

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO
PRAHA**

bakalářské prezenční studium
2011 – 2013



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Kristina Ščipová

Agresivní chování řidičů v silničním provozu

Praha 2013

Vedoucí práce:

ThDr. Et PhDr. Radek Mezuláník, Ph.D.

UNIVERSITY OF JAN AMOS COMENIUS

Bachelor Full-Time Studies
2011 – 2013



BACHELOR THESIS

Kristina Ščípová

Aggressive behavior in roadtraffic

Prague 2013

**The Thesis Work Supervisor:
ThDr. Et PhDr. Radek Mezuláník, Ph.D.**

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne *Jméno autora/ky*

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala ThDr. Et PhDr. Radku Mezuláníkovi, Ph.D. za konzultace, rady a připomínky, které mi poskytoval v průběhu zpracování této bakalářské práce. Dále bych poděkovala všem, kteří mi pomáhali za poskytnuté materiály ke kasuistikám z dopravních nehod.

ANOTACE

Bakalářská práce se zabývá pohledem na téma „Agresivní chování řidičů v silničním provozu,“ zaměřuje se na problematiku v dopravě a na to, jak řidiči přistupují k dané problematice a k agresi u ostatních řidičů.

Tématem práce bude zaměřeno i na základní školy v Lysé nad Labem, jak probíhá bezpečnost dětí při vstupu do silničního provozu. I v dopravním provozu se projevuje zásadní problém současné společnosti- absence slušnosti, ohleduplnosti, taktu, morálních zásad. Základem výchovy těchto vlastností by měla být rodina!!! A následně škola.

Samozřejmě se zásadně změnily i podmínky dopravního provozu- počet aut, silná auta, ego řidičů, agresivita Zůstává problém špatné kvality silnic.

Autorka zde poukazuje na to, že přibývá čím dál tím víc větší agresivita v silničním provozu, řidiči nerespektují pravidla v dopravě a bezpečnosti. Tím je také provázáno několik reklamních spotů, které jsou v médiích.

Účelem práce bylo podrobit řidiče analýze v podobě dotazníkového průzkumu, jak na tuto situaci pohlížejí a zda by navrhli nějaké změny.

Klíčová slova:

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

ANNOTATION

This thesis deals with the topic of looking "Aggressive behavior in road traffic," focuses on the issues of transport and how drivers approach to the issue and aggression in other drivers.

The theme of the work will be focused on primary school in Lysa nad Labem, how the children's safety when entering traffic. Even in traffic is reflected fundamental problem of contemporary society - the lack of decency , courtesy , tact, moral principles. The basis of education of these properties should be family! And then school. Of course, fundamentally changed the conditions of traffic - the number of cars , powerful cars, drivers ego, aggression The problem of poor quality of rous.

The author points out that increasing increasingly more aggressive in traffic, drivers do not respect the traffic rules and safety. This is also accompanied by a number of commercials that are in the media.

The purpose of this work was to undergo driver analysis in the form of a questionnaire survey , how they view the situation and whether it would have suggested some changes.

Keywords:

Driver behavior, road user, aggression, alcohol, traffic safety campaigns, commercials, traffic accident, Police ČR.

OBSAH

ÚVOD.....	8
1. CHOVÁNÍ ŘIDIČŮ NA CESTÁCH	10
1.1 Faktory ovlivňující chování řidičů	11
1.1.1 Únava.....	11
1.1.2 Zátěž	12
1.1.3 Biorytmy a monotonie	13
1.1.4 Pozornost řidiče	15
1.2 CO JE AGRESIVNÍ CHOVÁNÍ A ČÍM NÁS OVLIVŇUJE?.....	15
1.2.1 Příčiny vzniku agrese	16
1.2.2 Projevy agresivity	16
1.2.3 Možnosti umožňující snížení agrese	17
1.3 Návykové látky a alkohol za volantem	18
1.4 Věk a praxe řidičů	19
2. ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU	21
2.1 Chodci	21
2.2 Cyklisté	22
3. DOPRAVNÍ NEHODY	23
3.1 Dopravních nehody a její nejčastější příčiny.....	24
3.2 Dopravní nehody způsobené agresivní jízdou.....	25
4. AKCE POŘÁDANÉ POLICÍ ČR	27
4.1 Zásady preventivní činnosti v silničním provozu	27
4.2 Dopravně bezpečnostní akce zaměřené na dospělé	28
Systém PREVENT	28
Dopravně bezpečnostní akce typu „Kryštof“	29
Bodový systém.....	30
4.3 Dopravní akce zaměřené na děti	31
Ajaxův zápisník.....	31
Zebra se za Tebe nerozhledne	31
Zebra radí:	32
5. PREVENTIVNÍ AKCE BESIP	33
5.1 Řidiči domluvme se!	33
5.2 The Action.....	34
5.3 BESIP Team.....	34
5.4 Nemyslíš, zaplatíš!	35
5.5 Bezpečná obec	36

6. Dopravní výchova dětí	38
„Dny s BESIPem“	39
První část Dnů s BESIPem	39
Druhá část dnů s BESIPem	40
DĚTSKÉ DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ	41
7. Metoda výzkumu	42
Cíl průzkumu	42
Použité metody	43
8. Průzkum analýzy	44
ZÁVĚR	45
SEZNAM LITERATURY A PRAMENŮ	47
SEZNAM PŘÍLOH	51

ÚVOD

Tato bakalářská práce je věnována tématu, které je každému z nás blízké a se kterým se každý z nás jako řidič setkal. Je to „Agresivní chování řidičů v silničním provozu“. Toto téma se věnuje studiím v dopravních situacích a především agresivnímu chování samotných řidičů na našich cestách. Také je zde rozebrán pohled, jak to vidí samotní řidiči, a co je důvodem jejich rizikového chování.

Toto téma si autorka vybrala, protože jí je mi velmi blízké a také proto, že ona sama je aktivní řidič. Při cestách se bohužel setkáváme s různými neočekávanými situacemi, jako například s agresivitou a bezohledností vůči druhým. Proto se autorka rozhodla věnovat více tomuto tématu a přijít nato s pomocí odborníků, co je tím důvodem, že je tolik agresivních jedinců mezi námi. Otázkou však je! Uvědomují si, že se svou agresivní jízdou riskují svůj nebo i cizí život? Co je k tomu přivádí, že se tak chovají?

Další část bakalářské práce se zaměřuje na příčiny chování řidičů na silnicích a na faktory, které je ovlivňují. Je zde zmínka i o dalších účastnících silničního provozu, kteří se nepochybně podílejí na celkové situaci na silnicích, a to jak v pozitivním, tak i negativním smyslu.

V dalším bodě jsou uvedeny dopravní nehody, jako důsledek neukázněných řidičů, a nejčastější dopravní příčiny, kterých se řidiči dopouští. A v neposlední řadě se autorka věnovala pozornosti bezpečnostním a preventivním akcím v dopravě, jež předcházejí vzniku dopravních nehod a pomáhají ke snížení nehodovosti na silnicích.

V praktické části jsou vysvětleny skutečnosti, proč lidé tolik riskují za volantem a co je k jejich chování tomu vede. Byl zde proveden výzkum zaměřený na to, jakou pozornost věnují řidiči dopravně preventivním akcím.

Cílem dotazníkového výzkumu bylo zjistit sílu působení dosavadní prevence na řidiče silničního provozu. Pokud prevence není dostatečná, je potřeba vytvořit další podmínky pro účinnější a bezpečnější pohyb všech účastníků na veřejných komunikacích.

1. CHOVÁNÍ ŘIDIČŮ NA CESTÁCH

Chování neboli osobnost člověka v roli řidiče je ovlivněna zásadně i prostředím, ve kterém se v dané chvíli nachází. Při řízení jakéhokoliv motorového vozidla je významně ovlivňující i faktor temperamentu řidiče.

„Temperament je soustava psychických vlastností, které se projevují způsobem reagování, chování a prožívání člověka, zejména způsobem vzniku a průběhem citových procesů a výrazů“.¹

Pro schopnost řídit jsou důležité především tyto aspekty zdravotní stav, dovednosti, znalosti a zkušenosti, schopnosti a osobní vlastnosti v sociální roli motoristy. Pokud je jeden nebo více aspektů porušeno, je dopravní způsob narušen a může se stát, že člověk selže přímo v dopravním provozu.

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

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

¹ GILLNEROVÁ, Ilona; BURIÁNEK, Jiří. *Základy společenských věd*, Praha1: Základy psychologie, sociologie 2003. 45s. ISBN 80-7168-749-9

5. dopravní sociální struktura – četnost účastníků, dopravní chování, sociální role.“²

Jak sami víme, nároky na samotné řidiče značně stouply v důsledku neustálého zvyšování počtu automobilů na silnicích, ale i stálé vzrůstající hustoty v provozu. Ze statistik vyplývá, že ukáznění řidiči se setkají během jízdy třikrát s kritickými situacemi. Těmi jsou například náhlé vkročení chodce do vozovky, náhlé zastavení či odbočení vpředu jedoucího vozidla.

1.1 Faktory ovlivňující chování řidičů

Faktorů ovlivňující chování řidičů za volantem je opravdu nespočetné množství. Mezi tyto psychologické aspekty řadíme bezesporu pozornost nebo lépe řečeno nepozornost, zrakové vnímání, city, ale také i únavu, kterou lze označit jako možnost příčin dopravních nehod. Mezi další ovlivňující faktory chování patří monotonie, zátěž a biorytmy.

Většina z řidičů si připouští negativní ovlivnění pouze pod řízení omamných látek nebo řízení pod vlivem alkoholu. Málokterý si ale z nich uvědomuje, že nás ovlivňuje především to, jaké máme starosti v osobním životě, přesčasové práce nebo také přetížení řidičů - například billboardy nebo světelné reklamy.

V zákoně o silničním provozu najdeme hned několik faktorů, které jsou při řízení automobilů zakázány, ale u mnoha řidičů je tento zákon většinou ignorován. Tím mám namysli zejména telefonování za volantem a jiné.

V této podkapitole bych se ráda zaměřila na vysvětlení některých faktorů, které ovládá chování řidičů na cestách.

1.1.1 Únava

Únava mezi řidiči hraje velkou roli jako příčina dopravních srážek. Ta je způsobena důsledkem dlouhé doby strávené za volantem jako například nedostatek spánku, stres nebo dokonce změnou denní doby.

²Havlík, K. Psychologie pro řidiče: Zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál, 2005, str. 14.

Pokles únavy způsobuje sníženou schopnost rychle reagovat na snížení rychlosti řidičů jedoucích před nimi. Únava také způsobuje špatnou náladu, a tak tím řidiče pobuzuje k agresivnímu chování, ale také mají menší tendenci dodržet předepsanou rychlost.

Níže jsou uvedeny příznaky ospalosti:

- Máte potíže s tím, abyste vaše oči udrželi otevřené a zaostřené
- Nemůžete udržet vaši hlavu zpříma
- Objevuje se denní snění nebo přelétavé, nesouvislé myšlenky
- Často zíváte nebo si opakovaně třete oči
- Sami zjistíte, že vyjíždíte ze svého jízdního pruhu nebo jedete v těsném závěsu za vozidlem před vámi
- Vaše jízda směřuje ven ze silnice, najíždíte na bezpečnostní (rachotící) zařízení (pásky či body)
- Přehlídnete (nevšimnete si) dopravní značky či signálu, nebo minete plánovaný výjezd z dálnice
- Cítíte se podráždění, nedůtkliví a nervózní, objevuje se netrpělivost a roztěkanost

Rada na konec: Pokud se u vás objeví jeden z těchto příznaků, můžete být ospalejší, než si sami myslíte. Sjeďte proto ze silnice a zdřímněte si.

