

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ  
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ  
INSTITUTE OF FORENSIC ENGINEERING

# DOPRAVNÍ NEHODA JAKO TRAUMATICKÁ SITUACE TRAFFIC ACCIDENT AS A CAUSE OF A TRAUMATIC SITUATION

DIPLOMOVÁ PRÁCE  
DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE  
AUTHOR

Bc. DENISA BEDNÁŘOVÁ

VEDOUCÍ PRÁCE  
SUPERVISOR

prof. PhDr. HANA VYKOPALOVÁ, CSc.

BRNO 2014



Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství

Akademický rok: 2013/14

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student(ka): Denisa Bednářová

který/která studuje v **magisterském studijním programu**

obor: **Expertní inženýrství v dopravě (3917T002)**

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

### **Dopravní nehoda jako traumatická situace.**

v anglickém jazyce:

### **Traffic Accident as a Cause of a Traumatic Situation**

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Pojetí dopravní nehody jako traumatické události s negativními dopady především na lidskou psychiku. Možnosti prevence.

Cíle diplomové práce:

Analýzy dopravní nehodovosti, analýzy příčin dopravní nehodovosti, charakter dopadů dopravní nehodovosti mající povahu celospolečenskou a lidskou (psychickou), návrh preventivních možností.



Seznam odborné literatury:


- [1] Chmelík, J. a kol. Dopravní nehody. Aleš. Čeněk, Plzeň 2009
- [2] Křivohlavý, J.: Jak zvládat stres. Grada, Praha 1994
- [3] Štikar, J. a kol.: Psychologická prevence nehod. Karolinum, Praha 2006
- [4] Štikar, J. a kol.: Psychologie v dopravě. Karolinum, Praha 2003

Vedoucí diplomové práce: prof. PhDr. Hana Vykopalová, CSc.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2013/14.

V Brně, dne 14.5.2013



  
\_\_\_\_\_  
doc. Ing. Robert Kledus, Ph.D.  
ředitel vysokoškolského ústavu

## ***Abstrakt***

Diplomová práce se vztahuje k problematice dopravních nehod a jejich prevence na území České republiky, které jsou v dnešní moderní společnosti chápány jako negativní jev. Diplomová práce je z hlediska obsahové náplně rozčleněna do dvou relativně samostatných částí, a to teoretické a praktické. Teoretická část se věnuje základnímu popisu dopravní nehody a vyjmenovává hlavní příčiny vzniku dopravních nehod. Dále pojednává o dopravní nehodě jako traumatické události, která má negativní dopady do života zúčastněných osob, především na lidskou psychiku. V závěru jsou uvedeny základní zásady krizové intervence obětem dopravních nehod a organizace, jejíž pomoc mohou oběti dopravních nehod bezplatně využít. V praktické části je provedena analýza dopravních nehod, ke kterým došlo na území České republiky z hlediska jejich příčin a z hlediska věku řidiče.

**Klíčová slova:** dopravní nehoda – příčiny dopravních nehod – prevence – traumatická událost – oběť dopravní nehody – psychické trauma – krizová intervence – statistika dopravních nehod

## ***Abstract***

The thesis refers to the issue of road accidents and their prevention in the Czech Republic, seen as a negative phenomenon in modern society. It is divided into two relatively independent parts, theoretical and practical. The theoretical part focuses on a general description of traffic accident and states their main causes. Moreover, it deals with a road accident as a traumatic event having negative effects on life of involved people, especially on the human psyche. At the end of this part you can find basic principles of emergency intervention on casualties of road accidents and organizations which offer free help to road accident casualties. In the practical part of this work there is a study of road accidents that happened in the region of the Czech Republic from the point of view of their causes and the age of the driver.

**Key words:** road accident – causes of road accidents – prevention – traumatic event – road accident casualty – trauma – emergency intervention – road accident statistics

BEDNÁŘOVÁ, D. *Dopravní nehoda jako traumatická situace*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2014. 99 s. Vedoucí diplomové práce prof. PhDr. Hana Vykopalová, CSc.

***Prohlášení***

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Dopravní nehoda jako traumatická situace“ zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje.

V Brně dne .....

.....

podpis diplomanta

### ***Poděkování***

Na tomto místě bych chtěla poděkovat především vedoucímu mé diplomové práce paní prof. PhDr. Haně Vykopalové, CSc. za vedení a vstřícný přístup, který mi v průběhu psaní této diplomové práce poskytovala.



# OBSAH

ÚVOD.....	9
1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA DOPRAVNÍ NEHODY.....	12
1.1 Klasifikace příčin vzniku dopravní nehody.....	13
2 VYBRANÉ PSYCHOLOGICKÉ ASPEKTY ČINNOSTI ŘIDIČE.....	17
2.1 Vliv pozornosti řidiče na řízení dopravního prostředku.....	18
2.2 Vliv zrakového a sluchového vnímání řidiče na řízení dopravního prostředku.....	20
2.3 Vliv paměti řidiče na řízení dopravního prostředku.....	22
3 CHARAKTERISTIKA RIZIKOVÉHO ŘIDIČE Z POHLEDU DOPRAVNÍ PSYCHOLOGIE.....	24
3.1 Agrese a agresivita řidiče .....	25
3.2 Charakteristika rizikových skupin řidičů dle jejich věku .....	28
4 STRES JAKO NÁSLEDEK DOPRAVNÍ NEHODY.....	31
4.1 Psychické trauma oběti dopravní nehody, jeho znaky a projevy .....	32
4.2 Posttraumatická stresová porucha jako následek prožité dopravní nehody. ....	35
4.3 Formy vyrovnání se s dopravní nehodou jako těžkou životní situací .....	37
5 PODPORA A PORADENSTVÍ OBĚTEM DOPRAVNÍCH NEHOD .....	39
5.1 Základní zásady krizové intervence u obětí dopravních nehod.....	40
5.2 Vybrané organizace poskytující podporu a poradenství.....	42
6 PREVENCE DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI .....	44
6.1 Preventivní programy realizované BESIP.....	46
7 VYMEZENÍ ZKOUMANÉHO PROBLÉMU .....	49
7.1 Zvolená metodologie a metody zkoumání.....	49
8 VYTYČENÍ HYPOTÉZ.....	51
9 CHARAKTERISTIKA ZKOUMANÉHO SOUBORU .....	52
10 INTERPRETACE DOTAZNÍKOVÝCH DAT.....	55
11 INTERPRETACE STATISTICKÝCH DAT .....	68
12 VYHODNOCENÍ HYPOTÉZ.....	80
13 NÁVRHY OPATŘENÍ A DOPORUČENÍ.....	81

ZÁVĚR.....	83
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ A LITERATURY.....	85
SEZNAM GRAFŮ.....	87
SEZNAM TABULEK.....	89
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	90
SEZNAM PŘÍLOH.....	91

## ÚVOD

S rozvojem dopravy a se zvyšujícím se počtem především silničních motorových vozidel roste také nutnost řešit problematiku bezpečnosti v dopravě, neboť následky dopravních nehod bývají v mnoha případech pro člověka tragické, a to jak v rovině fyzické v podobě nejrůznějších zranění či ztráty života, tak i v rovině psychické projevující se psychickými traumaty. Bezpečnost v dopravě je hodnocena především na základě rozboru dopravní nehodovosti.

Úkolem diplomové práce je charakteristika dopravní nehody jako traumatické události a posouzení jejího negativního vlivu na psychiku člověka.

Z teoretického hlediska jsou v diplomové práci popsány základní znaky silniční dopravní nehody, subjektivní a objektivní příčiny jejího vzniku. Velká pozornost je věnována řidiči silničního motorového vozidla, a to zejména vybraným psychologickým aspektům činnosti řidiče, které mají vliv na řízení dopravního prostředku, jako je pozornost, paměť, zrakové a sluchové vnímání. Dále jsou popsány rizikové faktory řidiče silničního motorového vozidla podléjící se na vzniku dopravních nehod. V závěru je pojednáno o psychickém traumatu jako následku obětí dopravních nehod, formách podpory a poradenství obětem dopravních nehoda a preventivních opatření, které jsou základním pilířem pro zvyšování bezpečnosti v dopravě.

Cílem diplomové práce je provést analýzu dopravní nehodovosti a definovat příčiny vzniku dopravních nehod se zaměřením na řidiče osobních motorových vozidel charakterizované z hlediska věku.

Smyslem diplomové práce je vytvořit přehledný a ucelený materiál, který může být využit nejen studenty, ale také odbornou veřejností, popřípadě jinými zájemci o tuto problematiku.

## I. TEORETICKÁ ČÁST

# 1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA DOPRAVNÍ NEHODY

Dopravní nehody lze třídit podle nejrůznějších kritérií, kde nejtypičtějším aspektem pro posouzení, o jaký druh dopravní nehody se jedná, je způsob uskutečňování dopravy na dopravní cestě v daném prostředí a na základě toho rozeznáváme následující druhy dopravních nehod silniční, železniční, letecké, plavební.<sup>1</sup>

Tato diplomová práce se zabývá při zpracování zvoleného tématu silničními dopravními nehodami.

*„Dopravní nehodu lze definovat jako nepředvídanou, ale zpravidla předvídatelnou událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek.“<sup>2</sup>*

O dopravní nehodě lze říci, že je v určitém ohledu nepředvídatelná, obsahuje jistý moment překvapení závislý na psychických dispozicích subjektu, na stupni předvídatelnosti dopravní nehody, na situaci v silničním provozu a dalších okolnostech, které míru nepředvídatelnosti vzniku dopravní nehody určují.<sup>3</sup>

Zároveň je možné dopravní nehodu za splnění určitých předpokladů předvídat. Například špatné klimatické podmínky, zhoršená kvalita dopravní cesty, vysoká hustota provozu jsou faktory, které ve spojení s nebezpečnou a příliš rychlou jízdou řidiče, zvyšují stupeň pravděpodobnosti vzniku dopravní nehody. *„Z pohledu teorie dopravních nehod rozlišujeme předvídaní událostí na reálné a abstraktní.“<sup>4</sup>*

Předvídaní reálné znamená, že lze předvídat konkrétní událost tedy dopravní nehodu, a to na určitém místě a v určitém čase za podmínky, že existuje jasně definovaná příčina daná konkrétní událostí.<sup>5</sup>

---

1) CHMELÍK, J. a kol. Dopravní nehody. 1. vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 19.

2) CHMELÍK, J. a kol. Dopravní nehody. 1. vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 17.

3) CHMELÍK, J. a kol. Dopravní nehody. 1. vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 17.

