKA, M., KNOTOVÁ, D., FALTÝSKOVÁ, J. *Prostředí jako determinanta aktivit u dospívajících. Kapitoly ze sociální pedagogiky*. 1. vyd. Brno : Masarykova univerzita, 1999. ISBN 80-210-1946-8.

*Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2009.

RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Pardubice : Institut Jana Pernera, 2004. ISBN 80-86530-14-0.

ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.

ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0606-2.

## **INTERNETOVÉ ZDROJE**

*Usmrcení celkem na mil. obyvatel v evropských zemích ( 2008 ).*  
Přístup z : <http://www.ibesip.cz/869/mezinarodni-srovnani-za-rok-2008>.

*Základní vrcholová fakta ze statistiky dopravních nehod za dobu existence samostatné České republiky ( 1993 – 2008 ).* Přístup z :  
<http://www.ibesip.cz/592/zakladni-vrcholova-fakta-ze-statistiky-dopravnich-nehod-za-dobu-existence-samostatne-České-republiky-1993-2008>.

<http://www.ibesip.cz/Kampane-projekty>

<http://www.ibesip.cz/Narodni-strategie-BESIP>

[http://cs.wikipedia.org/wiki/Pravidla\\_silničního\\_provozu](http://cs.wikipedia.org/wiki/Pravidla_silničního_provozu)

## SEZNAM ZKRATEK

PŘ.N.L.	-	před naším letopočtem
APOD.	-	a podobně
ATD.	-	a tak dále
KM/H.	-	kilometrů v hodině
BESIP	-	bezpečnost silničního provozu
ZÁK.Č.	-	zákon číslo
Č.	-	číslo
SB.	-	sbírky
KČ.	-	korun českých
N.L.	-	našeho letopočtu
TJ.	-	tj.

## DOTAZNÍK

### **Hromadné sdělovací prostředky a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.**

Vážení studenti,

Dovolte, abych Vás požádal o zodpovězení několika otázek obsažených v tomto dotazníku, který je součástí praktické části bakalářské práce a jehož cílem je zjistit, zda hromadné sdělovací prostředky pozitivně nebo negativně zasahují do oblasti týkající se bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Vaše odpovědi mohou napomoci zjištění, zda je tak významná skupina mladých lidí, které jste představitelem, dostatečně informována o kampaních zaměřených na bezpečnost silničního provozu a zda máte o tuto problematiku zájem. Dotazník je naprosto anonymní, odpovědi budou použity pouze pro potřeby této práce a proto uvítám pravdivé odpovědi, kterých se nemusíte obávat. Odpověď, se kterou souhlasíte, prosím zakřížkujte, popřípadě vypište, je-li u některé otázky taková možnost odpovědi. Ke každé otázce vyberte pouze jednu odpověď.

1) Jakého jste pohlaví?

- Muž
- Žena

2) Do jaké věkové kategorie se řadíte?

- 15 - 16 let
- 17 - 18 let
- 19 - 20 let

3) U kterého hromadného sdělovacího prostředku trávíte nejvíce času?

- tisk
- rádio
- televize
- internet

4) Ve kterém sdělovacím prostředku jste se nejčastěji setkal(a) s informacemi z oblasti bezpečnosti silničního provozu?

- tisk
- rádio
- televize
- internet

5) Jakým způsobem nejčastěji trávíte Váš volný čas?

- sledováním televize
- prohlížením internetu
- hrou počítačových her
- s kamarády
- zájmovou činností (sport, koníčky)

6) Vyhledáváte sám – sama informace týkající se bezpečnosti silničního provozu?

- ano
- ne

7) Zúčastnil(a) jste se v rámci výuky nějaké preventivní kampaně či akce zaměřené na bezpečnost silničního provozu?

- ano
- ne

8) Pokud byla odpověď ano, o kterou z těchto kampaní se jednalo?

- The Action
- Domluvme se

- BESIP Team
- Jiná, uveďte \_\_\_\_\_

9) Viděl(a) jste na internetu či v televizi dopravně bezpečnostní kampaň Nemyslíš-zaplatíš?

- ano
- ne

10) Jaký je Váš názor na tuto kampaň?

- Je pro mne poučná
- Nezaujala mne
- Jiný názor \_\_\_\_\_

11) Jste držitelem řidičského průkazu?

- Ano
- Ne

12) Řídil(a) jste motorové vozidlo i když nejste či jste ještě nebyl(a) držitelem – držitelkou řidičského průkazu?

- Ano
- Ne

13) Řídil(a) jste někdy motorové vozidlo nebo jízdní kolo pod vlivem alkoholu?

- Ano
- Ne

14) Řídil(a) jste někdy motorové vozidlo nebo jízdní kolo pod vlivem drog?

- Ano
- Ne

15) Přecházel(a) jste někdy po přechodu pro chodce na červenou?

- Nikdy



- Pouze jednou
- Již několikrát

16) Používáte při jízdě osobním automobilem bezpečnostní pásy?

- Pokaždé
- Výjimečně
- Nikdy

17) Telefonujete během řízení motorového vozidla nebo jízdního kola?

- Nikdy, zastavím
- Vždy když potřebuji
- Zcela výjimečně

18) Kouřil(a) jste někdy při řízení motorového vozidla nebo jízdního kola?

- Ano
- Ne

19) Myslíte si, že znáte dobře pravidla silničního provozu?

- Ano
- Spíše ano
- Ne
- Spíše ne

To byla poslední otázka a já se s Vámi loučím. Děkuji Vám za ochotné a pravdivé odpovědi a čas, který jste věnoval(a) vyplnění tohoto dotazníku. Současně Vám přeji mnoho úspěchů ve studentském i osobním životě.

Josef Gogela

## ANOTACE

<b>Jméno a příjmení:</b>	Josef Gogela
<b>Katedra:</b>	Pedagogiky s celoškolskou působností
<b>Vedoucí práce:</b>	RNDr.Evžen Růžička, CSc.
<b>Rok obhajoby:</b>	2010

<b>Název práce:</b>	Vliv médií na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích
<b>Název v angličtině:</b>	The influence of mass media on safety and fluency of the traffic operations on the roads.
<b>Anotace práce:</b>	Bakalářská práce se zabývá problematikou bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a možném pozitivním či negativním vlivu médií v této oblasti. Její součástí je analýza vztahu mladých lidí k médiím, silničnímu provozu a tendence mladých lidí k porušování zákona o provozu na pozemních komunikacích.
<b>Klíčová slova:</b>	Média, silniční provoz, mladí lidé, hromadné sdělovací prostředky, bezpečnost silničního provozu
<b>Anotace v angličtině:</b>	Bachelor thesis deals with the problem of safety and fluency of the traffic operations on the roads. Its komponent is analysis of the relation of teenagers to mass media and to traffic operations and the tendency of youths to violations act of traffic operations.
<b>Klíčová slova v angličtině:</b>	Mass media, traffic operation, young people, media of communication, safety of traffic operations
<b>Přílohy vázané v práci:</b>	Dotazník
<b>Rozsah práce:</b>	58 listů
<b>Jazyk práce:</b>	Český