1.1.2 Zátěž

„Řízení auta je samo o sobě činností, která klade relativně vysoké nároky na psychické i fyzické schopnosti člověka. V tomto smyslu často hovoříme o zátěži, která práci řidičů-profesionálů do různé míry provází. Zátěž se v psychologii práce a ergonomii začala intenzivně zkoumat v padesátých letech dvacátého století, tedy až poté, co vyšly zásadní práce o stresu W. B. Cannona a H. Selyeho. Pojmy zátěž a stres se přitom často zaměňují. Zátěž můžeme jednoduše charakterizovat jako faktor působící na člověka. Ten se s ním musí různými způsoby vyrovnat. Stres má naproti tomu širší význam, např. označuje reakci organismu na zátěžový podnět z prostředí, ale i stav, ve kterém se organismus působením vnějších i vnitřních

podnětů nachází. Profese „řidič z povolání“ je psychology práce vnímána jako vysoce stresující; přičemž tento stres je výsledkem konfliktních požadavků, které očekáváme od řidiče, a malá míra kontroly řidiče nad těmito požadavky a okolnostmi, jako jsou například časový „pres“, dlouhé směny, zodpovědnost za bezpečí cestujících apod.

Obvykle rozlišujeme tři hlavní formy psychické zátěže:

„Jedná se o zátěž senzoryckou, která vyplývá z nároků na činnost smyslových orgánů a jim odpovídajících struktur centrálního nervového systému, zátěž mentální, vyplývající z požadavků na zpracování informací kladoucích nároky na psychické procesy jako pozornost, paměť, představivost, myšlení a rozhodování, a konečně zátěž emoční. Ta vyplývá ze situací a požadavků, vyvolávajících afektivní odezvu (u řidičů městské hromadné dopravy to mohou být například agresivní cestující, profesionálními řidiči se zcela běžně setkávají s agresivitou řidičů osobních aut, které rozčiluje, že kvůli nim musí brzdit; pochopitelně sami častokrát agresivní chování oplácejí, např. blokováním levého jízdního pruhu na dálnici atd.).“³

1.1.3 Biorytmy a monotonie

Mezi tyto vlastnosti řízení můžete ukázat vaši skutečnou úroveň únavy nebo ospalosti, obzvláště odpoledne či v noci. Na začátku cesty se cítíte svěží, možná napjatý nebo mírně vzrušený, ale bdělost a ostražitost časem zmizí, dostaví se nuda z monotónní činnosti (zejména při řízení na dálnici), snížení pozornosti, únava a ospalost.

Zde si uvedeme pár rad, jak se vyhnout řízení pod vlivem ospalosti či malátnosti:

³Profesionální řidič a zdroje zátěže [online][cit.2005-09]
Dostupné z WWW: <http://www.czrso.cz/index.php?id=157>

1. Nesedejte za volant, pokud se cítíte unaveni a ospalí. Pokud tyto pocity zjistíte v průběhu jízdy, co nejdříve zastavte a odpočiňte si.
2. Dopřejte si dostatečně dlouhý a nerušený spánek v noci před jízdou, obzvláště před dlouhou cestou. Spánek kratší než 6 hodin zvyšuje nebezpečí, že usnete za volantem. Spánek kratší než 4 hodiny je skutečně nebezpečný. Neplánujte si ani práci na celý den a potom řízení po celou noc. Výsledky průzkumů ukazují, že řidič, který nespí (bdí nepřetržitě) 20 hodin a déle, je ve velkém nebezpečí, že usne za volantem. Cestujte raději v době, kdy jste normálně vzhůru a přes noc si raději najděte nocleh, než abyste řídili.
3. Vyhněte se dennímu období spánku (po obědě, v době siesty). Po přijetí stravy se v lidském těle projevuje převaha části autonomního nervstva parasympatiku, dochází k prokrvení břišní krajiny (pro zpracování potravy) a v důsledku toho se snižuje prokrvení mozku, což má za následek zvýšenou únavu a ospalost. Udělejte si proto odpolední přestávku a zdřímněte si a najděte si také nocleh, zejména pokud jde o dobu mezi půlnocí a šestou hodinou ranní.
4. Cestujte se spolujezdcem. Bdělá osoba ve vozidle může dávat pozor na vaše příznaky únavy. Zejména spolujezdec na předním sedadle by měl zůstat bdělý. Pokud chce někdo ze spolujezdců (řidičů) spát, pak má jít na zadní sedadlo a připásat se.
5. Pokud při jízdě pocítíte únavu a zejména ospalost, zdřímněte si. Využijte odpočívadla na dálnici nebo zajedzte ke kraji (ještě lépe mimo) vozovky a zastavte tam, kde to znáte. Zejména pokud jste ve vozidle sám, zavřete okénka, zamkněte dveře a tak na 20 minut si zdřímněte. K intenzivnímu odpočinku přispívá i schopnost přeladění mozkových vln do frekvence alfa, čehož lze dosáhnout i vhodným programem psych walkmanu. Když se probudíte, zacvičte si a napijte se osvěžujícího nápoje.
6. V rámci své cesty si naplánujte přestávku každé dvě hodiny nebo po každých 180 kilometrech. Pokud se však dostaví ospalost, zastavte dříve. Během přestávky si zdřímněte a potom dříve než nastoupíte do auta, tak si zacvičte.⁴

⁴ Jak se vyhnout řízení ve stavu ospalosti a únavy [online][cit.2003-02]
Dostupné z WWW: <http://www.czrso.cz/index.php?id=282>

1.1.4 Pozornost řidiče

Říká se, že řidič během jízdy funguje v podstatě jako malý počítač. Přijímá veškerou informaci kolem, rozhoduje se, ale také vyhodnocuje, jak bude dále postupovat. Základní duševní funkcí je pozornost, respektive její kvalita, vytrvalost, soustředění se na správný směr ale především na její pružnost.

Stav ohrožení nastává rizikem, kdy řidič soustředí svoji veškerou pozornost na něco úplně jiného, například na to, když zabloudí a hledá správnou cestu nebo cílový objekt. V tu ránu se už nesoustředí na nic jiného.

Za nepozornost můžou i tyto faktory:

- Osobní starosti
- Nevyřešené problémy
- Duševní úraz (ztráta blízké osoby)
- Rozpad osobních vztahů
- Problémy nebo přesčasy v práci

1.2 CO JE AGRESIVNÍ CHOVÁNÍ A ČÍM NÁS OVLIVŇUJE?

Agresivní chování nemá podobu hrubého násilí, ale slovního napadání ve smyslu někoho urazit, nadávat mu či mu dokonce vyhrožovat. Také tu je i ironie ve smyslu „Stejně nic nezmůžeš.“

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

- příčiny vzniku agresivity v silničním provozu

- projevy agresivity v silničním provozu
- možnosti snižování agresivity u účastníků silničního provozu.⁵

1.2.1 Příčiny vzniku agrese

Ke zvýšení agresivity v silničním provozu přispívá hned několik faktorů. Bývá to hlavně stres způsobený časovou tísní, a tím nutí řidiče k větší razantnosti agresivní jízdě.

Můžeme sem zařadit hned několik příkladů:

- vytváření kolon
- popojíždění
- čekání

Poté řidiči často nerespektují pravidla, vytvářejí kolizní situace, které mohou být nebezpečné nejen pro ně, ale i pro ostatní účastníky silničního provozu.

1.2.2 Projevy agresivity

Agresivita v silničním provozu se projevuje většinou porušováním pravidel nebo vyvolává rizikové situace.

Z hlediska příčin jde zejména o:

- nerespektování dovolené rychlosti
- předjíždění druhého vozidla v místě, kde je to zakázané
- nesprávné předjíždění (řidič předjíždí, aniž by byl schopen se bezpečně zařadit)
- nedodržení bezpečné vzdálenosti
- nedání přednosti v jízdě
- nerespektování světelného signalizačního zařízení (řidič nerespektuje světelnou signalizaci u železničního přejezdu nebo také samostatné přechody pro chodce).

⁵ŠUCHA, M. Agresivita na cestách. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, str. 19.

Nerespektování těchto pravidel často vede až ke smrtelným dopravním nehodám. Když se člověk nad tím zamyslí! Je opravdu tak těžké dodržovat pravidla silničního provozu? Vždyť tímto riskantním a agresivním chováním může řidič vzít život ve zlomku vteřiny

1.2.3 Možnosti umožňující snížení agrese

Je na čase, aby si agresivní řidiči všímali svého okolí a uvědomili si, že na silnici nejsou sami. Mohou způsobit bolest sami sobě či svým blízkým. Stejně tak není pro společnost přijatelné, aby řidiči jezdili pod vlivem alkoholu nebo drog, což může značně přispět k tak zvanému agresivnímu řízení a ohrožování okolí.

Dalším postupem, kterým by se dalo zamezit agresivnímu řízení, by byl větší policejní dozor na silnicích, který by přinutil nezodpovědné řidiče pomocí pokut a dalších sankcí dodržovat bezpečnost silničního provozu.

Zde jsou uvedeny možnosti, které by měly napomoci agresivnímu chování:

Jednou z možností ke snížení agrese je tu oblast vzdělávání řidičů, ale také budoucích řidičů, které by jim měly samy zabezpečit sami autoškoly.

Pro další efektivní bezpečnost je tu oblast dopravně-inženýrská. Ta by měla vybavovat silnice prvky ke zklidnění dopravy. Patří sem například budování kruhových objezdů, bezpečnostní a dělící ostrůvky, zpomalovací prahy v obcích a celá řada dalších.

Další možnost je tu oblast preventivní. Ta je založena na aktivitách, které poukazují na řadu nebezpečných situací v silničním provozu. Lze sem zařadit různé typy kampaní jako například: „Nemyslíš, zaplatíš“ nebo „Domluvme se“ a jiné.

A jako poslední je tu oblast represivní, to je činnost, která je represí řidiče, tedy, že řidič je postižen nebo lépe řečeno je pokutován nebo napomenut za špatné chování. Represorem je dle situace strážník městské policie, policista, správní orgán nebo dokonce i soud.

1.3 Návykové látky a alkohol za volantem

Požívání alkoholu a dalších návykových látek před jízdou je velmi závažným problémem v dopravě. Zákon řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek to zakazuje. Ale člověk, který tento zákon ignoruje, se stává vysokým faktorem ohrožení pro jiné účastníky silničního provozu, protože po požití alkoholu se sníží pozornost řidiče a tím tu vzniká větší pravděpodobnost k nehodě.

„Výzkumy potvrzují, že z lékařského hlediska je za hranici, kdy naprostá většina osob není schopna bezpečně ovládat motorové vozidlo, považována hladina alkoholu v krvi 1,0g/kg (1 promile) hmotnosti člověka. To je také hranice, kterou obecné soudy považují určující, kdy je spáchán trestný čin.“⁶

Častěji se na silnicích můžeme setkat s mladými řidiči, kteří mají sklony k soutěživosti. Většina z podnapilých řidičů, si neuvědomuje změnu v řízení automobilů a mají zhoršenou viditelnost do stran, má zpomalené reakce nebo nezachovává bezpečný odstup mezi vozidly.

Policisté při silničních kontrolách nebo při dopravních nehodách zjišťují, zda řidič neřídil vozidlo v podnapilém stavu nebo pod vlivem jiných návykových látek, avšak odmítne-li se řidič podrobit dechové zkoušce, popřípadě vyšetření na přítomnost alkoholu či jiných návykových látek v krvi, hledí se na něj pouze, jako by byl pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. Proti jeho vůli mu totiž není možné odebrat krev, moč či jiný biologický materiál, zákon to zakazuje. Tímto se vyhne případnému trestnímu stíhání před soudem. Věc je řešena ve správním řízení, a to pokutou ve výši 25 000,- až 50 000,- Kč, případně i zákazem činnosti až

⁶CHMELÍK, J. a kol. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, str. 269.

na 2 roky. Dotyčnému je připsáno 7 z 12 trestných bodů dle platného bodového systému. Řada řidičů raději zaplatí vysokou pokutu a přijdou i na nějakou dobu o řidičské oprávnění, než aby byli trestně stíháni a případně měli záznam v trestním rejstříku.