4) CHMELÍK, J. a kol. Dopravní nehody. 1. vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 17.

5) CHMELÍK, J. a kol. Dopravní nehody. 1. vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 17.

Jako příklad lze uvést situaci, kdy v silniční dopravě je možné predikovat s vysokou pravděpodobností vznik dopravní nehody, při riskantní jízdě řidiče vozidla jedoucího vysokou rychlostí po namrzlé vozovce.

Předvídání abstraktní je také jinak označováno jako možné a od reálného předvídání se liší tím, že jde o předvídání události, která z teoretického hlediska může nastat, ale musí být naplněno množstvím souvisejících příčin a podmínek.<sup>6</sup>

Dopravní nehoda úzce souvisí s pojmem dopravní cesta a provoz na pozemních komunikacích. K dopravní nehodě dochází v provozu, kdy dopravní prostředek se pohybuje po dopravní cestě, jež je odlišná podle druh dopravy.<sup>7</sup>

Posledním pojmovým znakem každé dopravní nehody je způsobení následku. Následkem dopravní nehody se rozumí škoda na životě, zdraví osoby nebo škoda na majetku.<sup>8</sup>

V souvislosti se škodou můžeme hovořit i o ztrátách ve formě bolesti, změny kvality, délky života, které jsou natolik subjektivní, že je velmi obtížné zpracovat metodiku k jejich vyčíslení.

## 1.1 KLASIFIKACE PŘÍČIN VZNIKU DOPRAVNÍ NEHODY

Dopravní nehody na pozemních komunikacích jsou ve velké většině případů výsledkem působení tří prvků – člověka, vozidla a objektivních podmínek dopravního provozu.<sup>9</sup>

Lze konstatovat, že tyto tři elementy významným způsobem ovlivňují bezpečnost dopravy a zároveň, že každý z těchto elementů má nestejný vliv na dopravní nehodovost. Ze Statistik dopravní nehodovosti v České republice vyplývá, že ve výše zmíněném trojsystému selhává nejvíce lidský prvek, tedy člověk.<sup>10</sup>

---

<sup>6</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 17.

<sup>7</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 17.

<sup>8</sup>) Portál Observatoř bezpečnosti silničního provozu [online], 2013 [cit. 2013-12-09]. Dostupné z: <<http://www.czrso.cz/clanky/vyse-ztrat-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-za-rok-2012/>>

<sup>9</sup>) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 57.

<sup>10</sup>) Portál Policie ČR [online], 2014 [cit. 2014-04-30]. Dostupné z: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx>>

„Mezi objektivní příčiny dopravních nehod na pozemních komunikacích vznikající nezávisle na subjektu silniční dopravy řadíme:“<sup>11</sup>

- *technický stav vozidla*
- *dopravní prostředí.*

Technické příčiny dopravních nehod spočívají ve velké většině případů v zanedbání technického stavu motorového vozidla řidičem. Většina řidičů má sklon k podceňování technického stavu motorového vozidla a k pravidelné údržbě o vozidlo přistupuje velmi nezodpovědně. Řidiči nenavštěvují pravidelně stanice technické kontroly, oddalují termíny oprav a problémy technického charakteru řeší na vozidle až v momentě projevu poruchy, kdy již samotná porucha přímo ovlivňuje kvalitu jízdy potažmo samotnou bezpečnost jízdy.

Mezi frekventované příčiny dopravních nehod technického charakteru patří zejména závady na brzdách, závady v řízení či poškození pneumatik. Významný vliv na technický stav motorového vozidla má samotné stáří vozidla a počet ujetých kilometrů, stářím dochází k většímu opotřebenosti materiálu, korozi podvozku atd., pouze u starších motorových vozidel lze brát technický stav vozidla jako příčinu dopravní nehody.<sup>12</sup>

Nová vozidla jsou vybavena elektrickými řídicími systémy, řidič je o závadách informován v podobě svítících kontrolky na přístrojové desce a může včas reagovat na technické nedostatky vozidla, pro snížení pravděpodobnosti vzniku dopravní nehody mající technickou příčinu jsou současná vozidla vyráběna tak, aby byly maximálně zajištěny prvky aktivní bezpečnosti (např. protiblokovací systém brzd) i pasivní bezpečnosti (např. zařízení nafukovacích bezpečnostních vaků ve vozidle).<sup>13</sup>

Dopravní prostředí jako příčina dopravních nehod může spočívat ve špatném technickém stavu vozovky, v nesprávném označení překážky silničního provozu, v hustotě provozu, ve špatné viditelnosti či v nedostatečném dopravním značení.<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 187.

<sup>12</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 188.

<sup>13</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 188.

<sup>14</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 191.

Síť dopravních značení je buď příliš hustá, nebo naopak na některých kritických úsecích častých dopravních nehod zcela chybí. Dalším problémem může být umístění mnoha reklamních tabulí na okrajích pozemních komunikací, které rozptylují pozornost řidiče, a ten se z důvodů těchto reklam, plně nevěnuje řízení motorového vozidla.

Jinou objektivní příčinou dopravních nehod ve vztahu k dopravnímu prostředí, je lesní nebo domácí zvířectvo, k častým střetům se zvířeti dochází zejména v nočních hodinách, kdy je snižená viditelnost a v důsledku oslnění zvířete světly reflektorů, dochází k neočekávané reakci zvířete a následné dopravní nehodě.<sup>15</sup>

*„Mezi subjektivní příčiny dopravních nehod řadíme:“<sup>16</sup>*

- *selhání lidského faktoru – člověka*
- *ostatní subjektivní příčiny dopravních nehod*

*„Vznik a průběh silniční dopravní nehody je složen z nehodového jednání a nehodové události, kde nehodová událost je konkrétní průběh a následek nehody (např. srážka, havárie) a nehodové jednání je jednání účastníka silniční dopravy a pod tímto pojmem rozumíme konání nebo opomenutí účastníka – řidiče vozidla, kterým způsobil nehodovou událost.“<sup>17</sup>*

Právě svým jednáním v provozu na pozemních komunikacích řidič ovlivňuje dopravní bezpečnost všech ostatních účastníků silničního provozu zejména jiných řidičů, spolujezdců, chodců, cyklistů aj.

K dopravní nehodě dochází především v důsledku selhání lidského faktoru v kombinaci s nevhodnými podmínkami prostředí.<sup>18</sup>

Selhání řidiče v oblasti právní, tedy porušení předpisů týkající se provozu na pozemních komunikacích, je považováno za základní příčinu dopravní nehody vyplývající

---

<sup>15</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň : ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 192.

<sup>16</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň : ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 193.

<sup>17</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň : ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 188.

<sup>18</sup>) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha : NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 218.



buď z vědomého nerespektování právních předpisů týkající se dopravy nebo z jejich neznalosti.<sup>19</sup>

*„Mezi deset nejtypičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel lze na základě výše uvedeného zařadit:“<sup>20</sup>*

- 1) *Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla.*
- 2) *Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem.*
- 3) *Nesprávné otáčení nebo couvání.*
- 4) *Nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu vozovky.*
- 5) *Nedání přednosti upravené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“.*
- 6) *Nezvládnutí řízení vozidla.*
- 7) *Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.*
- 8) *Vjetí do protisměru.*
- 9) *Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupů.*
- 10) *Nedání přednosti při odbočování vlevo.*

Mezi ostatní subjektivní příčiny dopravních nehod řadíme fyzické indispozice řidiče dlouhodobého či okamžitého charakteru jako například momentální zdravotní stav řidiče, který může být ovlivněn užíváním léků nebo dokonce požitím alkoholu či jiných návykových látek, dále únava řidiče projevující se ospalostí, která může vyústit až v tzv. mikrosnání, stav několikavteřinové spánkové aktivity.<sup>21</sup>

Fyzické indispozice řidiče somatického původu mohou být také vyvolány špatnými klimatickými podmínkami ve vozidle (vedro ve vozidle způsobené špatným větráním nebo dlouhou a pomalou jízdou v koloně vozidel).

Mezi indispozice duševní povahy zahrnujeme chronické či akutní duševní stavy a neurózy, velmi významně ovlivňuje řidiče dlouhotrvající stres nebo okamžité stavy vyvolané radostí, rozčilením či vztekem.<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň : ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 193.

<sup>20</sup>) Portál Policie ČR [online], 2014 [cit. 2014-04-30]. Dostupné z: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx>>.

<sup>21</sup>) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 10.

<sup>22</sup>) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 10.

Za dalšími subjektivními příčiny mohou být považovány nedostatek zručnosti řidiče, nedostatek zkušeností a řidičské praxe. V neposlední řadě lze počítat mezi subjektivní příčiny dopravních nehod také morální selhání člověka. Morálka člověka je významným kritériem, jehož nedostatek se může projevit především v krizových situacích, kdy se člověk bez morálních kvalit chová bezohledně, agresivně.

## 2 VYBRANÉ PSYCHOLOGICKÉ ASPEKTY ČINNOSTI ŘIDIČE

Pro zkoumání role řidiče při vzniku dopravní nehody má nejdůležitější význam jeho psychický stav a projev v rámci dopravního chování při dopravní nehodě. „*Je možné konstatovat, že bezpečné chování řidiče v dopravě je závislé na:*“<sup>23</sup>

- *výkonových možnostech člověka (na dopravní způsobilosti),*
- *vlastnosti temperamentu a zodpovědnosti v dopravních situacích,*
- *připravenost pro roli řidiče (získané znalosti a zkušenosti),*
- *tělesných a duševních předpokladech.*

Jakékoliv absence těchto předpokladů nebo jejich snížení zvyšuje riziko vzniku kritické situace v dopravě vedoucí k dopravní nehodě a ovlivňuje také úroveň bezpečnosti v dopravě jako celek, a to v negativním ohledu.

Řízení motorového vozidla je velice náročná činnost, při jejíž analýze je třeba se zaměřit na nejrůznější psychologické aspekty této činnosti jako jsou reakční doba, senzomotorická koordinace, usuzování, pozornost, emoce, motivace i schopnost vytvářet dovednost učením a při zkoumání této činnosti je nutné respektovat vzájemná propojení mezi dopravním prostředím, dopravním prostředkem a řidičem.<sup>24</sup>

Při řízení motorového vozidla se projevují i individuální vlastnosti řidiče, které mají vliv na jeho způsob myšlení a chování v dopravě, na základě určení i těchto specifických

---

23) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 218.