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

1.4 Věk a praxe řidičů

Věk řidičů je jedním z faktorů, které hrají velkou roli v řízení, ale také nehodovosti. U mladých řidičů, především u mladých mužů, je tu větší riziko z nedostatku řidičských zkušeností. Mladí řidiči mají touhu nezávislosti a tendenci k porušování pravidel, mají potřebu znásobit svoji sílu či se předvést.

Tito řidiči řídí bohužel často rychleji než by odpovídalo jejich možnostem. Někteří řidiči vykazují při řízení vysokou míru agresivity a soupeřivosti, proto je dobré se jim jakkoliv vyhnout a zbytečně je neprovokovat. Z výzkumu také plyne to, že mladým řidičům trvá déle, než rozpoznají blížící se nebezpečí a zareagují na něj.

Mezi mladými řidiči existuje několik rozdílů v charakteristikách a v některých projevech chování jsou vázané především na pohlaví řidičů. Význam prevence je ale nesporný.

Častěji se ukazuje, že mladí lidé nebo lépe řečeno mladí řidiči dávají přednost radám od svých stejně starých vrstevníků, kteří jim sdělují své informace a zkušenosti s řízením, než od starších osob jako například od učitelů autoškol a jiné.

Ačkoliv je mnohdy vlastní zkušenost nejučinnějším podnětem pro své postoje k poznání řidičským dovednostem.

Také i senioři tvoří asi 15 % naší populace⁷. Podle § 87 zákona č.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích stanovuje povinnost řidičů od 60 let pravidelně absolvovat zdravotní prohlídky. Tato

⁷ Zdroj: statistiky uvedené Policií ČR

prohlídka u obvodního lékaře by měla zjistit, zda je řidič způsobilý a zda může i nadále řídit motorové vozidlo. Při stárnutí náš zrak a sluch slábne. Zhoršuje se zraková ostrost a periferní vidění. U starších řidičů se také zpomaluje přechod vidění z dálky na blízko. Zpomalují se také reflexy a schopnost reagovat na nečekané a komplikované situace.

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

2. ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU

Mezi další účastníky silničního provozu nepatří jen řidiči motorových vozidel, ale také spolujezdcí, chodci a cyklisté.

V dnešní době můžeme zpozorovat, že lidé jsou často zavaleni zprávami o špatném až agresivním chování řidičů v silničním provozu. Ovšem otázkou je, můžou za následky dopravních nehod jen řidiči?

Sami víme, že na tuto otázku si můžeme odpovědět jedním slovem a tím je: „NE!“. Bohužel jsem se stala svědkem toho, že mi několikrát chodec vkročil do vozovky, aniž by se rozhlédl, zda něco jede.

A jaké je z toho ponaučení? Řidič musí jet předepsanou rychlostí a věnovat pozornost okolí, především chodcům a cyklistům.

2.1 Chodci

Dle zákona o provozu na pozemních komunikacích je chodec osoba, která tlačí kočárek, jede na skateboardu, kolečkových bruslích či na běžkách a jiném sportovní vybavení. Dále do této skupiny patří i osoba na invalidním vozíku a osoba vedoucí psa či jízdní kolo.

Bohužel i u tohoto případu se můžeme setkat s tím, že chodci tato pravidla nerespektují a hazardují tak se svými životy. Málokdo ale kdo ví, že nedodržením předpisů můžou být blokové pokuty v částce 2.000,- Kč.⁸

Podle zákona chodec smí vkročit na přechod pro chodce v případě, že vozidlo je v dostatečné vzdálenosti, aby řidič mohl bezpečně zastavit.

Každý řidič by měl proto předvídat. V dnešní době je velmi důležité očekávat selhání druhého a tím předejít možné nehodě. Při nehodách končících srážkou vozidla s chodcem bylo v roce 2009 usmrceno celkem 151 chodců.⁹

⁸ Zdroj: statistiky uvedené Policií ČR

⁹ Zdroj: statistiky uvedené Policií ČR

2.2 Cyklisté

Cyklisté stejně jako chodci patří mezi účastníky silničního provozu.

Podle statistik¹⁰ jsou cyklisté vystaveni až k 4x většímu riziku nehody než chodci. Je to způsobeno tím, že někteří cyklisté též nerespektují pravidla a na silnici vjíždí téměř bez jakýchkoliv ochranných pomůcek. Tím je namyslí hlavně ochrana hlavy (helma), nošení helmy je povinné nejen u dospělých, ale také u dětí. V některých případech se můžeme setkat i s neukázněnými cyklisty, kteří se chovají nezodpovědně v silničním provozu, různě se proplétají mezi vozidly, neukazují směr, vyjíždí i v době, kdy jsou sněhové kalamity. Mezi další rizika patří, když cyklisté nejsou správně osvětleni. Tím riskují špatnou viditelnost a pro jiné řidiče jsou tak riziková.

Cyklisté způsobili v loňském roce 2009 celkově 1909 nehod a zahynulo při nich 38 osob. Nejčastější příčinou byl nesprávný způsob jízdy a nedání přednosti v jízdě. Nejtragičtější příčinou nehod cyklistů bylo nezvládnutí řízení jízdního kola, kdy zde zahynulo 9 osob. Z ostatních účastníků silničního provozu jsem se věnovala těm nejčastějším, chodcům a cyklistům.

¹⁰ Zdroj: statistiky uvedené Policií ČR

3. DOPRAVNÍ NEHODY

S růstem intenzity v silničním provozu rostou i jeho negativní jevy. Větší počet automobilů a silnic zvětšuje i jejich rizika. Jedním z přetrvávajících problémů naší společnosti zůstává nepříznivý stav nehodovosti. Jedná se o negativní jev, který je charakterizován nejen velkými ekonomickými škodami, ale také vysokým počtem zraněných a usmrčených osob. Přesto můžeme konstatovat, že počet dopravních nehod byl v roce 2009 nejnižší od roku 1990. Ve srovnání s rokem předchozím došlo i ke snížení následků u všech základních ukazatelů.

V roce 2009 Policie ČR šetřila 74815 nehod, při kterých bylo 832 osob usmrceno, 3536 těžce zraněno a 23777 osob utrpělo lehká zranění. Způsobené hmotné škody se odhadovaly na 4 981 miliónů korun. Z policejních statistik vyplývá, že každých 7 minut vyjžděli policisté k dopravní nehodě a každých 22 minut byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 2,5 hodiny těžce.¹¹

Největší vliv na bezpečnost silniční dopravy má, jak jsem se již zmínila, lidské chování.

Dále ovlivňují bezpečnost silničního provozu také fyzické a psychické předpoklady řidičů.

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

Každá dopravní nehoda je složena ze dvou složek.

- Jednou z nich je jednání účastníka, který svým jednáním dopravní nehodu způsobil.
- Druhou je pak samotná událost, tedy srážka, havárie, náraz.

¹¹ Zdroj: statistiky uvedené Policií ČR

Při dopravní nehodě hraje roli jednání člověka, jeho selhání jako řidiče. Lidské faktory je nutné také sledovat spolu se sociálním a fyzikálním prostředím.

Ve srovnání se sousedními zeměmi není stav na úseku dopravní nehodovosti v ČR uspokojivý, a to právě z hlediska dopravních nehod. Počty zraněných a usmrčených osob v absolutních číslech v přepočtu na deset tisíc dopravních nehod nebo na počet obyvatel, tak jako na počet motorových vozidel, vysoko převyšují hodnoty v okolních zemích. Česká republika je na šestém místě v žebříčku nebezpečnosti silnic.

3.1 Dopravních nehody a její nejčastější příčiny

Nepozornost, tedy plně se nevěnování řízení vozidla, je uváděna jako jedna další z nejčastějších, ale také nejzávažnějších příčin dopravních nehod. Jak již bylo řečeno, pozornost se snižuje například při monotónní a dlouhé jízdě, na velkých nepřehledných křižovatkách.

Dalšími nebezpečnými a častými aspekty nehodovosti je například řízení pod vlivem alkoholu, kdy v roce 2009 policisté evidovali 5 725 nehod, kdy řidiči před jízdou požili alkohol. Zemřelo při nich 123 osob, tedy počet usmrčených při těchto nehodách byl nejvyšší za posledních šest let.¹²

Pro lepší přehlednost jsou zde uvedeny nejčastější příčiny dopravních nehod v následující tabulce.

¹² Zdroj: statistiky uvedené Policií ČR

Tabulka č. 1.: **Nejčastější příčiny dopravních nehod za rok 2009**

Nejčastější příčiny dopravních nehod	Počet
Řidič se nevěnoval plně řízení	11.888
Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	7.683
Nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly	6.198
Nesprávné otáčení nebo couvání	5.348
Nepřízpůsobená rychlost technického stavu vozovky	4.454
Jiný druh nesprávné jízdy	4.342
Nezvládnutí řízení vozidla	3.854
Nedání přednosti upravené značky „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“	3.809
Vjetí do protisměru	2.592
Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	1.872

Další přehledy z dopravních nehod jsou uvedeny v příloze č. 2.

V příloze jsou uvedeny i statistické údaje z dopravní nehodovosti z pohledu věku řidiče a nejčastější viníci dopravních nehod.

3.2 Dopravní nehody způsobené agresivní jízdou

Agresivní chování řidičů má bezpochyby vliv i na dopravní nehody. Statistiky agresivního chování na silnicích policie ale neeviduje. Každý má o pojmu agresivita jiné představy, a tak jsou pocity účastníků dopravních nehod brány jako subjektivní.

Agresivní jízda je velmi riziková pro bezpečnost v silničním provozu. V září 2007 začal výzkum agresivních řidičů na území České republiky ve spolupráci s Policií ČR. Ten ukázal, že nejčastějším projevem agresivity bylo nedodržení bezpečné vzdálenosti. Dále také nebezpečné a bezohledné předjíždění. Tím je myšleno kličkování a předjíždění přes plnou čáru. Bohužel stále více se mohou řidiči setkat i s gestikulací, nadávkami či fyzickou agresivitou.

K častým dopravním nehodám také dochází, když řidiči nedají přednost v jízdě.

V mnohých případech se u agresivního řidiče setkáme s několika projevy najednou. Nejčastější jsou kombinace překročení povolené rychlosti a nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. Zejména v obci může mít tato kombinace dokonce smrtelné následky. Ale jak jsem již zmínila, nejen řidiči mohou svou agresivitou způsobit dopravní nehodu. Na vině jsou také chodci nebo bezohlední cyklisté. U chodců je to zejména vstup nečekaně do vozovky bez rozhlédnutí. Nebo vyběhnutí na silnici mezi stojící vozidla. Dále jsou tu preventivní opatření přijímaná k bezpečnosti a plynulosti na silničním provozu připravovaná ke vzdělávání řidičů a preventivních opatření prostřednictvím médií do řad široké veřejnosti a pro děti ve školách.

Akce připravují a realizují samotní policisté ve spolupráci se strážníky Městské policie a pracovníků z BESIPU a spoustu dalších.

V další příloze č. 3 jsou uvedeny kasuistiky dopravních nehod jako následek řízení pod vlivem alkoholu a agresivní jízdy pod vlivem návykových látek.

4. AKCE POŘÁDANÉ POLICIÍ ČR

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

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

4.1 Zásady preventivní činnosti v silničním provozu

Zásady preventivní činnosti spočívají hned v několika bodech, a to například komplexnosti informací a výběru vhodných opatření. Právě statistiky dopravních nehod slouží mnohdy jako informace dopravně

bezpečnostním akcím a opatřením. Další zásadou je rozbor celkové dopravní bezpečnostní situace, která umožní předpokládat určité vývojové tendence v dopravní nehodovosti. Velmi důležitá je koordinace mezi všemi institucemi, které se zabývají bezpečností silničního provozu. Preventivní opatření by měla být v každém případě výchovná, systematicky založená na vědeckých předpokladech a analýzách například z oboru práva, sociologie, psychologie, techniky či dopravního inženýrství. V neposlední řadě však musí být dodržena zásada, a to zásada zákonnosti.