<sup>24</sup>) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 57.

vlastností, lze poté vytvořit závěr, zda konkrétní řidič je schopen bez rizik ovládat silniční motorové vozidlo.<sup>25</sup>

Psychologický rozbor těchto aspektů přispívá k objasnění příčin chyb nehodovosti v dopravě a psychologie v dopravě jako obor se zabývá psychologickými projevy při různých činnostech osob řídících motorová vozidla a závislostí těchto projevů na individuálních vlastnostech člověka, na metodách výchovy a výcviku, dopravní technice.<sup>26</sup>

*„Dopravní psychologie se věnuje zejména následujícím psychologickým kategoriím, které jsou podstatné při řízení motorového vozidla a které determinují styl jízdy řidiče:“<sup>27</sup>*

- *kognitivní funkce,*
- *osobnostní vlastnosti*

Mezi kognitivní funkce jsou řazeny pozornost, odolnost proti monotonii, periferní vnímání, reakční čas, paměť a inteligence. Mezi osobnostní vlastnosti zahrnujeme dominanci, emoce, úzkostnost, svědomitost, sebekontrolu, agresivitu aj.<sup>28</sup>

V následující podkapitole této práce se věnuji pouze vybraným kognitivním funkcím jako je pozornost, zrakové, sluchové vnímání a paměť řidiče a jejich vlivu na řízení motorového vozidla.

## **2.1 VLIV POZORNOSTI ŘIDIČE NA ŘÍZENÍ DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU**

Každý člověk na základě vlastní zkušenosti může tvrdit, že některými podněty ve vnějším prostředí, okolí je silně přitahován a některé podněty jsou pro něj zcela nedůležité, nevěnuje jim žádnou pozornost. Člověk zcela přirozeně provádí výběr a zaměřuje svoji pozornost jen na určité objekty, události, myšlenky. Pozornost je pro řidiče velmi důležitá a zaujímá výsadní postavení v charakteristice duševní činnosti řidiče při jízdě.

---

<sup>25</sup> ) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 45.

<sup>26</sup> ) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 21.

<sup>27</sup>) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 45.

<sup>28</sup> ) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 45.

„Pozornost není samostatný psychický proces nebo činnost, ale je určitou charakteristikou vzniku a průběhu ostatních psychických procesů a současně má pozornost také biologickou funkci, protože při omezeném rozsahu lidského vědomí není možné, aby člověk vnímal a reagoval na všechny podněty a jevy ve svém prostředí“<sup>29</sup>

Tato kognitivní funkce je tedy náročným psychickým procesem, je úzce spojena s jinými funkcemi jako je vnímání, myšlení a také má bezprostřední vztah k vědomí, předmětem pozornosti mohou být různé jevy a předměty v našem okolí, potom se tedy pozornost týká zaměření a udržování vnímání ( tzv. sensorická pozornost) nebo za předmět pozornosti považujeme také procesy probíhající v našem organismu.<sup>30</sup>

Tyto procesy mohou negativně ovlivnit naši pozornost (např. bolesti hlavy) a zapříčinit dostatečné nevěnování se řízení motorového vozidla. Dále také soustředění na vlastní představy, myšlenky, city odvádí naši pozornost od sledování okolí a má vliv na řešení kritických situací v dopravě.

Pozornost lze rozdělit na úmyslnou pozornost nebo-li záměrnou, aktivní a neúmyslnou pozornost, pasivní. Úmyslná pozornost je důležitějším druhem pozornosti a je charakterizována zaměřeností a výběrovostí.<sup>31</sup>

Řidič při řízení dopravního prostředku vybírá pouze ty podstatné informace z okolí, na ně zaměřuje svoji pozornost. Jízda v náročných klimatických podmínkách při zvýšené hustotě provozu, klade na pozornost řidiče vysoké nároky a záměrné udržení pozornosti v této situaci bývá často velmi náročným psychickým výkonem.<sup>32</sup>

Neúmyslná pozornost je prvotní formou pozornosti a je závislá na síle, kontrastu podnětu, stejně tak je ovlivněna naší motivací, tedy tím, k čemu máme citový vztah nebo co uspokojuje naše potřeby.<sup>33</sup>

---

29 ) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 40.

<sup>30</sup> ) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 47.

<sup>31</sup>) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 41.

<sup>32</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 159.

<sup>33</sup>) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 41.

Mnoho řidičů podléhá představě, že v okamžiku, kdy usednou za volant veškeré starosti, ať už osobní či pracovní zmizí. Únava, která nás ovládá, se rozplyne do ztracena a veškeré podněty přicházející z vnějšího prostředí neujdou naší pozornosti, reakce na ně tedy budou stoprocentní, ale to je jen iluze. Jednak proto, že pro člověka je přirozené kolísání pozornosti, kdy tak organismus regeneruje. Ovšem řidič by si měl uvědomit dopravní situaci, ve které si může dovolit méně se koncentrovat. Jednak také proto, že vnitřní prožívání konfliktů v životě a stres nezůstávají za zavřenými dveřmi automobilu, jsou naší součástí a mají vliv na kvalitu naší pozornosti.

*„Pozornost je charakterizována vlastnostmi jako soustředěnost, rozsah, intenzita, dynamika, stabilita, vigilance, výběrovost a rozdělení pozornosti.“<sup>34</sup>*

Úroveň vlastností pozornosti má u řidiče vliv na to, zda je schopen přijmout všechny informace, které k němu přicházejí a také, jak rychle na ně bude schopen reagovat, jestli například včas zaznamená chodce přecházejícího nenadále komunikaci na neoznačeném místě, tramvaje v městském provozu, aj.

## **2.2 VLV ZRAKOVÉHO A SLUCHOVÉHO VNÍMÁNÍ ŘIDIČE NA ŘÍZENÍ DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU**

Při řízení motorového vozidla se v různé míře uplatňuje zrakové, sluchové, hmatové i čichové vnímání. Ze smyslových orgánů je zejména pro řízení vozidla důležitý zrak a sluch, proto je tomuto druhu vnímání věnována tato podkapitola.

Pro bezpečné řízení dopravního prostředku je nejen důležitá správná funkce zrakového smyslového orgánu, tedy oka, ale také je neméně podstatné, aby vizuálně přijaté informace byly správně zpracovány.

Zrakové funkce nezbytné pro řízení motorového vozidla jsou zraková ostrost. Zrakovou ostrotí rozumíme, jak ostrost statickou (tj. rozlišení nepohyblivých předmětů), tak i dynamickou (tj. rozlišení pohyblivých předmětů), dále rozeznáváme zrakové funkce jako

---

<sup>34</sup>) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 41-42.

vidění za snížené viditelnosti, citlivost na oslnění, schopnost akomodace, barevné a prostorové vidění, pohyblivost očí a zorné pole.<sup>35</sup>

Oko jako zrakový orgán má různou rozlišovací schopnost, hovoříme tedy o centrálním a periferním vidění, centrální vidění má rozsah pouze několik stupňů při nejvyšší ostroti.<sup>36</sup>

Centrální vidění řidiči motorového vozidla umožňuje dobře vnímat dopravní situaci odehrávající se tím směrem, kterým je zaměřen jeho pohled. Neustále se tedy musí dívat jiným směrem, aby měl ideální přehled o tom, co se na silničních komunikacích děje. Naopak prostřednictvím periferního vidění řidič zachycuje pohyb předmětů v okolí, ačkoliv na ně není přímo upřen jeho zrak. Při periferním vidění tedy předměty nevidíme tak ostře a přesně nedokážeme identifikovat jejich tvar a barvu, zejména při jízdě vyšší rychlostí.

Vizuální vnímání řidiče je nepochybně ovlivněno i podmínkami viditelnosti. Jízda za špatných světelných podmínek, především v noci způsobuje, že pro řidiče se stává velmi obtížným úkonem odhadovat rychlosti a vzdálenosti protijedoucích vozidel. Zvyšuje se citlivost na oslnění protijedoucími vozidly. Fyzicky i duševně je obtížné přizpůsobit jízdu tak náročným podmínkám, rychleji se dostavuje únava a stres. V podstatě při zhoršených klimatických podmínkách nebo v noci jede řidič na hranici rizika a tyto okolnosti vyžadují jeho psychickou odolnost, řidičské zkušenosti a znalost hranic svých možností.

Řidič způsobilý k řízení motorových vozidel musí především splňovat požadavek na správné vnímání dopravních značek a světelných signálů. Jedině řidič splňující tuto podmínku není svým chováním na pozemních komunikacích nebezpečný pro ostatní účastníky provozu.

Sluchové vnímání je neméně podstatné jako zrakové vnímání. Řidič musí být schopen spolehlivě rozeznat běžně vyskytující se zvuky a umět adekvátně na tyto podněty zareagovat. Zvuková znamení řidič vnímá podvědomě. Z hlediska bezpečnosti jsou nejdůležitější zvuková znamení vozidel s výstražnými znameními, neboť pro řidiče při zaznamenání takového signálu vyplývají z pravidel provozu důležité povinnosti, významné pro řidiče jsou také

---

35 ) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 52.

36 ) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 153.

zvuky vozidla, které signalizují v některých případech defekt na vozidle (kvílení pneumatik, hlučící převodovka aj.)<sup>37</sup>

V posledních letech se velmi rozšířil trend používání autorádií, přehrávačů, které mají velmi výkonné reproduktory, zapnuté nad přípustnou hranici hlučnosti.<sup>38</sup>

Horší variantou tohoto fenoménu je případ, kdy řidič má přímo během jízdy na uších sluchátka. Tato problematika není doposud žádným způsobem řešena, ale je nepochybné, že uvedené přístroje v kombinaci se zapnutou vysokou hlasitostí, mohou mít vliv na bezpečné chování řidiče na pozemní komunikaci.

Zvuk je běžnou součástí našeho každodenního života a my si vždy neuvědomujeme veškeré jeho účinky. Zvuk je nejen prostředkem komunikace a v dopravě má především výstražnou funkci, ale také může být obtěžujícím, nebezpečným prvkem v dopravě.

## **2.3 VLIV PAMĚTI ŘIDIČE NA ŘÍZENÍ DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU**

Řízení motorového vozidla je, jak už bylo řešeno výše, náročným druhem činnosti a ačkoliv by to na první pohled nemuselo být zřejmé, klade také vysoké nároky na krátkodobou i dlouhodobou paměť řidiče, o důležitosti tohoto psychického procesu svědčí i fakt, že je testování paměti řidičů běžnou součástí dopravně – psychologických vyšetření.<sup>39</sup>

Krátkodobá paměť umožňuje řidiči průběžně si uchovat zobrazení měnící se dopravní situace, krátkodobé uchování obrazu dopravní situace při odvrácení zraku jiným směrem, krátkodobé zapamatování si dopravních značek, kontrola dopravní situace vpravo – vlevo.<sup>40</sup>

Dlouhodobá paměť umožňuje osvojit si základní předpisy a pravidla silniční dopravy, vytváření pohybových návyků, osvojení si poznatků potřebných pro údržbu, opravy vozidla, zapamatování si jízdní trasy, dopravních značek, křižovatek.<sup>41</sup>

---

<sup>37</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 153.

<sup>38</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 156.

<sup>39</sup>) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 59.

<sup>40</sup>) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 67.

Na základě shora uvedeného je možné definovat hlavní funkce dlouhodobé i krátkodobé paměti. Na základě dlouhodobé paměti je řidič schopen si zapamatovat pravidla silničního provozu. Problémy s dlouhodobou pamětí představují riziko, protože řidič, který nezná pravidla silničního provozu, nemůže z důvodu bezpečnosti usednout za volant. Krátkodobá paměť slouží v kombinaci s vnímáním a dalšími procesy k provádění běžných řidičských úkonů.<sup>42</sup>

„Paměť se jako proces dělí do několika fází:“<sup>43</sup>

- zapamatování nebo vštípení do paměti,
- pamatování nebo-li uchování v paměti,
- vybavování.

Proces paměti začíná vštípením si vnitřních i vnějších podnětů, kdy se tak vytvářejí paměťové stopy v mozku, opakované působení stejných podnětů zvyšuje účinek zapamatování a jestliže se průběh naruší, zapamatování nenastane.<sup>44</sup>

Na základě tohoto tvrzení lze vysvětlit výpadky paměti účastníků dopravní nehody, kteří si často nepamatují, co se událo těsně před jejím vznikem.

Paměť řidiči také napomáhá zapamatovat si různé dopravní situace, v pravý okamžik si je znovu vybavit, a tak předcházet opakování stejných řidičských chyb, popřípadě poučit se z chyb jiných řidičů.

V této kapitole byly zhodnoceny psychologické aspekty řidiče, které dle mého mínění, hrají důležitou roli při řízení automobilu. Je nezbytné jim věnovat pozornost při zjišťování, zda daná osoba z pohledu dopravní psychologie splňuje požadavky na způsobilost k řízení motorových vozidel. Nutné je zkoumat je nikoliv izolovaně, ale ve vzájemných souvislostech a s přihlédnutím k informacím, které k řidiči při řízení motorového vozidla přicházejí z vnějšího i vnitřního prostředí.

---

41 ) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 67.

42 ) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 59.

43 ) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 66.

44 ) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 67.



### 3 CHARAKTERISTIKA RIZIKOVÉHO ŘIDIČE Z POHLEDU DOPRAVNÍ PSYCHOLOGIE

Již z výše uvedeného vyplývá, že hlavní příčinou dopravních nehod je lidský činitel, proto se objevují neustálé snahy roztrždit řidiče do určitých typologií, aby bylo možné dle jejich vlastností, chování a psychické způsobilosti, již předem odhalit rizikového řidiče.<sup>45</sup>

Chování řidiče vychází z charakteristiky jeho osobnosti a také poté z konkrétní dopravní situace. V této hlavní kapitole se zaměřím především na ty osobnostní vlastnosti řidiče, jejichž posouzení je podstatné pro předvídání případného rizikového chování řidiče. Osobnost každého řidiče je jedinečná a její posuzování na základě určitého standardního postupu je velmi obtížné, pouze obecně lze určit ty vlastnosti, které mohou být přínosem a naopak ty, jež mohou být rizikem.

Řidič mající sklon k rizikovému chování se často vyznačují nízkou odpovědností vůči sobě i vůči druhým, vyhledávají dobrodružství, nebezpečné situace a snaží se na sebe upozorňovat, dále jsou především emocionálně nestabilní, mají sklon k podrážděnosti, agresivitě, nízkou odolnost proti stresu atd.<sup>46</sup>

*„Na základě těchto znaků lze uvést za nejvíce rizikové následující osobnostní proměnné řidiče:“<sup>47</sup>*

- 1) *Rysové charakteristiky osobnosti jako dominance, egocentrismus, emoční labilita, úzkostnost, úroveň sebejistoty, sebekontrola, svědomitost, frustrační tolerance.*
- 2) *Další koncepty osobnosti ovlivňující řízení jako vyhledávání dobrodružství, antisociální postoje.*
- 3) *Agresivní tendence jako agrese, agresivita, hněv, hostilita.*

Dominance řidiče, stejně tak i jeho příliš nízké sebevědomí jsou považovány za rizikové faktory dopravních nehod z důvodu, že řidiči s těmito osobnostními vlastnostmi se snaží tyto své nedostatky kompenzovat právě během řízení.

---

<sup>45</sup>) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 66.

<sup>46</sup>) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vyd. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 66.

<sup>47</sup>) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vyd. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 66.

Emočně labilní řidiči způsobují také více dopravních nehod, neboť jim chybí klid, rozvaha, snadno znervózní a podlehnou snáze panice v náročné dopravní situaci.<sup>48</sup>

Charakteristika osobnosti řidiče napovídá také o schopnosti řidiče zvládat stres, únavu a zátěž v dopravě. Někteří řidiči odolávají těmto zátěžovým faktorům poměrně snadno, jiní naopak mají problémy se zvládnutím velkého stresu a únavy. U řidiče patřící ke skupině řidičů vyhledávající dobrodružství se snáze dostaví pocit únavy, pokud dopravní cestu vnímá jako nezajímavou, nudnou neposkytující mu potřebné vzrušení z jízdy.

Řidiči nevyznačující se altruismem a prosociálním chováním se projevují vůči ostatním lidem velmi nepřátelsky a nejsou schopny nahlížet na svoji jízdu očima ostatních řidičů.<sup>49</sup>

V praxi jsou za znaky antisociálního chování řidiče považovány úkony spočívající v nezapnutí světelných reflektorů, dalším projevem tohoto typu chování je neochota nechat se předjet rychlejším vozidlem nebo úmyslné bezdůvodné sešlápnutí brzdového pedálu tzv. vybrždění vozidla jedoucího za ním.<sup>50</sup>

V současné době jsou často diskutujícím problémem v dopravě takové projevy chování řidičů, které označujeme jako agresivní. Vzhledem k závažnosti a nebezpečnosti tohoto fenoménu se agresivním tendencím řidiče věnuji v následující podkapitole.

Lze tedy závěrem konstatovat, že pro úspěšné zvládnutí řízení motorového vozidla jsou nezbytné nejen tělesné a smyslové předpoklady, ale také určité předpoklady osobnostní. Jízdní styl řidiče závisí zejména na jeho charakterových vlastnostech, temperamentu, v podstatě na jeho celkové duševní vyspělosti.

### **3.1 AGRESE A AGRESIVITA ŘIDIČE**

V současnosti se setkáváme stále častěji s agresivními projevy chování řidičů na pozemních komunikacích, jejich agresivní jízda má za následek vznik dopravních nehod a ohrožení bezpečnosti ostatních účastníků silničního provozu.

---

<sup>48</sup>) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vyd. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 67.

<sup>49</sup>) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vyd. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 71.

„Agresivní jízda zvyšuje závažnost a počet dopravních nehod, jejich socioekonomický dopad se nejvíce projeví v následujících oblastech:“<sup>51</sup>

- ztráty a poškození lidského života
- hmotných škod
- škod na životním prostředí
- dalších – ztráta času, zvýšení spotřeby vozidla

Z vyjmenovaných negativních dopadů je jistě nejzávažnější ztráta a poškození lidského života. V tomto případě pod pojmem ztráta rozumíme nejen vzniklé náklady např. na zdravotní péči, administrativní náklady, sociální výdaje, ale především ztráty, které nelze peněžitě vyjádřit, mající subjektivní povahu jako např. bolest, šok, trauma.<sup>52</sup>

Z důvodu vzniklého psychického traumatu dojde k narušení rodiny a ke změně kvality života. Se ztrátami v této podobě se účastníci dopravních nehod velmi dlouho a složitě vyrovnávají.

Pro pochopení agresivního chování řidičů je třeba vymezit základní pojmy této problematiky. Agrese je popisována v dopravní psychologii jako projev chování a agresivita jako osobnostní rys, z medicínsko – psychologického pohledu je agrese útočné jednání, které je zaměřeno vůči živým i neživým tvorům nebo vůči sobě samému a agresivita je tendence k útočnému jednání.<sup>53</sup>

Na základě shora uvedených definic lze konstatovat, že agrese je přirozenou součástí našeho života, každý člověk v sobě má obsažen tento obranný mechanismus v různé intenzitě. Agresivní chování řidičů nelze tedy zcela potlačit, ale je možné identifikovat příčiny, které k zvyšování agresivity přispívají, a na základě těchto poznatků hledat možnosti snižování agresivity u řidičů i jiných účastníků silničního provozu.<sup>54</sup>

---

<sup>50</sup>) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vyd. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 74.

<sup>51</sup>) ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. 1. vyd. Olomouc: UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI, 2009. 186 s. ISBN 978-80-244-2375-3. s. 12

<sup>52</sup>) ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. 1. vyd. Olomouc: UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI, 2009. 186 s. ISBN 978-80-244-2375-3. s. 12

<sup>53</sup>) ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. 1. vyd. Olomouc: UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI, 2009. 186 s. ISBN 978-80-244-2375-3. s. 98

<sup>54</sup>) ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. 1. vyd. Olomouc: UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI, 2009. 186 s. ISBN 978-80-244-2375-3. s. 91

Mezi příčiny agresivního chování patří krátkodobý stres z časové tísně či dlouhodobý stres vzniklý v důsledku řešení rodinných, zdravotních nebo pracovních problémů. Dále hustota silničního provozu, vytváření kolon, neznalost dopravní situace, vznětlivé chování ostatních účastníků silničního provozu aj.