4.2 Dopravně bezpečnostní akce zaměřené na dospělé

Systém PREVENT

Slovo „PREVENT“, je preventivní systém, který donutí řidiče ke kladné změně v chování. Tento systém je navrhnut proto, aby ochránil kritické nehodové lokality. Účelem je snížení nákladů spojených s negativními jevy jako jsou psychologická poautonehodová traumata, poškození životního prostředí v důsledku dopravních nehod nebo dokonce poškození zdraví.

Systém PREVENT je složen ze tří modulů:

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

„Chceme podat řidiči pomocnou ruku, ukázat zájem zodpovědných orgánů o reálné problémy účastníků silničního provozu a hlavně se vyhnout

nekoncepčnímu „vydělání peněz“ pomocí pokut vybraných na silniční síti.“¹³

Dopravně bezpečnostní akce typu „Kryštof“

Dopravně bezpečnostní akce Kryštof se konala v roce 2003. Trvala jen 7 dní a podíleli se na ní dopravní a kriminální policisté. Zaměřili se na dodržování dovolené rychlosti, zákaz požívání alkoholu před nebo během jízdy, užívání bezpečnostních pásů a zádržných systémů při přepravě dětí, respektování ustanovení o přednosti chodců, kontrolu technického stavu vozidel, doklady pojištění odpovědnosti z provozu vozidel, pátrání po odcizených motorových vozidlech, hledaných osobách a věcech, zneužívání zvláštních výstražných světel a zvukových zařízení, používání dálničních nálepek a telefonování za jízdy.

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

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

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

¹³ŠUCHA, M. a kol. Agresivita na cestách. Olomouc: vydala Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, str. 160.

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

Bodový systém

Bodový systém je hodnocení přestupků v silničním provozu (nazývaný též „bodový systém řídičských průkazů“). Je jedním z účinných opatření ke zvýšení kázně v silničním provozu, jeho zavedení se osvědčilo v řadě evropských zemí.

Bodový systém není nic nového ani u nás. Obdobný systém byl zaveden v Československu vyhláškou č. 328/1951 Ú. l., o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu. Podle § 82 této vyhlášky byla s řídičským průkazem spojena vložka s deseti útržky; bez této vložky byl řídičský průkaz neplatný. Jednotlivé útržky vložky postupně odňal okresní národní výbor nebo orgán národní bezpečnosti, dopustil-li se řidič vážného dopravního přestupku, tj. přestupku, jímž řidič projevil hrubou bezohlednost k bezpečnosti ostatních účastníků provozu. Útržek vložky odejmul okresní národní výbor též tehdy, když se řidič dopustil opětovně přestupků v provozu. S posledním útržkem byl řidiči odebrán i řídičský průkaz.

Zavedení bodového systému zákonem č. 411/2005 Sb., kterým byl novelizován zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, s účinností od 1. července 2006, provázely diskuse odborníků, poslanců a senátorů, i motoristické veřejnosti. Nic nezměnily na tom, že bodový systém se v řadě zemí osvědčil a že je vhodné zavést jej i u nás, ovšem s tím, že je třeba, aby postihoval zejména nebezpečné přestupky, tzn. takové, s nimiž souvisí nehody, a zejména následky nehod na životech a zdraví lidí.¹⁴

¹⁴Zákon č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů

4.3 Dopravní akce zaměřené na děti

Ajaxův zápisník

„Ajaxův zápisník“ je preventivní projekt, jehož cílem je zvyšovat právní vědomí již u dětí mladšího školního věku; průvodce jim dělá policejní pes Ajax.

Žáci druhých tříd základních škol se učí pomocí Ajaxova zápisníku předcházet různým sociálně patologickým jevům např.

- **šikaně,**
- **alkoholu a nealkoholovým drogám**
- **hazardním hrám apod.**

Seznamují se také s běžnými každodenními záležitostmi

- **pohyb v silničním provozu**
- **vlastní bezpečnost**

Žáci dostávají zápisník, s kterým pracují po celý rok za pomoci učitelů a rodičů. Policisté pro ně připravují různé soutěže a testy a přitom zjišťují, co se od policejního psa Ajaxe, naučili.¹⁵

Zebra se za Tebe nerozhledne

Preventivní projekt "Zebra se za Tebe nerozhledne!" probíhá dvakrát ročně v rozsahu jednoho týdne po celém území České republiky, a to na začátku školního roku a v jeho druhé polovině.

Cílem projektu je preventivně působit na chodce a další účastníky silničního provozu, zejména pak

- **osvojovat dodržování pravidel bezpečného přecházení vozovky**
- **odbourávat mýty o absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce**

¹⁵ Zdroj Policie ČR

Zebra radí:

1. Vozovku přecházej na přehledném místě, pokud je v blízkosti přechod pro chodce, použij ho!
2. Do vozovky smíš vstoupit po bezpečném rozhlédnutí. **Pravidlo zní: 3x se rozhlédni: vlevo, vpravo, vlevo a rychle přejdi!**
3. Vždy si počínej tak, aby řidič měl šanci zastavit vozidlo před přechodem pro chodce!
4. Do vozovky vstupuj, až když vozidla bezpečně zastaví, nikdy nevbíhej před jedoucí vozidla

Preventivní projekt: "Zebra se za Tebe nerozhlédne!" je realizován ve spolupráci se **Zdravotní pojišťovnou Ministerstva vnitra České republiky**.¹⁶

¹⁶ Zdroj Policie ČR

5. PREVENTIVNÍ AKCE BESIP

Akce pojmenovaná „BESIP“ se věnuje hned několika mediálně známým kampaním, akcím a projektům zaměřených na bezpečnost silničního provozu. K mediálně nejznámějším bezesporu patří kampaň „Nemyslíš, zaplatíš!“

5.1 Řidiči domluvme se!

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

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

V létě 2010 se kampaň „Domluvme se!“ objevila se i na 11 letních festivalech po celé České republice. Zájemcům se rozdával také jednorázový alkohol tester. Účastníci se mohli podrobit dechové zkoušce. To si vyzkoušelo v přepočtu asi 2 958 řidičů. Skoro jedna třetina byla při první dechové zkoušce ještě pod vlivem alkoholu. V roce 2010 byla kampaň zaměřena nejen na alkohol, ale také na viditelnost chodců a cyklistů. Proto asi 3000 lidí, kteří se vraceli z různých koncertů, či jiných akcí dostalo reflexní pásku, se kterou zvýšili svoji viditelnost až na 250 metrů. Další mohli soutěžit o trička s reflexním potiskem.¹⁷

¹⁷ Zdroj: Policie ČR – reklamní kampaně

5.2 The Action

Mezi další, již dlouhodobé, preventivní projekty patří „The Action“ zaměřený na studenty středních škol. Zprostředkovávají budoucím řidičům zážitek z reálných dopadů dopravních nehod, a to nejen nabouraná vozidla, ale i krutou realitu těžkých úrazů až smrti. Tento projekt se zaměřuje na ukázání skutečných příběhů a lidí, o jejichž životě rozhodlo několik osudových vteřin. Vystupují zde i účastníci dopravních nehod, zasahující policisté či hasiči.

Projekt již funguje od roku 2004 a v roce 2010 se tedy konal již šestý ročník „The Action“. Za tu dobu se uskutečnilo 404 repríz, které zhlédlo asi 190 tisíc diváků.¹⁸

Průzkum agentury STEM, který proběhl v roce 2008, prokázal, že téměř všichni účastníci projektu si více uvědomují nebezpečí dopravních nehod. V roce 2011 má tým „The Action“ v plánu třiatřicet sezení v jedenácti městech republiky a je předpoklad, že osloví na třináct tisících žáků a studentů.

Zdraví a život je totiž to jediné, co si nemůžeme totiž koupit a mnohdy je to pouze otázka vteřin, kdy o tento „dar“ svou riskantní jízdou můžeme přijít. Jako příklad z jedné dopravně preventivní akce BESIPU je např. letáček akce Připoutej se!, který je součástí přílohy č. 4.

5.3 BESIP Team

Tento projekt je zvláštní tím, že preventivně působí na přímé účastníky silničního provozu přímo „na ulici“. BESIP Team si klade za cíl od roku 2009 navštívit ročně minimálně padesát měst v České republice. Na svých akcích upřednostňuje prožitkovou formu výuky před vysvětlováním a pouhým rozdáváním prospektů. V rámci svých akcí si mohou účastníci vyzkoušet simulátor nárazu a při rychlosti 30 km/h si tak prožít čelní náraz auta do pevné překážky nebo si vyzkoušet motocyklový či automobilový

¹⁸ Zdroj: Policie ČR – reklamní kampaně

trenažér. Mimo zážitků mohou návštěvníci zhlédnout projekci krátkých filmů, kde jsou zaznamenány nejčastější prohřešky proti bezpečnosti silničního provozu a jejich dopady. BESIP Team také při těchto preventivních akcích poskytuje informace týkajících se pravidel silničního provozu, expozice dětských autosedaček nebo například předvádí správnou výbavu autolékárničky či dobře vybavené jízdní kolo.¹⁹

5.4 Nemyslíš, zaplatíš!

Tento slogan kampaně, který si vyžádala Rada pro rozhlasové a televizní vysílání na konci roku 2008. Na základě jednoduché a nutně subjektivní metodiky posuzována byla dosavadní část kampaně hodnocena jako spíše prospěšná vzhledem ke sledovanému záměru, přičemž dopad případných negativních efektů byl vyhodnocen spíše jako krátkodobý.²⁰

Jaký byl cíl kampaně?

Obecným cílem kampaně bylo snížit počet dopravních nehod na českých silnicích a prevence nebezpečné či agresivní jízdy.

Především byl cíl snížení počtu smrtelných nehod a počtu úmrtí mezi účastníky silničního provozu (včetně chodců, cyklistů atd.)

Do projektu byly zařazeny tři hlavní tematické oblasti:

- Agresivita a rychlost při jízdě
- Alkohol
- Psychotropní látky za volantem

Kampaň byla zaměřena na cílovou skupinu mládeže ve věku od 20-24 let, jiné zdroje uvádějí zdroje v širším rozpětí 18-25.²¹

¹⁹ Uvedeno v seznamu literatury

²⁰ Suchý, A. (2007). *Mediální zlo – mýty a realita*. Praha: Triton

²¹ Jako zdroje byly využity oficiální propagační materiály kampaně, internetové stránky, zpravodajství i televizní diskusní pořady

5.5 Bezpečná obec

Další projekt je „Bezpečná obec“. Ta je zaměřena na problematiku bezpečnosti silničního provozu ve městech či obcích. Právě na území obcí dochází až k 70% dopravních nehod.

„Oproti motoristicky vyspělým státům není ve společnosti stále bezpečnost silničního provozu vnímána jako priorita; právní vědomí účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích je oproti vyspělým státům na velice nízké úrovni, stejně jako vymahatelnost práva. Nápravu současného stavu lze docílit pouze koordinovaným přístupem v oblasti represe i prevence, včetně přijetí některých nutných změn v právní úpravě provozu na pozemních komunikacích. Nedílným předpokladem úspěšnosti navrhované strategie je nejen aktivní účast všech zainteresovaných subjektů, a to jak z veřejné správy, tak i z oblasti podnikatelských subjektů v dopravě, nevládních organizací a občanských sdružení, ale i podpora široké veřejnosti celému projektu.“²²

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

Výsledky tohoto projektu se projevily již v roce 2006, kdy poklesl počet nehod a zraněných oproti předchozímu roku.

Bližší informace o poklesu nehodovosti a s tím spojených jevů dokládá i následující tabulka.