V silničním provozu se tento typ chování projevuje jízdou příliš vysokou rychlostí, nerespektování pravidel silničního provozu, nedodržování dovolených rychlostí v obcích, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nedodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly aj. „John A. Larson v roce 1996 vytvořil následující typologii agresivních řidičů.“<sup>55</sup>

- 1) *Závodník závodí s časem. Snaží se dosáhnout místa určení v co nejkratším čase, když je mu bráněno, rychle se rozzlobí.*
- 2) *Soutěžící agresor se pokouší trumfovat ostatní řidiče, soutěžit s nimi v dopravě.*
- 3) *Pasivní agresor maří pokusy řidičů o předjíždění, rychlou jízdu, připojování se do jízdniho pruhu, útočí na sebevědomí ostatních.*
- 4) *Narcista řídí rigidním způsobem jízdni chování, je zlostný, když ostatní neřídí stejně.*
- 5) *Strážce se považuje za nadřazeného soudce ostatních řidičů při trestání za jakýkoliv přestupek.*

Agresivní řidiči ostatní chápou jako soupeře a anonymita vlastního vozidla jim napomáhá své soutěžní chování projevovat, posilují tak svoji sebedůvěru a ventilují svůj vztek.<sup>56</sup>

Stále častější výskyt agresivního chování řidičů také nepřímo souvisí se současným životním stylem člověka v moderní společnosti. Lidé se více věnují svým pracovním povinnostem než osobnímu životu, žijí svůj život příliš hekticky a touží po úspěch, který chápou jako měřítko hodnot. Dosažení úspěchu často i cestou bezohledného a agresivního jednání je přijímáno jako zcela normální, běžné a promítá se i do chování v dopravě.

---

55 ) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 65.

<sup>56</sup> ) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 75.

## 3.2 CHARAKTERISTIKA RIZIKOVÝCH SKUPIN ŘIDIČŮ DLE JEJICH VĚKU

Z pohledu dopravní nehodovosti rozlišujeme dvě věkové skupiny řidičů, u kterých existuje vyšší riziko zavinění dopravní nehody. Těmito skupinami jsou mladí řidiči ve věku 18–25 let a řidiči – senioři.<sup>57</sup>

Mladí řidiči jsou považovány za rizikovou skupinu řidičů z důvodů přeceňování vlastních řidičských schopností, malého množství řidičských zkušeností a dovedností.<sup>58</sup>

Často s věkem souvisí potřeba vyhledávat dobrodružství a také skutečnost, že začínající řidiči neakceptují možná rizika v dopravě. Styl jízdy řidičů začátečníků je ve většině případů poznamenán touhou po experimentování a vyhledávání adrenalinových zážitků.

Nejčastějším typem dopravních nehod u mladých řidičů je nezvládnutí řízení, ztráta kontroly nad vozidlem v důsledku jízdy nepřiměřeně vysokou rychlostí a jízda pod vlivem alkoholu.<sup>59</sup>

Mladí řidiči jsou fascinováni vysokou rychlostí, při rychlé jízdě doprovázející nebezpečné předjíždění cítí adrenalin a po vykonání předjížděcího manévru nastupuje pocit uvolnění. Vzhledem ke svému věku nedokáží zhodnotit veškerá rizika, které z jejich dopravního chování vyplývají. Řidič patřící do této skupiny nemá zautomatizované činnosti potřebné k řízení vozidla, nedokáže správně interpretovat informace a zaměřit svoji pozornost na rizikové objekty.<sup>60</sup>

Řešit dopravní situace v krátkém časovém okamžiku bývá pro mladého řidiče velmi náročné a vyčerpávající než u zkušeného řidiče. Není ojedinělé, že mladí řidiči se často

---

<sup>57</sup>) Portál Policie ČR [online], 2014 [cit. 2014-04-30]. Dostupné z: < <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx> >

<sup>58</sup>) Portál Českomoravská psychologická společnost – sborník Psychologické dny 2008: Já ,my a oni [online], [cit. 2008-09-05] Dostupné na < <http://cmps.ecn.cz/pd/2008/html/k5.html> >

<sup>59</sup>) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 194.

<sup>60</sup>) ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání. Praha: GRADA, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0. s. 145.

nechávací vyprovokovat svými spolucestujícími vrstevníky a řízení vozidla berou jako formu zábavy. K jízdě užívají vozidla staršího data výroby a ve špatném technickém stavu.<sup>61</sup>

V mnoha případech je také řidič při řízení zaměstnáván jinými činnostmi než samotným řízením jako např. telefonování za jízdy, obsluha rádia, konzumování jídla a pití. Při návratu z diskoték podceňují možné tragické následky při jízdě pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek.

U mladých řidičů je důležité již od prvních okamžiků seznámení se s ovládním vozidla, zafixovat si jasně daná dopravní pravidla a správné chování v dopravě. V tomto ohledu mohou být významnou měrou nápomocní rodiče, kteří svoji výchovou a vlastním příkladem ovlivňují budoucí mladé řidiče.

Do jisté míry lze říci, že v porovnání se skupinou mladých řidičů jsou řidiči senioři hendikepováni zejména svým horším zdravotním stavem, který souvisí s vyšším věkem. Starší lidé velmi často užívají nejrůznější druhy léků s mnoha vedlejšími účinky negativně ovlivňující jejich schopnost řídit motorové vozidlo, objevuje se u nich také demence narušující řidičské dovednosti, dále dochází ke změně psychických schopností, ale současně je třeba poznamenat, že úroveň fyzických i psychických schopností není u všech seniorů stejná, z čehož je třeba vycházet při posuzování řidičské způsobilosti u seniorů.<sup>62</sup>

Již dříve bylo uvedeno, že řízení motorového vozidla je velmi náročná činnost, která klade vysoké nároky na pozornost řidiče, sluchové, zrakové, hmatové vnímání, motorické schopnosti a další kognitivní funkce. Je nepochybné, že se zvyšujícím se věkem se zhoršuje sluchového vnímání, kdy řidič velmi složitě rozeznává jednotlivé zvuky a obtížně rozpoznává směr, odkud vycházejí. Stáří má také špatný vliv na schopnost oka včas a správně zpracovávat vizuální informace, rozeznávat detaily. Při jízdě roste pravděpodobnost, že řidič přehlédne některé objekty nebo některé z nich bude nesprávně vnímat, a tak zapříčiní kolizní situaci na pozemní komunikaci.

---

<sup>61</sup>)Portál Českomoravská psychologická společnost – sborník Psychologické dny 2008: Já, my a oni [online], [cit. 2008-09-05] Dostupné na < <http://cmps.ecn.cz/pd/2008/html/k5.html> >

<sup>62</sup>) Portál Českomoravská psychologická společnost – sborník Psychologické dny 2008: Já, my a oni [online], [cit. 2008-09-05] Dostupné na < <http://cmps.ecn.cz/pd/2008/html/k5.html> >

Při řízení motorového vozidla má podstatný význam také dobrá koordinace pohybů a včasná reakce na podnět.<sup>63</sup>

Senioři za volantem mají pomalejší reakce jak na předvídatelné, tak zejména na nepředvídatelné dopravní situace na pozemních komunikacích, tím se zvyšuje riziko vzniku dopravní nehody.

U seniorů řídících motorové vozidlo se zejména pozitivně hodnotí ten fakt, že většina z nich má smysl pro zodpovědnost, sebekriticky si uvědomuje hranice vlastní výkonnosti.<sup>64</sup>

Starší řidiči mají snahu využívat kompenzační mechanismy a na základě tohoto přístupu se mohou pohybovat v dopravě bez dopravních nehod, přestupků až do vysokého stáří i přes úbytek vlastních schopností, senzomotorické výkonnosti, psychofyzilogického vyčerpání, zpomaleným reakcím a ztíženému chápání nových situací.<sup>65</sup>

Kompenzace se projevuje tak, že starší řidiči méně riskují, jsou obezřetnější, jezdí po známých, krátkých trasách, vyhýbají se dopravní špičce, jízdě v noci, nepřekračují dovolené rychlosti.<sup>66</sup>

Domnívám se, že problematika věku a jeho vlivu na způsobilost v řízení bude stále aktuálnějším tématem. Jedním z důvodů je, že průměrný věk se neustále zvyšuje, tedy stoupá počet starých lidí a stejně tak jejich potřeba být mobilní.

Témata jako agresivní jízda řidičů, nezodpovědné chování mladých řidičů a problematika zdravotního stavu starších řidičů je v současnosti velmi aktuální. Tyto pojmy vyvolávají diskuze v médiích, v odborných i politických kruzích a také mezi běžnými občany. Formou kampaní a jiných preventivních opatření jsou hledány řešení, jak tyto rizika v dopravě eliminovat a zvýšit tak bezpečnost silničního provozu. Dle mého názoru důležitou roli v boji s těmito riziky hraje především dopravní výchova, každý občan zejména řidič, by

---

<sup>63</sup>) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 198.

<sup>64</sup>) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 200.

<sup>65</sup>) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 200.

<sup>66</sup>) ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: NAKLADATELSTVÍ KAROLINUM, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2. s. 200.

měl mít pocit, že se ho současné problémy dopravní bezpečnosti týkají a může se s nimi kdykoliv setkat.

## 4 STRES JAKO NÁSLEDEK DOPRAVNÍ NEHODY

Jeho obsah není chápán jednotně a objevuje se několik definic stresu. Na základě těchto definic lze stres obecně charakterizovat jako nespecifickou odpověď organismu na jakoukoliv zátěž, která je na něj kladena.<sup>67</sup>

Každý člověk je v běžném životě vystaven různým podnětům, na které je nucen reagovat. Některé podněty jsou natolik intenzivní, že zatěžují lidský organismus a člověk se s nepříjemnou zátěží musí snažit vyrovnat. U každého jedince je schopnost, odolávat psychickému tlaku vyvolanému nepříjemnou událostí odlišná. *„Důležitou roli v oblasti psychosociálního stresu hraje několik faktorů jako význam takové události, sociální podpora blízkých přátel, rodiny a také osobnostní charakteristika člověka, stav stresu se projevuje v symptomech tzv. adaptačního syndromu, což je reakce probíhající ve třech fázích:“*<sup>68</sup>

- 1) *Fáze poplachová, je náhlé narušení vnitřního prostředí organismu a je doprovázeno zvýšenou sekrecí hormonů dřeně nadledvinek.*
- 2) *Fáze rezistence, kdy je adaptace na stres maximální, organismus si na stresující podnět zvyká.*
- 3) *Fáze vyčerpání, která nastává, jestliže získaná rezistence je nedostatečná, výsledkem může být celkové selhání adaptační a regulační schopnosti.*

Určitá míra stresu je přirozenou součástí života každého člověka, ale některé podněty jako je například závažná dopravní nehoda jsou natolik silné, nezvladatelné, přesahující běžnou zkušenost, že vyvolávají psychické trauma. Pokud lidský organismus není schopen odolat intenzivnímu tlaku, tak přichází vyčerpání organismu, které může vážně ohrožovat zdraví i život člověka.