²²http://www.ibesip.cz/178_Narodni-strategie-BESIP/ / 23.2.2011

Tabulka č. 2: **Nehodovost na pozemních komunikacích za rok 2006
oproti roku 2005²³**

Druh zkoumaného jevu	Pokles negativního jevu o	Pokles v %		
Dopravní nehody	11.297	5,7		
Usmrcené osoby	171 osob	15,2		
Těžce zranění	406 osob	9,2		
Lehce zranění	3743 osob	13,4		

²³<http://www.ibesip.cz/data/web/kampane/besip-04-Info-mace-o-nehodovosti-2006.pdf>

6. Dopravní výchova dětí

„Dopravní výchova je teoreticky vypracována od předškolního věku dítěte a pokračuje kontinuálně do dospělosti. Vyučuje se ve školách mateřských, základních, speciálních i středních. Na těchto školách získává žák základní vědomosti, dovednosti i schopnosti, jak se chovat v silničním provozu.“²⁴

Každoročně se zvyšuje počet dopravních nehod i počet osob při těchto nehodách postižených. Často se kolem sebe setkáváme s bezohledností, agresivitou a riskováním. Chceme-li děti uchránit před nehodami, je důležité včasné učení základních pravidel bezpečného chování v provozu na pozemních komunikacích. Je důležité děti naučit, aby se disciplinovaně a samostatně pohybovaly v dopravních situacích, na ulici, hřišti a aby znaly základní pravidla a rizika při pohybu v silničním provozu.

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

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

„ Prvotním předpokladem úspěšné realizace výuky dopravní výchovy na naší škole bylo vytvoření dobrého zázemí i podmínek pro výuku. Bylo třeba zaujmout vyučující i žáky. Velmi významnou se také stala spolupráce s ÚAMK(Ústřední automotoklub), který na okrese Nymburk zaštiťuje praktickou výuku na dětských dopravních hřištích a organizuje i dopravní soutěže.“²⁵

²⁴STOJAN, M. Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ. Brno: Vydala Masarykova univerzita, 2007, str. 111.

²⁵Vlastní zdroj: Romana Tůmová, Základní škola, Městec Králové

Výuka dopravní výchovy na základní škole praktické není příliš odlišná od výuky na běžných základních školách.

Přesto má svá specifika:

Musí v první řadě respektovat a akceptovat individuální možnosti a schopnosti každého žáka. Je nutné mít na zřeteli, že školu navštěvují i žáci se zdravotním postižením či zdravotním znevýhodněním a žáci ze sociálně znevýhodněného prostředí. V případě některých žáků se tak základní škola stává první institucí, kde se dítě podrobněji obeznámí s dopravními prostředky, základními barvami, světelnými signály a dalšími důležitými poznatky o dopravě.

„Dny s BESIPem“

Z akcí a výukových prvků zde popíši „Dny s BESIPem“ vzhledem k tomu, že se do ní zapojují všichni žáci školy.

Pro nižší stupně se tato akce koná na podzim a vyšší stupeň absolvuje tyto dny na jaře. Na akci se žáci připravují od podzimu do jara právě se zapojením ostatních prvků výuky. První stupeň pracuje dle pracovních listů dopravní výchovy. Po celý školní rok funguje dopravní kroužek, ve kterém se žáci připravují na znalosti právě při dnech s BESIPem.

První část Dnů s BESIPem

Na soutěže jsou žáci rozděleni do 2 kategorií podle ročníků – do první kategorie spadají žáci 6. a 7. ročníku a ve druhé kategorii jsou zařazeni žáci 8. a 9. tříd.

Soutěž se koná v areálu dopravního hřiště a v prostorách školní jídelny. Žáci soutěží v následujících disciplínách:

- správné vybavení jízdního kola
- znalost pravidel silničního provozu
- poskytování pomoci raněnému
- znalost dopravních značek
- jízda na dětském dopravním hřišti
- jízda zručnosti, která obsahuje následující stanoviště:

-branka, slalom, jednoduchý koridor, složený koridor, zastavení na metě,
 -obrácený slalom, kolejnice, šikmé prkno,
 -hrboly, přenášení předmětu či pohárku s vodou.

Druhá část dnů s BESIPem

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

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

- test z pravidel silničního provozu, který sestavují sami žáci dopravního kroužku
- poskytování první pomoci – vypracovává celé družstvo dohromady
- desetiminutová jízda na dětském dopravním hřišti

- jízda zručnosti

Z těchto dnů si žáci odnášejí mimo jiné zkušenosti a nové zážitky a především také diplomy a poháry jako ocenění jejich aktivní účasti na těchto dnech. Pro názornou ukázkou jsou fotografie ze Dnů s BESIPem uvedeny v příloze č. 5.

DĚTSKÉ DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ

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

Děti se mohou naučit:

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

Dětské dopravní hřiště v Nymburce slouží žákům 4. – 5. tříd základních škol k nácviku jízdy, a to jak se správně chovat při jízdě na kole v silničním provozu. Učí se tu především k nácviku jízdy po pravé straně vozovky, dávání přednosti v jízdě, ale také i samotné vjíždění na silnici.

Při nácviku si také děti mohou vyzkoušet jízdu na kruhový objezd, a jaký mají dát signál, když chtějí odbočit.

Když žáci úspěšně splní teoretickou a praktickou část bez jakýchkoliv chyb a porušování silničního provozu, tak dostanou odměnu ve formě průkazu mladého cyklisty. Děti si mimo jiné mohou vyzkoušet i jízdu na koloběžkách.

7. Metoda výzkumu

Dotazník byl rozdán devadesáti šesti řidičům ve věkové kategorii osmnáct a více, z toho bylo čtyřicet šest žen a padesát mužů. Skupina respondentů vyplnila dotazníky, ale někteří z nich byli vyřazeni z důvodu nesrozumitelnosti. Další nevýhodou dotazníků je snížená věrohodnost dat, proto dotazník probíhal bez údajů jmen či roku narození. Proto byly zvoleny u některých bodů především otevřené otázky, aby byly zjištěny skutečné reakce dotazovaných respondentů.

Mezi prvními třemi otázkami v dotazníku bylo zjištění věku, pohlaví, a zda jsou držiteli řidičského průkazu.

Cíl průzkumu

Cílem bakalářské práce bylo zjistit, jak celou situaci vnímají řidiči a kde oni sami vidí problémy, s jakými neočekávanými situacemi se při jízdě setkají a případně, zda jsou nuceni je bezprostředně řešit. Také tu zazněla otázka, jak vnímají stále vzrůstající se agresivity jiných řidičů, jak oni sami sebe hodnotí jako řidiče a zda oni sami se dopouštějí přestupků, v případě jakých. Kde vidí příčiny tragických dopravních nehod a celkové vysoké nehodovosti v ČR. V neposlední řadě také zazní otázka, jak reaguji na

dopravně preventivní akce, jestli je tyto akce ovlivňují nebo jestli v nich vidí nějaký osobní přínos a zdali jsou pro ně efektivní.

Ve věci dotazníkového šetření jsem si stanovila tyto hypotézy:

- Předpokládám, že až 70% dotazovaných řidičů se setkala s nevhodným až agresivním chováním na silnicích.
- Předpokládám, že 60 % řidičů se chová tak, že jejich jednání smíme označit za agresivní, aniž by oni sami toto chování za agresivní považovali.
- Předpokládám, že většina řidičů si nevzpomene na žádnou dopravně bezpečnostní nebo preventivní akci.
- Předpokládám, že řidiči nechtějí měnit svůj styl jízdy a považují ho za vhodný a bezpečný.

Použité metody

Celý dotazník obsahuje dvacet otázek, z toho je jedenáct otázek uzavřených a sedm otázek otevřených. U otevřených otázek mohli respondenti možnost sdělit své názory nebo dokonce své zkušenosti. A nakonec tu jsou i polo uzavřené otázky, kde též měli možnost doplnit své názory.

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

8. Průzkum analýzy

Z Dotazníkového výzkumu se zúčastnilo celkem 96 respondentů – řidičů, kteří vlastní řidičský průkaz skupiny B.

Z celkového počtu respondentů bylo 50 mužů a 46 žen ve věku 18 až 60 let.

ZÁVĚR

Úkolem této práce bylo zjistit, co je příčinou agresivního chování řidičů za volantem a jaké jsou příčiny problematiky na našich silnicích.

Jak sami víme, v dnešní době jsme zavaleni mediálními informacemi o agresivním či nevhodném chování řidičů. Ovšem toho všeho je to, že lidé jsou často pod stresem nebo jsou unaveni, to se pak odráží v jejich chování a ve stylu jízdy. Někteří z nich si ale takové chování ani neuvědomují. Tím je taky důkaz toho, že někteří respondenti v dotazníku označili prvky agresivního jednání, i když sami uvedli, že svou jízdu nepovažují za agresivní. Tím je myšleno, že bylo častěji uvedeno, že používají nevhodná gesta, úmyslné nedodržení bezpečné vzdálenosti nebo dokonce blikání dálkovými světly, aby jim řidiči uvolnili cestu. Z výsledků daných témat jsme se mohli setkat i s takovými případy, že řidiči často překračují povolenou rychlost nebo usednou za volant pod vlivem alkoholu, pár příkladů je také napsáno v kasuistikách.

Podle mě je velmi důležité a hlavně je zapotřebí, aby si řidiči nebo jiní účastníci silničního provozu dávali větší pozor na nebezpečné chování druhých. Také je zapotřebí věnovat pozornost problematice, která je hodně řešena v médiích. Tady by měla bezpochybně sehrát roli i Policie ČR a jiné organizace.

Měly by se vytvářet hlavně takové preventivní programy a aktivity, které by pozitivně ovlivňovaly a inspirovaly děti na základních školách a následně pak starší 15ti let a výše. Potřeba je také se zaměřit na starší řidiče a seniory, kteří to v současné době nemají jednoduché už jen kvůli tomu, že na tom nejsou zdravotně nejlépe. Proto by starší řidiči měli chodit na preventivní prohlídky, zdali jsou schopni usednout za volant a neohrozili tím další účastníky silničního provozu.

Výsledkem bylo, že účinnost jednotlivých dopravně bezpečnostních a preventivně výchovných akcí je bohužel těžko ověřitelná a porovnatelná. V každém případě je důležité v této činnosti pokračovat a zaměřit se na děti a mládež jako na budoucí řidiče.

A nakonec této bakalářské práce bych však uvedla jen jedno, a to, že by stálo za to, aby se každý z nás zamyslel nad tím, co děláme a začal dodržovat pouze to, co je zákonem dáno.

Můžeme tím zachránit život jiným i nám samotným.