Psychické trauma způsobené dopravní nehodou vzniká v okamžiku, kdy člověk prožije vážnou dopravní nehodu, která v něm zanechá stopy ve formě dlouhodobých

---

67) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 359.

68) VIZINOVÁ, D. PREISS, M. *Psychické trauma a jeho terapie*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2000. 160s. ISBN 80-7178-284-X. s. 15.



psychických i fyzických následků. Dopravní nehoda, při níž došlo k vážnému ohrožení života či zdraví je natolik extrémně děsivá, že jejím působením jsou poničeny psychické a biologické adaptační mechanismy člověka.<sup>69</sup>

Trauma vyvolává pocit ohrožení života, zdraví, pocit bezmocnosti, nelze mu uniknout a nelze jej pochopit. Traumatickou událost lze chápat jako zranění, zranění týkající se emocí, které může být v mnoha případech závažnějšího a trvalejšího charakteru než zranění fyzická. V těžkém traumatu může člověk uvíznout, stále dokola se k němu vrací a znovu jej prožívá, ačkoliv od traumatické události uběhla dlouhá léta.<sup>70</sup>

Velmi nebezpečné je podceňování nebezpečí spojeného s dopravní nehodou. Lidé si nechtějí připustit, že právě oni by mohli zažít nepříjemnou životní zkušenost, ohrozit svůj život, zdraví či život a zdraví někoho jiného. Podrobněji se psychickému traumatu věnuji v následující podkapitole.

#### **4.1 PSYCHICKÉ TRAUMA OBĚTI DOPRAVNÍ NEHODY, JEHO ZNAKY A PROJEVY**

Obecně je psychické trauma charakterizováno příčinou přicházející zvnějšku, která je extrémně děsivá, navozuje prožitek ohrožení života, tělesné či duševní integrity a pocit bezmocnosti.<sup>71</sup>

Účast při dopravní nehodě, ztráta či zranění blízké osoby mohou způsobit vážné psychické, fyzické i sociální problémy. Jedním z hlavních rysů traumatu je, že člověkem velmi silně otřásá ztráta moci a vlivu, cítí se ohrožen, tyto negativní pocity mají za důsledek ztrátu důvěry ve smysl lidského života.<sup>72</sup>

Dalším pojmovým znakem traumatu je, že narušuje mezilidské vztahy. Bolest, utrpení a strach oslabují jedince a zesilují potřebu hledat pocit bezpečí a ochrany u druhých.<sup>73</sup>

---

<sup>69</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 359

<sup>70</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 359

<sup>71</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 360

<sup>72</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 360

<sup>73</sup>) VIZINOVÁ, D. PREISS, M. *Psychické trauma a jeho terapie*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2000. 160s. ISBN 80-7178-284-X. s. 17.

Lidé, kteří ztratili při dopravní nehodě blízkého člověka a sami přežili, velmi často zažívají silný dlouhodobě přetrvávající pocit viny. Vyčítají si, že sami přežili a nedokázali pomoci. Způsob, jakým vnímají sami sebe, ovlivňuje jejich chování vůči druhým lidem. Na jednu stranu se chce člověk od všech izolovat, na druhou stranu touží po ochraně ze strany blízkých.

Citlivost člověka vůči traumatizující situaci je ovlivněna mírou schopnosti ovládat zátěž, kvalitou mezilidských vztahů, také předcházejícími traumatizujícími zkušenostmi a dalšími faktory jako zralostí, úrovní kognitivních funkcí, některými osobnostními rysy.<sup>74</sup>

Psychická odolnost je u každého člověka odlišná. U některých jedinců jinak bez jakékoliv psychické poruchy se objevují fyziologické změny a změny v chování a prožívání, tyto změny nastávají buď ihned po traumatizujícím zážitku nebo se vyskytnou v následujících 2 – 3 dnech a lze je shrnout do diagnostické kategorie akutní reakce na stres, podstatou této reakce jsou obranné a ochranné reakce, které maximálně mobilizují rezervy postiženého jedince.<sup>75</sup>

Obranné reakce na stres rozeznáváme ve dvou podobách, obranná reakce typu A a obranná reakce typu B. „*Obranná reakce typu A je jinak nazývána jako reakce typu útěk nebo útok, kde podstatou této reakce je rychlá mobilizace sil k aktivní obraně, ve sféře tělesné, emoční i v oblasti chování můžeme pozorovat například následující změny:*“<sup>76</sup>

- svalové napětí,
- zrudnutí v obličeji,
- výrazné emoce,
- třes rukou, nohou i celého těla,
- agresivní projevy,
- nesoustředěnost aj.

---

<sup>74</sup> ) VIZINOVÁ, D. PREISS, M. *Psychické trauma a jeho terapie*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2000. 160s. ISBN 80-7178-284-X. s. 17.

<sup>75</sup> ) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 360

<sup>76</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 361

V menší míře se vyskytuje obranná reakce typu B, jinak nazývána jako pasivní. „Projevem jsou například mdloby nebo tzv. disociace, což je oddělení různých duševních procesů, které normálně fungují ve vzájemné integraci.“<sup>77</sup>

Člověk se tímto způsobem brání před silnými emocemi, které by jinak s velkou pravděpodobností, nedokázal kontrolovat. „Pro tuto podobu obranné reakce je typické, že člověk se chrání před ohrožením následujícím způsobem:“<sup>78</sup>

- omezením pohybu, strnulostí, ztuhlostí,
- emoce nejsou pociťovány ani projevovány,
- zpomalení fyziologických procesů,
- výrazně snížená schopnost porozumět verbálním sdělením aj.

Prožitá traumata v lidech jsou příčinou nízké sebedůvěry, nezájmu o budoucí život a objevují se u nich následujícími symptomy traumatu jako nadměrné vzrušení, intruzivní příznaky a příznaky stažení, sevření.<sup>79</sup>

Nadměrné vzrušení je způsobeno neustálým očekáváním nebezpečí, kdy lidský organismus se tímto způsobem udržuje ve stavu, kdy je schopen s nenadálým ohrožením bojovat nebo před ním uniknout. Lidé v tomto stavu jsou nervózní a přehnaně reagují na jakékoliv podněty, chovají se úzkostně, trpí poruchami spánku. Fyziologické projevy tohoto stavu jako třes, mdloby, pocení rukou mohou přetrvávat dlouhou dobu a stávají se těžko překonatelnou překážkou při návratu do normálního života.<sup>80</sup>

Intruzivní příznaky jsou někdy označovány jako tzv. flashbacky, což znamená, že se neustále vracejí vzpomínky na traumatickou událost, které jsou často vnímány jako realita.<sup>81</sup>

Jsou-li vnímány jako realita, tak člověk má i tendence přizpůsobit jim své chování. Prožívá stejně silné emoce, pocity úzkosti a strachu, trpí nočními můrami a jinými děsivými sny.

---

<sup>77</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 362

<sup>78</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 362

<sup>79</sup>) VIZINOVÁ, D. PREISS, M. *Psychické trauma a jeho terapie*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2000. 160s. ISBN 80-7178-284-X. s. 20

<sup>80</sup>) VIZINOVÁ, D. PREISS, M. *Psychické trauma a jeho terapie*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2000. 160s. ISBN 80-7178-284-X. s. 20

Příznaky sevření, stažení se vyskytují tehdy, kdy traumatická událost vyvolává v jedinci pocit bezmocnosti, není schopen aktivního jednání vůči nebezpečí a stejně tak nemá možnost utéct.<sup>82</sup>

Situaci chápe jako bezvýchodnou a řeší ji pouze vnitřně, sám v sobě, uzavírá se před okolním světem, těžko se svěřuje se svými negativními pocity a strachem.

## **4.2 POSTTRAUMATICKÁ STRESOVÁ PORUCHA JAKO NÁSLEDEK PROŽITÉ DOPRAVNÍ NEHODY.**

Závažná dopravní nehoda je natolik katastrofální, hrozivý zážitek, že za určitých okolností může reakce lidského organismu na tuto událost vykazovat znaky posttraumatické stresové poruchy. Posttraumatická stresová porucha se může objevit v každém věku a z časového hlediska i měsíce, roky po traumatické události. Ve většině případů bývají jejími průvodními znaky deprese a úzkosti.<sup>83</sup>

Postižení vyvolané touto poruchou má podobu agresivních výbuchů hněvu, zvýšená podrážděnost, přehnané úlekové reakce aj., organickou duševní poruchu mohou připomínat potíže s pamětí, soustředěním, emoční labilita, bolesti hlavy, závratě.<sup>84</sup>

Výše uvedené symptomy mohou být pouze mírné, anebo natolik závažné, že ovlivňují běžnou kvalitu života a nutí postiženého vyhledat odbornou pomoc.

Proto, aby mohla být diagnostikována posttraumatická stresová porucha, musí být splněna některá kritéria, z kterých lze skutečně dovozovat na tento druh poruchy. „*Základní kritéria posttraumatické stresové poruchy jsou:*“<sup>85</sup>

- *jedinec byl vystaven traumatické události, při níž někdo přišel o život nebo utrpěl vážné zranění,*

---

<sup>81</sup>) VIZINOVÁ, D. PREISS, M. *Psychické trauma a jeho terapie*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2000. 160s. ISBN 80-7178-284-X. s. 21

<sup>82</sup>) VIZINOVÁ, D. PREISS, M. *Psychické trauma a jeho terapie*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2000. 160s. ISBN 80-7178-284-X. s. 21

<sup>83</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 363

<sup>84</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 365

<sup>85</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 364

- *traumatická událost je opakovaně prožívána ve formě představ, myšlenek, iluzí, objevuje se ve snech aj.,*
- *jedinec se vyhýbá myšlenkám, místu, činnostem, které jsou spojeny s traumatickou událostí,*
- *objevují se trvalé příznaky zvýšené podrážděnosti,*
- *jedinec se izoluje od společnosti,*
- *u jedince se vyskytují obtíže psychického i fyzického charakteru.*

Tyto projevy upozorňující na výskyt výše zmíněné psychické poruchy nelze podceňovat. Neléčená posttraumatická stresová porucha může vést až k trvalým změnám osobnosti.