SEZNAM LITERATURY A PRAMENŮ

Knižní publikace:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Internetové zdroje:

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

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

BESIP. *Kampaň Domluvme se!*. [online]. [cit. 2011-2-22]. Dostupný z <http://www.ibesip.cz/prezentace-kampani/domluvme-se/area221>

BESIP. *Kampaň Nemyslíš, zaplatíš!* [online]. [cit. 2011-2-22]. Dostupný z <http://www.nemyslis-zaplatis.cz>

BESIP. *Kampaň Domluvme se!*. [online]. [cit. 2011-2-22]. Dostupný z <http://www.domluvme-se.cz>

BESIP. *Národní strategie Bezpečnosti silničního provozu*. [online]. [cit. 2011-2-23]. Dostupný z http://www.ibesip.cz/178_narodni-strategie-besip

BESIP. *Projekt Bezpečná obec*. [online]. [cit. 2011-2-23]. Dostupný z <http://www.ibesip.cz/bezpecna-obec/zakladni-informace-o-projektu>

BESIP. *Projekt Bezpečnosti silničního provozu BESIP Team*. [online]. [cit. 2011-2-23]. Dostupný z <http://besipteam.cz>

BESIP. *Kampaně BESIP*. [online]. [cit. 2011-2-23]. Dostupný z <http://www.ibesip.cz/prezentace-kampani/archiv-kampani>

Vláda České republiky. *Bodový systém*. [online]. [cit. 2011-2-23]. Dostupný z <http://bodovysystem.cz/zakladni-principy-fungovani>

Policie České republiky. *Projekt Zebra se za Tebe nerozhledne*. [online]. [cit. 2011-2-23]. Dostupný z <http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-387169.aspx>

Policie České republiky. *Projekt Zebra se za Tebe nerozhledne*. [online]. [cit. 2011-2-23]. Dostupný z <http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>

Policie České republiky. *Projekt Ajaxův zápisník*. [online]. [cit. 2011-2-27]. Dostupný z <http://www.policie.cz/clanek/ajaxuv-zapisnik-328720.asp>

x

Program Prevent. [online]. [cit. 2011-2-27]. Dostupný z <http://www.taranisinvest.com/cs/telematika/prevent.html>

Vláda České republiky. *Bodový systém*. [online]. [cit. 2011-2-27]. Dostupný z <http://www.bodovysystem.cz/odecitani.bodu>

BESIP. *Kampaň Domluvme se!*. [online]. [cit. 2011-2-28]. Dostupný z <http://www.domluvme-se.cz/default.aspx?id=428&ido=232&Sh=-1614914600>

BESIP. *Kampaň TheAction*. [online]. [cit. 2011-3-3]. Dostupný z <http://www.theaction.cz/default.aspx?id=438&ido=331&Sh=-1645460520>

Městys Jince. *Dopravně bezpečnostní akce Kryštof*. [online]. [cit. 2011-3-3]. Dostupný z <http://www.jince.eu/jince.cz.old/view.php?cisloclanku=2004100901>

Zprávy. *Dopravní akce Kryštof*. [online]. [cit. 2011-3-3]. Dostupný z <http://www.zpravy.kurzy.cz/98364-dopravni-akce-krystof-48-tisic-blokovych-pokut>

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

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

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

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

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

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha I: Tabulka odbourávání alkoholu

Příloha II: Statistiky nehodovosti

Příloha III: Kasuistika - Dopravní nehoda jako následek při agresivní jízdě a návykových látek

Kasuistika - Dopravní nehoda jako následek jízdy pod vlivem alkoholu

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

Příloha V: Fotografie Dětské dopravní hřiště, Dny s BESIPem

Příloha VI: Dotazník

Příloha I: Tabulka odbourávání alkoholu

Čas v hodinách potřebný k odbourání alkoholu

Pivo 10°			
litry	muž o hmotnosti 85 kg	žena o hmotnosti 60 kg	
0,5	2,15	3,42	
1	4,30	7,24	
1,5	6,45	11,07	
2	9,00	14,49	
2,5	11,15	18,31	
3	13,30	22,15	
3,5	15,45	25,57	
4	18,00	29,38	
4,5	20,15	33,20	
5	22,30	37,02	

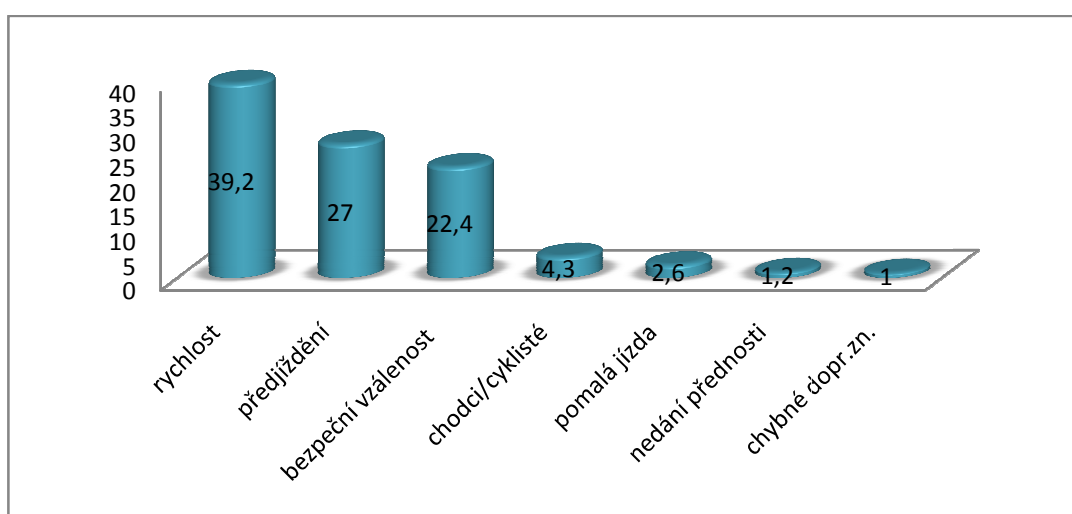
Pivo 12°			
litry	muž o hmotnosti 85 kg	žena o hmotnosti 60 kg	
0,5	2,45	4,31	
1	5,30	9,12	
1,5	8,15	13,33	
2	11,00	18,04	
2,5	13,45	22,35	
3	16,30	27,06	
3,5	19,15	31,37	
4	22,00	36,06	
4,5	24,45	40,37	
5	27,30	45,08	

Vino			
litry	muž o hmotnosti 85 kg	žena hmotnosti 60 kg	o
0,2	2,28	4,04	
0,4	4,56	8,08	
0,6	7,24	12,13	
0,8	9,52	16,18	
1,0	12,20	20,22	
1,2	14,48	24,26	
1,4	17,16	28,30	
1,6	19,44	32,34	
1,8	22,12	36,38	
1,4	24,40	40,42	

Příloha II: Statistiky nehodovosti

Podíly jednotlivých přestupků na celkovém počtu agresivních a bezohledných události ukazuje následující Graf 1²⁶.

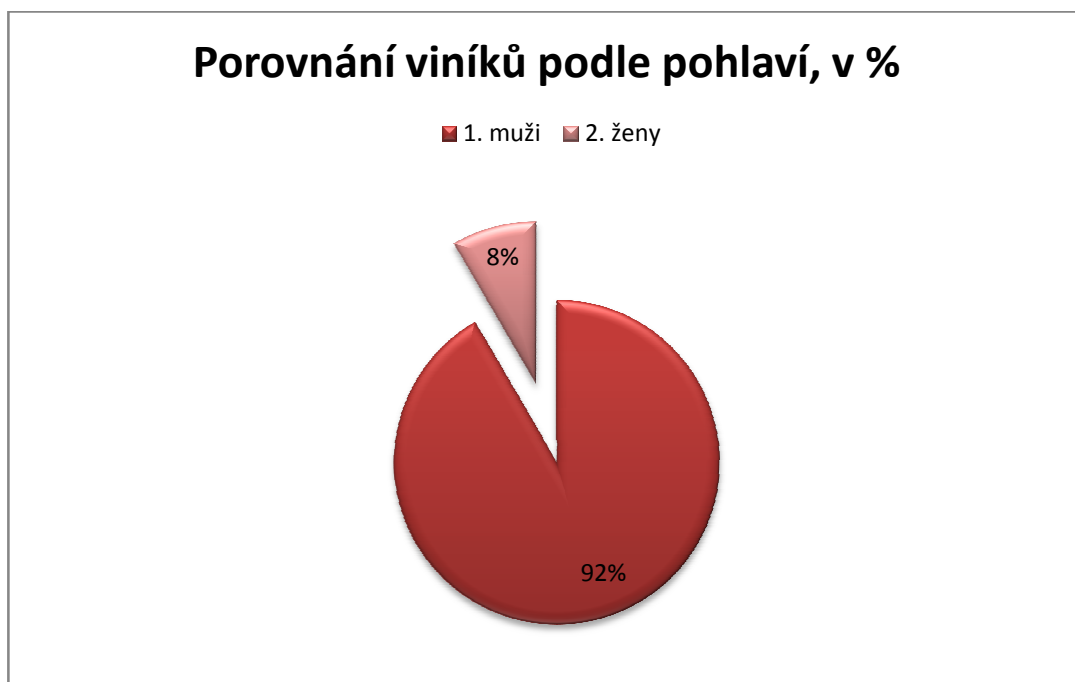
Graf 1: Podíly jednotlivých přestupků z celkového počtu



²⁶ et.al, M.Š.(2009).Agresivita na cestách.. ISBN 978-80-244-2375-3.s.154

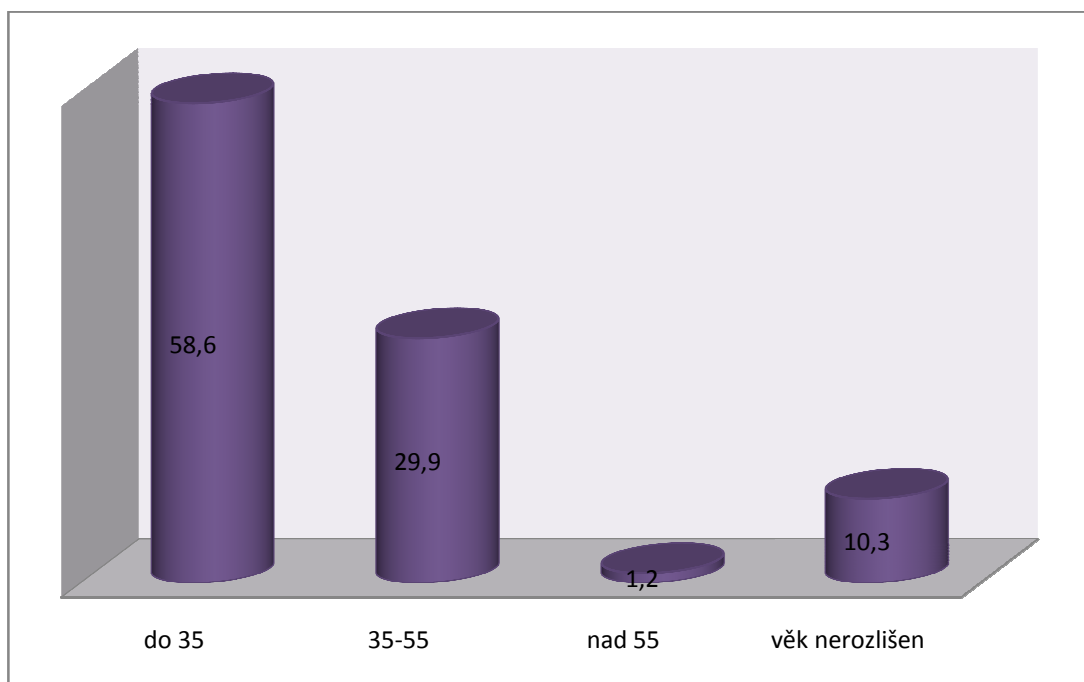
V několika záznamech byli rovněž sledováni řidiči-viníci, jejich přibližný věk a pohlaví; z pozorování vyplynulo, že z 95 sledovaných viníků bylo 87 mužů ku 8 ženám (což představuje 91,6% ku 8,4%, viz Graf 2).

Graf č.2: Porovnání viníků podle pohlaví, v % ²⁷



²⁷ et.al, M.Š.(2009).*Agresivita na cestách..* ISBN 978-80-244-2375-3.s.155

Graf č.3: Rozdělení viníků mužského pohlaví podle věku



Z mužů bylo 58,6% ve věku do 35 let, viz Graf 3, u žen se jednalo o 50% ve věku do 35 let (vzorek žen je zanedbatelný, přesto ženy, které se podílely

na výrazném překročení nejvyšší dovolené rychlosti či nedodržování bezpečné vzdálenosti, nebyly starší 35 let). Potvrdila se tedy vstupní hypotéza, že s agresivitou za volantem mají problém především mladší muži.²⁸

Příloha III:

Kasuistika - Dopravní nehoda jako následek při agresivní jízdě a návykových látek²⁹

Neobvyklou dopravní nehodu s dramatickým průběhem a šťastným koncem šetří policisté rychnovského dopravního inspektorátu. V pondělí krátce před půl osmou ranní projížděl městem mladý řidič vozu zn. Fiat Bravo. Přijížděl směrem od Náchodské k jedné z místních středních škol.