Do jisté míry je možné předvídat, jakým způsobem bude osoba zasažená traumatickou událostí zvládat velký stres, pocity beznaděje a úzkosti, které ji doprovázejí. Věk, stav duševního zdraví, osobnost, zvládání stresových situací v minulosti jsou faktory ovlivňující vznik této poruchy, starší lidé, děti jsou skupiny, u kterých se zvyšuje pravděpodobnost vzniku poruchy, neboť se jedná o vývojové fáze, kde citlivost člověka na stres je vyšší.<sup>86</sup>

Stejně tak skupiny lidí, jejichž pohled na svět je spíše pesimistický a v minulosti prožili stresové situace, které nedokázali zvládat, jsou náchylnější k posttraumatické stresové poruše. V neposlední řadě je nutné zmínit, že významný vliv na úspěšné zvládání krizových situací má fakt, jak vnímá člověk sám sebe, co od sebe v životě očekává, jeho úroveň sebedůvěry a jak vysoké nároky na něj klade okolí. Nereálné a vysoké nároky eskalují vnitřní napětí, stres a ztěžují nalézání řešení, jak se vyrovnat s krizí.<sup>87</sup>

Odborná pomoc formou psychoterapie je ideálním řešením pro odstranění nebo zmírnění negativních vlivů závažné dopravní nehody na duševní i tělesný stav člověka, mezi metody, které jsou aplikovány z důvodu prevence posttraumatické stresové poruchy, patří zejména debriefing, defusing a individuální forma psychosociální pomoci.<sup>88</sup>

Tyto metody se aplikují nejen na účastníky silničních dopravních nehod trpící v důsledku dopravní nehody traumatem, ale i na osoby zastávající místa záchranářů či jiných

---

<sup>86</sup>) VIZINOVÁ, D. PREISS, M. *Psychické trauma a jeho terapie*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2000. 160s. ISBN 80-7178-284-X. s. 27

<sup>87</sup>) VIZINOVÁ, D. PREISS, M. *Psychické trauma a jeho terapie*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2000. 160s. ISBN 80-7178-284-X. s. 29

osob, kteří asistují při dopravní nehodě, hasiči, policisté aj. Jejich povolání jsou natolik psychicky náročná, že je vhodné touto formou pomoci předcházet negativním trvalým psychickým následkům.

### 4.3 FORMY VYROVNÁNÍ SE S DOPRAVNÍ NEHODOU JAKO TĚŽKOU ŽIVOTNÍ SITUACÍ

V současnosti se v odborné literatuře setkáváme s pojmem coping nebo-li vyrovnávací strategie znamenající v překladu zvládnání těžkostí. „*Pod zvládnáním těžkostí rozumíme zvládnání nadlimitní, nepřiměřené zátěže nikoliv běžné zátěže, která je součástí každodenního života.*“<sup>89</sup>

Dopravní nehodu, jejímž následkem je vážné zranění účastníka nehody nebo dokonce jeho usmrcení, řadíme svojí povahou k mimořádně těžké zátěži, pro jejíž řešení často člověk nemá potřebné znalosti a dovednosti.

Tento termín se někdy nesprávně zaměňuje s pojmem adaptace, pojmy spolu souvisí, ale nejsou zcela totožné. Adaptací se také rozumí určitá aktivita člověka směřující ke zvládnání zátěže, ale v tomto případě mluvíme spíše o lehčí zátěži, pro člověka je poměrně dobře zvládnutelná.<sup>90</sup>

Pro úspěšný boj s takovouto traumatickou událostí musí jedinec najít vhodný způsob a formu chování, kterým se přizpůsobí nenadálé životní situaci.

Mezi tyto způsoby a formy chování patří vrozené vyrovnávací strategie, o kterých bylo pojednáno již v kapitole nazvané Stres jako následek dopravní nehody. Dále pak lze také za vyrovnávací strategie považovat i vědomé adaptivní postupy, které se osvědčují, jsou vysoce užitečné, zdravé a život obohacující.<sup>91</sup>

---

<sup>88</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 364

<sup>89</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 46

<sup>90</sup>) KŘIVOHLAVÝ, J. *Sestra a stres*. 1. vydání. Praha: GRADA a.s., 2009. 128s. ISBN 978-80-247-3149-0 s. 9

<sup>91</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 48

Tyto adaptivní, vědomé strategie lidem pomáhají znovu nalézt životní rovnováhu, umožňují pochopit smysl, proč se traumatická událost v podobě dopravní nehody stala. Jsou způsobem, jak navázat spojení se sebou samým, se svými emocemi. Za adaptivní postupy považujeme zejména kontakt s vlastními pocity, schopnost ulevit si pláčem či hněvem.<sup>92</sup>

Mnoho lidí má problémy projevat své emoce, pláč považují za znak slabosti. Na pláč, úzkost či zlost je spíše nahlíženo jako na tabu, ale právě projev emocí dává člověku velkou šanci vyrovnat se s traumatem přirozenou cestou.

Dále je to schopnost sdílet a sdělovat, v mezilidských vztazích je velmi důležitá tato schopnost přiznat si, co právě prožíváme a zároveň umět druhé lidi vyslechnout.<sup>93</sup>

Vypovídat se z blokujících pocitů a vyslechnout názor druhých lidí usnadňuje cestu nalézt řešení pro vlastní na první pohled bezvýchodnou životní situaci. Často se po prožitém traumatu lidé ocitají v situaci naprostého psychického, ale i duševního vyčerpání, kdy mají silnou potřebu např. jíst sladké, mít hodně spánku apod. Tyto své potřeby by neměli přehlížet, ale naopak svým potřebám vyhovět. Je důležité mít kontakt s vlastními potřebami a vlastním tělem.

Mezi jiné přirozené vyrovnávací strategie řadíme také schopnost využít předcházející životní zkušenosti nebo také využít zkušeností blízkých lidí, nechat se inspirovat literárními příběhy, jež rozšiřují oblast našich vlastních možností a v neposlední řadě je neméně důležitá také osobní víra a naděje v lepší budoucnost.<sup>94</sup>

Dopravní nehoda stejně jako jiné katastrofy představuje velmi bolestnou zkušenost v životě toho, kdo ji prožil. Velmi často, týká se to zejména dopravních nehod, při kterých došlo ke ztrátám na životě či těžkým zraněním, se v člověku objevují pocity osamělosti, viny, nejistoty a silného zármutku. Je třeba nepodceňovat přirozené vyrovnávací mechanismy lidského organismu, dávat průchod vlastním emocím a předcházet tak vzniku závažnějších psychických diagnóz jako je například posttraumatická stresová porucha.

---

<sup>92</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 48

<sup>93</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 48

<sup>94</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 52

## 5 PODPORA A PORADENSTVÍ OBĚTEM DOPRAVNÍCH NEHOD

Poradenství účastníkům dopravních nehod je v současnosti aktuálním tématem, neboť počet dopravních nehod je stále vysoký. Veřejností velmi intenzivně vnímanou kategorií dopravních nehod jsou silniční dopravní nehody, na které je zaměřena tato diplomová práce.

Dopravní nehoda představuje pro její účastníky novou situaci, která je spojena nejen s psychickou, emocionální či zdravotní újmou, ale také s nutností vyřídit spoustu ostatních záležitostí jako zejména jednání s úřady, pojišťovnami, soudy aj. Při vyřizování těchto praktických záležitostí potřebuje poškozený dopravní nehodou velké množství informací z oblasti právní, psychosociální, případně psychologické. Poradenství je tedy chápáno v širším slova smyslu jako především konzultační činnost vedoucí k nápravě již vzniklé situace po dopravní nehodě a podpora je chápána jako praktická forma pomoci.<sup>95</sup>

Poradenství formou konzultací otevírá pro klienta (oběť dopravní nehody) více možnosti, jak řešit vznik nové problémové situace a napomáhá po dopravní nehodě zlepšit kvalitu jeho života. Praktická forma pomoci může mít několik forem, z nichž k nejvýznamnějším patří podpora právní, sociální a pak také psychická a morální podpora, která hraje důležitou roli ve vyrovnání se s dopravní nehodou.<sup>96</sup>

Jednotlivec či skupina lidí zasažených dopravní nehodou se stanou jejími oběťmi. Pod pojmem oběť rozumíme podle jedné z několika klasifikací obětí nejen přímé účastníky dopravní nehody, ale také příbuzné, přátelé obětí přímých, záchranáře, lidé, kteří se ocitli na místě, kde se dopravní nehoda odehrála.<sup>97</sup>

U všech těchto skupin obětí se mohou vyskytovat posttraumatické jevy a způsob vedení konzultační činnosti závisí na skutečnosti, o jakou skupinu obětí se jedná.<sup>98</sup>

---

<sup>95</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 8. přepracované a doplněné vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 168

<sup>96</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 8. přepracované a doplněné vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 169

<sup>97</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 377

<sup>98</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 378



Oběti dopravních nehod mají ve většině případů silnou potřebu o prožité traumatizující události opakovaně mluvit, je to způsob, jak neočekávané situaci porozumět. V této fázi, kdy hledají smysl, proč se taková událost stala právě jim, přichází vhodný okamžik na pomoc ze strany odborníků. Vyškolení pracovníci organizací poskytujících podporu a poradenství plní své role tím, že naslouchají, vyjadřují uznání, nepodceňují význam prožité události a dávají najevo pochopení a v konečné fázi nalézají vhodné řešení.

## 5.1 ZÁKLADNÍ ZÁSADY KRIZOVÉ INTERVENCE U OBĚTÍ DOPRAVNÍCH NEHOD

*„Zjednodušeně lze říci, že krizová intervence je odborná metoda práce s člověkem, který se dostal do krizové situace, krizovou situaci osobně prožívá jako nepříjemnou a negativně ovlivňující jeho každodenní život.“<sup>99</sup>*

Úspěšnost krizová intervence u člověka, který zažil dopravní nehodu, závisí na celé řadě faktorů a okolností. Při volbě možného typu podpory musí vzít odborný pracovník v úvahu okolnosti nehody a následné chování ostatních účastníků nehody, časové období, které uplynulo od události, osobnostní dispozice poškozeného. Rozhodující je také osobnost potencionálního pomáhajícího, jeho zralost, vnímavost, citlivost a také zda má dostatek profesních zkušeností.<sup>100</sup>

Základní zásadou krizové intervence je prožitky zasaženého alespoň nezhoršovat.<sup>101</sup>

V momentě, kdy se vyškolená osoba setká s člověkem po dopravní nehodě, nemůže zcela jednoznačně říci, zda na základě poskytnuté pomoci zasažený skutečně nalezne východisko z krizové situace. Platí ale teze, že když nelze člověka po dopravní nehodě podpořit, je podstatné mu neublížit, nezhoršovat jeho negativní pocity. Přistupovat k němu s velkou dávkou pochopení a snahou mu porozumět.<sup>102</sup>

---

<sup>99)</sup> VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 59

<sup>100)</sup> CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 8. přepracované a doplněné vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 174

<sup>101)</sup> CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 8. přepracované a doplněné vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 174

<sup>102)</sup> CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 8. přepracované a doplněné vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 174

Mezi další pravidla patří nenechávat pozůstalé, účastníky dopravních nehod o samotě. Dát najevo zájem a empatii je ve většině případů účinnější forma pomoci, než nechat daného člověka o samotě s přesvědčením, že je to právě to, co si v tuto chvíli nejvíce přeje. Na druhou stranu je vhodné pomoc správně načasovat a na postiženého nespěchat, když zpozorujeme, že o ni v danou chvíli nestojí.<sup>103</sup>

Důvody odmítání mohou mít různé příčiny. Například zasažená osoba považuje přijetí pomoci za známku slabosti nebo se věnuje více pomoci svým blízkým a své pocity si nestačí plně uvědomovat. Další skupinu tvoří také ti, kteří se potřebují s traumatem vnitřně vyrovnat a teprve poté jsou ochotni přijmout nabízenou pomoc.<sup>104</sup>

Další zásadou je neposuzovat postiženého podle svých měřítek, ale vnímat individuální rysy jeho osobnosti, traumatickou situaci nezlehčovat. Nekritizovat postiženého za projevy jeho chování po dopravní nehodě, naopak být k němu tolerantní a aktivně naslouchat.