²⁸ et.al, M.Š.(2009).*Agresivita na cestách*.. ISBN 978-80-244-2375-3.s.155

²⁹ por. Mgr. Alena Kacálková 28. dubna 2010 (Policie ČR)

V ulici Opočenská mladíka spatřila hlídka strážníků Městské policie Dobruška.

Vzhledem k agresivitě jeho jízdy a době, ve které žáci a studenti mířili ke svým školám, vypravila se hlídka ihned za neukázněným řidičem. Ze služebního vozu mladíkovi strážníci dávali opakované pokyny k zastavení vozidla pomocí výstražného světelného a zvukového zařízení. Řidič ale na tyto výzvy nijak nereagoval, naopak začal ještě zrychlovat. Mladík ujížděl, až dojel ke křižovatce před místním gymnáziem. Při jejím projíždění zřejmě nepřizpůsobil rychlost jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla a profilu komunikace a dostal smyk. Ten se mu ještě podařilo zvládnout, takže ve smyku proletěl kolem autobusové zastávky, kde se právě pohybovali pracovníci jedné místní firmy.

Pětatřicetiletý muž při práci zaslechl hvízdání pneumatik a zvukové výstražné znamení služebního vozidla městských strážníků. Podíval se, co se děje a když viděl, jak se řidič Fiatu řítí ve smyku přímo na něj, pokusil se uskočit. To se mu ale bohužel nepodařilo, protože v rozběhu pocítil bolest v noze a poté již téměř nemohl chodit. Štěstí ale bylo, že řidiči Fiatu se v tento okamžik ještě podařilo smyk zvládnout, vozidlo udržel na komunikaci, ale po projetí několika dalších metrů už vozidlo ve smyku neovládal. S autem vyletěl vlevo mimo silnici a jeho pravým bokem poškodil oplocení jednoho z domů, kterým proletěl a nedobrovolně zaparkoval až v zahradě.

Mladý kaskadér se po tomto kousku ještě pokusil z místa nehody utéct, po několika metrech byl ale dostižen pronásledujícími strážníky dobrudžské městské policie. Následně strážníci spolu s přivolanými policisty Obvodního oddělení Dobruška zjistili, že mají co do činění se skutečným pirátem silnic. Devatenáctiletému muži z Náchodské policisté naměřili hned při ránu 1,34 promile alkoholu v dechu. Navíc přítomní muži zákona dohledali, že mladík má zadržovaný řidičský průkaz a od února roku 2010 vysloven Městským úřadem v Novém Městě nad Metují zákaz řízení

motorových vozidel na 1 rok. Podezřelý muž policistům na výzvu rovněž nepředložil platný doklad o pojištění vozidla.

Při této dopravní nehodě došlo k lehkému zranění jednoho účastníka, naštěstí nebyli během této zběsilé jízdy zraněni žádní chodci či další účastníci silničního provozu. Škoda byla odhadnuta na 10.000 korun. Podezřelému muži za přečiny ohrožení pod vlivem návykové látky a maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní hrozí až tříletý pobyt za mřížemi.

Kasuistika - Dopravní nehoda jako následek jízdy pod vlivem alkoholu³⁰

Naštěstí bez tragických následků se obešel čtvrtetní školní výlet žáků první třídy jedné mimopražské základní školy. Řidič autobusu, ve kterém cestovaly děti i s pedagogickým dozorem, byl totiž značně opilý a havaroval.

Událost se stala ve čtvrtek dne 1. prosince kolem půl třetí odpoledne. Třiatřicetiletý řidič autobusu tovární značky Karosa při projíždění Lochkovským tunelem ve směru na Plzeň v jedné chvíli nezvládl řízení a narazil do stěny tubusu.

Na palubě za zády měl přitom 38 dětí 1. třídy jedné mimopražské základní školy i se čtyřmi jejich učitelkami, které se právě vracely ze školního výletu. K velkému štěstí neutrpěl nikdo žádné zranění.

V důsledku havárie ale došlo k úniku provozních kapalin z vozu a na místě tak museli zasahovat hasiči. Došlo také k zablokování pravého a středního jízdního pruhu ve směru na dálnici D5. Doprava v těchto místech se tak značně zkomplikovala.

³⁰<http://aktualne.centrum.cz/domaci/regiony/praha/clanek.phtml?id=723649>

Po necelých dvou hodinách od oznámení této události přestoupily všechny děti i s pedagogickým doprovodem do náhradního autobusu, který přistavily Dopravní podniky hl. m. Prahy a odjely v pořádku zpět domů. Havarovaný autobus odvezla krátce po sedmnácté hodině odtahová služba. Provoz v těchto místech byl opět obnoven.

"Orientační dechová zkouška prokázala u řidiče bezmála tři promile alkoholu v dechu. V nejbližší době tak bude pravděpodobně obviněn z trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky, za který trestní zákoník ukládá sazbu až 3 roky odnětí svobody, popřípadě peněžitý trest, či zákaz činnosti," uvedla policejní mluvčí Eva Stulíková.

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

Bezpečnostní pásy



V roce 2009 bez použití bezpečnostních pásů zemřelo 116 řidičů, 24 spolujezdců na předním 28 na zadním sedadle.

- 73 % nepřipoutaných řidičů bylo zabito mimo obec
- 81 % nepřipoutaných spolujezdců na předním sedadle bylo zabito mimo obec
- 52 % nepřipoutaných spolujezdců na zadním sedadle bylo zabito mimo obec.

Dětské autosedačky



Co se týče toho obrázku, ráda bych se s Vámi podělila o jeden velmi smutný novinový článek, na který jsem narazila.

Vážná dopravní nehoda s účastí dítěte - 8.2.2008

V pátek 8. února 2008 došlo v odpoledních hodinách na 129. kilometru dálnice D1 ve směru na Brno ke střetu osobního vozidla Fabia s těžkým nákladním vozidlem - cisternou. **Při střetu bylo těžce zraněno tříměsíční dítě**, jedoucí v osobním vozidle. Příčina dopravní nehody je stále v šetření Policie ČR, která určí i jejího viníka.

Z pohledu oddělení BESIP Ministerstva dopravy jsou na předmětné dopravní nehodě ovšem závažující dva fakty, které významnou měrou přispěly k velice těžkým zraněním přepravovaného dítěte, a to:

- **dítě nebylo přepravováno ve schváleném dětském zádržném systému** tak, jak přikazuje zákon, ale v tašce, položené na předním sedadle
- před sedadlem, na kterém bylo dítě přepravováno, **byl aktivován airbag**, který byl při střetu uveden v činnost.

Tento způsob přepravy dítěte jednoznačně porušil všechna ustanovení zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, týkající se povinností řidiče při přepravě dětí. Jedná se sice o relativně výjimečný případ, ale bylo vhodné si zde připomenout odpovědnost za život a zdraví přepravované osoby ze strany řidiče. Pokud by dítě bylo přepravováno tak, jak předepisuje zákon, tj. v autosedačce a byl deaktivovaný airbag, následky na jeho zdraví by byly jistě mnohem menší.

Z celkového počtu 1 123 osob **usmrcených v loňském roce** při 182 736 nehodách v silničním provozu bylo **24 dětí** (o 6 usmrcených dětí méně, než v roce 2006). Z toho bylo 16 dětských spolujezdců v osobních automobilech (tj. o 2 děti více než v roce 2006). **Přitom 6 dětí spolujezdců v osobních automobilech „nepoužilo“ zádržný systém.**

BESIP dlouhodobě vede informační kampaň na používání dětských zádržných systémů. V porodnicích jsou nainstalovány ukázky dětských autosedaček, autosedačky jsou vždy součástí veletržních expozic oddělení BESIP a v neposlední řadě jsou dětské zádržné systémy prezentovány při road show BESIP Teamu po České republice.

Příloha V: Fotografie Dětské dopravní hřiště, Dny s BESIPem





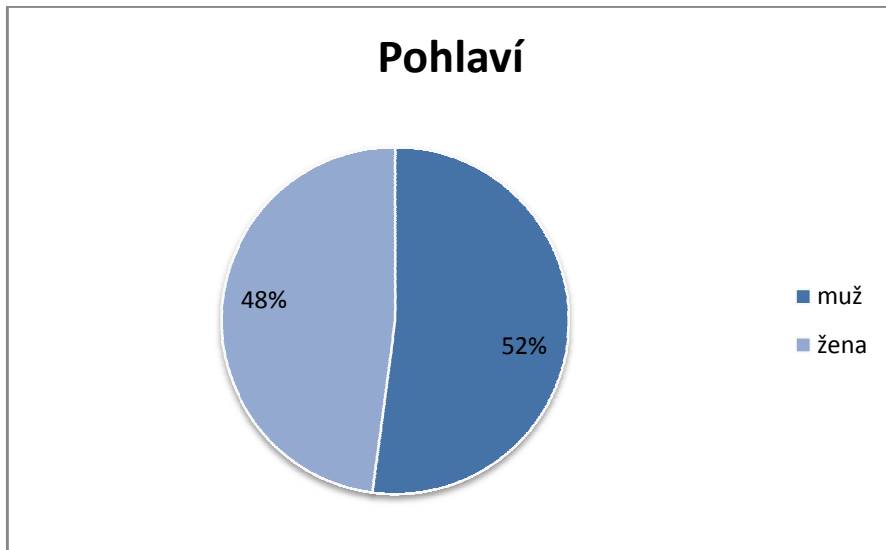
Příloha VI

Dotazník

Jmenuji se Kristina Ščípová a jsem studentkou 3. ročníku. Studuji na Univerzitě Jana Amose Komenského v Praze v oboru – Sociální a mediální komunikace.

Tento dotazník je anonymní, nepodepisujte se. Informace, které mi tímto dotazníkem sdělíte, budou použity pouze pro účely mé Bakalářské práce. Odpovídejte, prosím otevřeně a pokud možno pravdivě. Předem děkuji za spolupráci.

1. Pohlaví:



- a) žena
- b) muž

2. Váš věk

3. Jste vlastníkem řidičského průkazu?



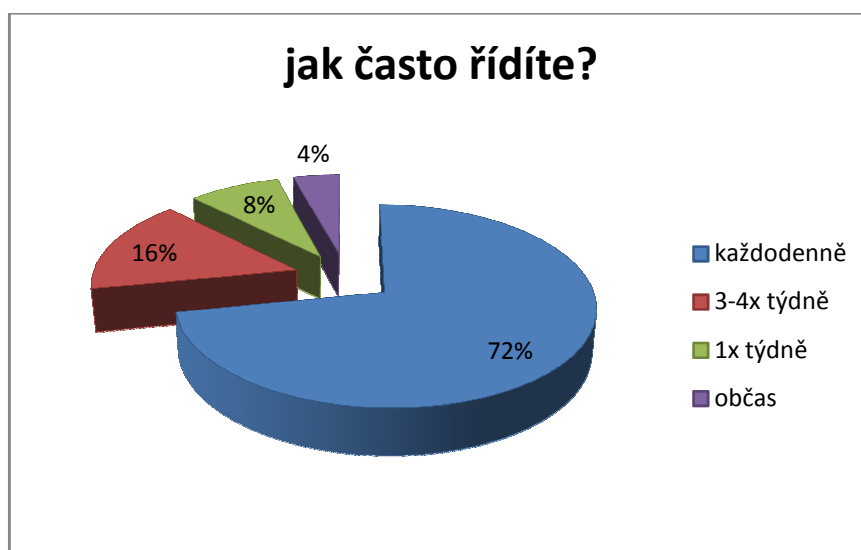
- a) ano
- b) ne (prosím tento dotazník již dále nevyplňujte)
- c) ne - řidičský průkaz mi byl odebrán

4. Kolik let řídíte?

Zkušenost i řidičů	3-4 rok y	4- 8 le t	8- 15 le t	15 a více
Muži	12	15	21	2
Ženy	15	26	4	1

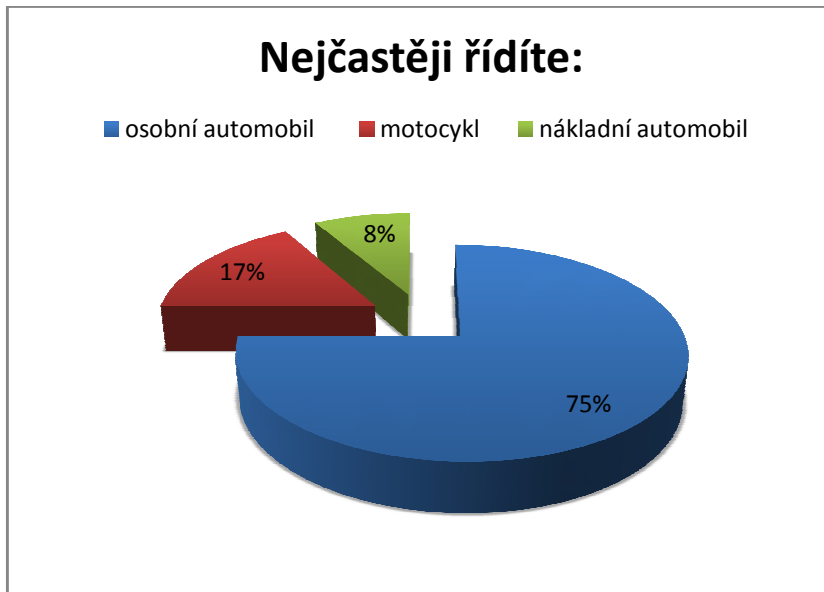
- a) 3-4 roky
- b) 4-8 let
- c) 8-15 let
- d) 15 a více let

5. Jak často řídíte?



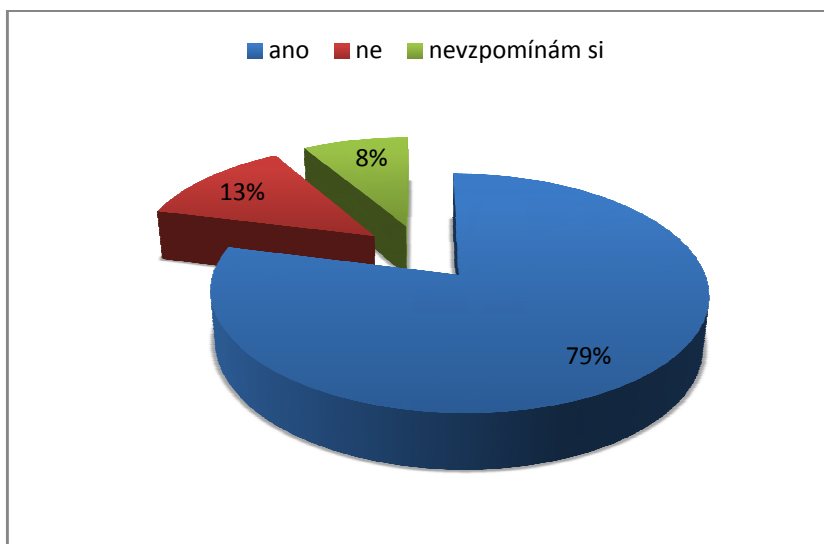
- a) každodenně
- b) 3-5krát týdně
- c) 1x týdně
- d) občas

6. Nejčastěji řídíte?



- a) osobní automobil
- b) motocykl
- c) nákladní automobil

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



- a) ano
- b) ne (přejděte k otázce č. 9)

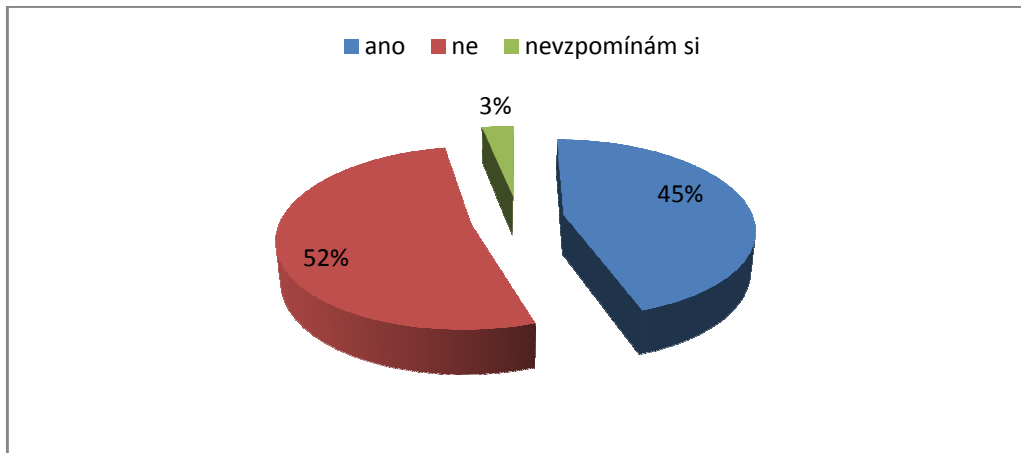
c) bohužel si to nevybavuji (přejděte k otázce č. 9)

8. Popište, jak toto nevhodné chování vypadalo.

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

- Na tuto otázku respondenti odpovídali především, že na ně ostatní řidiči ukazovali nevhodná gesta či nadávky.

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



a) ano

b) ne (přejděte k otázce č. 12)

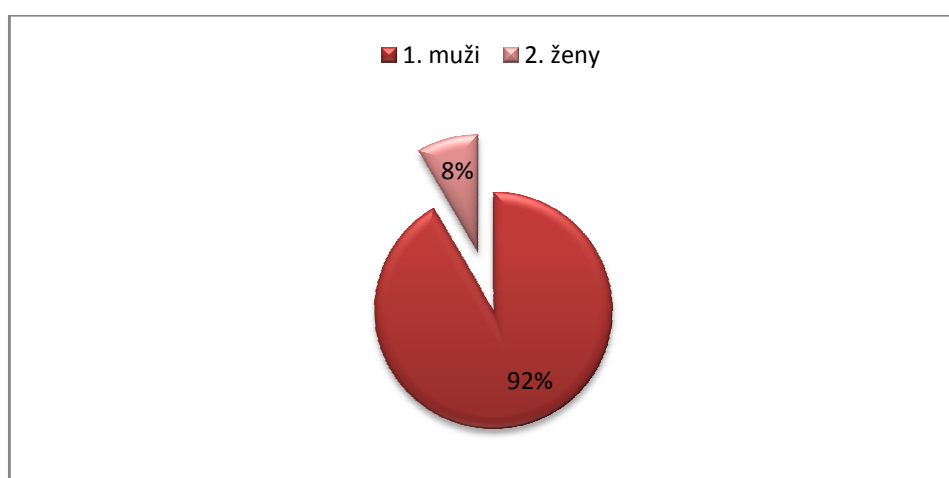
c) nevzpomínám si (přejděte k otázce č. 12)

10. Popište, jak se projevovала agresivita řidičů na silnicích?

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

➤ podobné odpovědi jako u otázky č.14

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



- a) muž
- b) žena

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

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

➤ U této odpovědi byly hlasy nerozhodné, většina odpovídala, že záleží na situaci.

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

.....
.....
.....
➤ Na tuto otázku respondenti odpovídali především, že důvodem bylo pomalu jedoucí auto před nimi

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

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

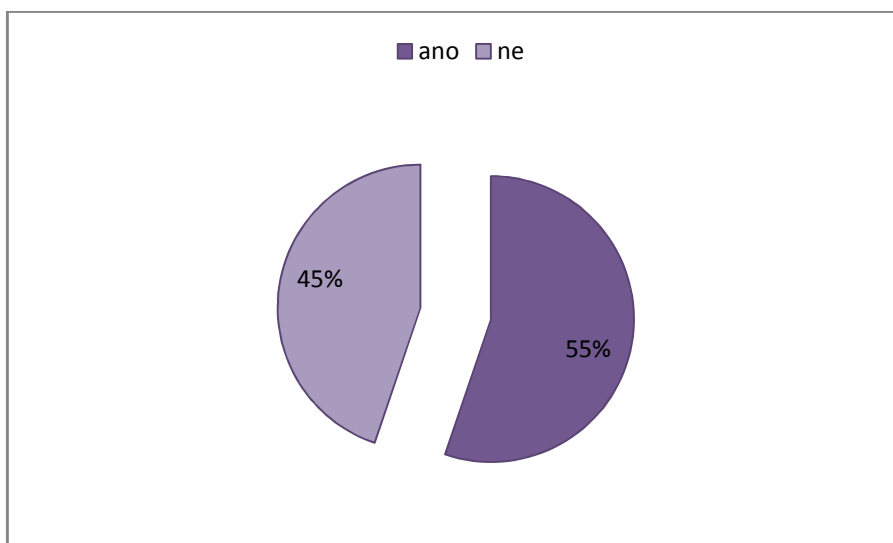
➤ U této odpovědi bylo většinou zvoleno písmeno: a, d, e, f, g

15. Jaký předpis nejčastěji porušujete?

.....
.....

➤ Z většiny odpovědí vyplynulo, že řidiči často porušují předepsanou rychlost a předjíždí vozidlo přes plnou čáru.

16. Vybavíte si nějakou dopravně bezpečnostní akci?



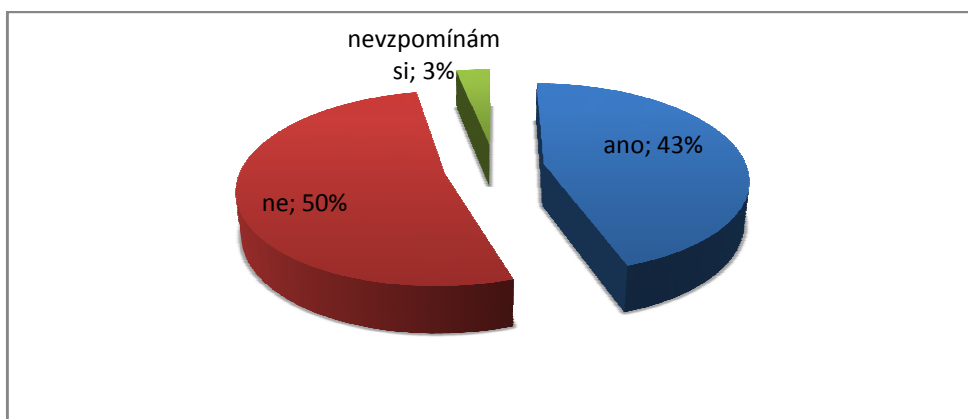
a) ano

b) ne

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

➤ Většina zmínila akci Kryštof, ale bohužel to jak probíhala, odpovídalo jen minimum dotazovaných. Jiní jen uvedli, že akci Kryštof považují za šikanu řidičů.

18. Oslovila Vás nějaká akce, televizní spot nebo reportáž tak, abyste se zamysleli nad stylem Vaší jízdy?



- a) ano
- b) ne
- c) nevybavuji si

19. Jaká bezpečnostní akce či reklamní spot Vás donutily k zamyšlení?

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

➤ Většina respondentů uvedlo jen reklamní spot a tím je, Nemyslíš, Zaplatíš!.

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

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

➤ U této poslední otázky bylo zmíněno hned několik různých odpovědí, které bohužel nebylo možné rozdělit, většina ale uvedla jen to, že by rádi změnili způsob jízdy především z pohledu rychlosti a agresivity vůči druhým.

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Kristina Ščípová

Obor: Sociální a mediální komunikace

Forma studia: Prezenční

Název práce: Agresivní chování řidičů v silničním provozu

Rok: 2011 / 2013

Počet stran textu bez příloh: 46

Celkový počet stran příloh: 19

Počet titulů české literatury a pramenů: 13

Počet internetových zdrojů: 24

Vedoucí práce: ThDr. Et PhDr. Radek Mezulárník, Ph.D.