Na závěr této podkapitoly zmiňuji také dva stupně krizově – intervenční techniky pro vyrovnání se s traumatem, a to debriefing a defusing.<sup>105</sup>

Debriefing je metoda, která se provádí obvykle s časovým odstupem 48 hodin od události, má formu skupinového sezení za účelem analýzy traumatické události.<sup>106</sup>

Defusing v překladu znamená zbavit situaci výbušnosti, provádí se 1 až 8 hodin po traumatické události a není nutné, aby byl účasten kvalifikovaný psycholog.<sup>107</sup>

Jsou to metody, o kterých jsem se již stručně zmínila v souvislosti s posttraumatickou stresovou poruchou. Vycházejí ze základních zásad krizové intervence a lze je využít jako metody pomoci u všech typů obětí.

---

<sup>103</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 8. přepracované a doplněné vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 175

<sup>104</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 8. přepracované a doplněné vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 175

<sup>105</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 381

<sup>106</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 381.

<sup>107</sup>) VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vydání. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 544s. ISBN 80-7178-696-9. s. 381

## 5.2 VYBRANÉ ORGANIZACE POSKYTUJÍCÍ PODPORU A PORADENSTVÍ

V práci byly zvoleny především organizace, které jsou nestátními neziskovými subjekty a svoje služby nabízejí zdarma. Lze o nich také říci, že zabývají především právním poradenstvím. Z praktického hlediska je ve většině případů právní pomoc považována za základní formu podpory pro účastníky dopravních nehod a patří současně se zdravotní, psychickou a morální pomocí k nejdůležitějším formám.<sup>108</sup>

Obecně se pomocí obětem dopravních nehod zabývají občanské poradny, které jsou nejčastěji zřizovány při nestátních neziskových organizacích a jejich hlavním úkolem je poskytovat poradenství klientům v krizových situacích. Aktualizovaný seznam těchto občanských poraden najdeme také na webových stránkách Asociace občanských poraden, která v současné době registruje 40 občanských poraden, jejich dotešovaných pracovišť a kontaktních míst, v 66 místech České republiky, občanské poradny se věnují nezávislému, nestrannému, bezplatnému a sociálně odbornému poradenství.<sup>109</sup>

Pomoc přichází ze strany profesionálních pracovníků a jejich hlavní náplní práce je především aktivní účast na problémech klientů a poskytování informací týkající se nejrůznějších oblastí jako sociální problematiky, právních vztahů, bydlení, lidských práv aj.

Mezi vybrané nestátní neziskové subjekty poskytující poradenství a podporu obětem dopravních nehod patří:

České sdružení obětí dopravních nehod ( ČSODN)

*„Účelem tohoto sdružení je sdružovat oběti dopravních nehod a pozůstalé po obětech dopravních nehod a odbornou a laickou veřejnost, která má zájem o zlepšení situace obětí a pozůstalých a o zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Cílem aktivity sdružení je jak zlepšení situace dopravní nehodovosti, tak zlepšení kvality života obětí dopravních nehod a pozůstalých v případech, že už se nehoda s následky na zdraví či na životech stala.“<sup>110</sup>*

---

<sup>108</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 8. přepracované a doplněné vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 169

<sup>109</sup>) CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 8. přepracované a doplněné vydání. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 170

<sup>110</sup>) Portál Českého sdružení obětí dopravních nehod [online], 2009 [cit. 2009-02-18]. Dostupné z: <<http://www.csodn.cz/>>

Sdružení poskytuje především psychosociální a právní poradenství, jeho snahou je, aby se lidé za účasti odborníků vzpamatovali z prožitého traumatu. Prostřednictvím konzultací a vyjadřování psychické, morální podpory klientům napomáhá jejich návratu do každodenního života. Zprostředkovává kontakty na další subjekty zabývající se problematikou dopravních neštěstí a v neposlední řadě vyvíjí iniciativu vedoucí ke změnám platné právní úpravy týkající se postavení osob poškozených dopravní nehodou.

#### Dětská dopravní nadace

Dětská dopravní nadace vznikla v roce 1995 jako nadace Autoklubu Bohemia asistence, a.s. (ABA) poskytující asistenční služby pro motoristy. „*Cílem nadace je pečovat materiálně i finančně o děti, jejichž rodiče zahynuli při dopravní nehodě, tedy o sirotky a polosirotky po obětech dopravních nehod, kteří nedosáhli 18 let věku a nejsou výdělečně činní nebo dětem, které mají fyzické následky z dopravních nehod.*“<sup>111</sup>

Nadace poskytuje pomoc dětem, které se po smrti rodičů následkem dopravní nehody, ocitají nejen bez rodinného zázemí, ale je také ohrožena jejich budoucnost tím, že bez psychické a finanční podpory nemají možnost dosáhnout kvalitního vzdělání.

#### Nadační fond Kolečko

Nadační fond Kolečko se podobně jako Dětská dopravní nadace orientuje na pomoc dětem postiženým následky dopravních nehod a svoje úsilí věnuje také osvětě. Preventivně působí formou kampaní na širokou veřejnost, především na účastníky silničního provozu a upozorňuje tak na nebezpečný fenomén v podobě dopravních nehod.

#### Bílý kruh bezpečí (BKB)

Bílý kruh bezpečí je primárně zaměřen na pomoc obětem trestné činnosti a prevenci kriminality.<sup>112</sup>

V souvislosti se svým posláním nabízí také pomoc obětem dopravních nehod a pozůstalým po obětech dopravních nehod, které byly zaviněny řidičem pod vlivem alkoholu či jiných omamných látek. Bílý kruh bezpečí řeší především právní otázky a podporuje klienty v situaci, kdy jsou v postavení svědka dopravní nehody či přímo poškozeného.

---

<sup>111</sup>) Portál Dětská dopravní nadace [online], 2012 [cit. 2012-01-12]. Dostupné z: <<http://www.detskadopravninadace.cz/statut>>

<sup>112</sup>) Portál Bílý kruh bezpečí [online], 2014 [cit. 2014-05-06]. Dostupné z: <<http://www.bkb.cz/pomoc-obetem/>>

Dalšími organizacemi, na které se mohou oběti dopravních nehod či pozůstalý po dopravních nehodách obrátit, jsou např. Liga lidských práv, Veřejný ochránce práv nebo také různé církevní instituce jako je Česká katolická charita. V České republice funguje i Psychosociální intervenční tým ČR, jehož hlavní náplní je pomáhat obcím a lidem po mimořádných událostech včetně dopravních nehod.

Dle mého názoru je pro oběť dopravní nehody nesmírně důležitý pocit, že není na náročnou situaci v životě sama. Lidem vědomí, že mají někoho, na koho se mohou obrátit, dodává vnitřní sílu pro boj s traumatickou událostí. Někdy lze nalézt pomoc a podporu u rodiny, blízkých přátel, jindy jsou okolnosti případu natolik závažné, že je nutné se obrátit na odborníky. Jak vyplývá z této kapitoly, v České republice již existuje poměrně velké množství institucí nabízející právní, sociální a také morální podporu pro poškozené účastníky dopravních nehod, pozůstalé.

## 6 PREVENCE DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI

Bezpečnost dopravy je v současnosti stále často skloňovaným pojmem, neboť statistiky dopravních nehod ukazují, že počet dopravních nehod je nadále vysoký a jejich následky bývají tragické. Ke zvyšování bezpečnosti v dopravě přispívá především zavádění preventivních opatření. Hlavním úkolem preventivních opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu je zvýšit připravenost účastníků silničního provozu na vznik dopravní nehody a zejména také radí, jak dopravním nehodám předcházet.

*„Dle skupin, na které jsou v dopravě zacíleny preventivní aktivity, rozlišujeme tři druhy prevence:“<sup>113</sup>*

- *Primární prevenci týkající se řidičů a účastníků silničního provozu, kteří se nechovají rizikově, a která má za cíl zabránit vzniku takového rizikového chování.*
- *Sekundární prevenci týkající se těch řidičů a účastníků silničního provozu, kteří se chovají rizikově a pomocí nastavených opatření je snaha jejich chování změnit.*

---

<sup>113</sup>) ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. 1. vyd. Olomouc: UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI, 2009. 186 s. ISBN 978-80-244-2375-3. s. 30

- *Terciární prevenci vztahující se na ty řidiče a účastníky silničního provozu, kteří se chovali rizikově, ale už se nechovají a v rámci prevence je vyvíjena snaha současné chování podpořit. Dále na řidiče a účastníky silničního provozu, kteří se chovají nadále rizikově a pomocí preventivních opatření je snaha jejich chování modifikovat.*

Jedním z nástrojů, jak zvýšit bezpečnost v silniční dopravě, je projekt vědy a výzkumu Ministerstva dopravy ČR, v jehož rámci vznikla Observatoř bezpečnosti silničního provozu, jejíž hlavním cílem je snížení dopravní nehodovosti v České republice pomocí zpracovávání dat pro identifikaci konkrétních problémů týkající se bezpečnosti silničního provozu. Za tímto účelem byl také vytvořen dokument Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2012 – 2020, podle kterého je hlavním cílem snížit do roku 2020 počet usmrcených osob v silničním provozu.<sup>114</sup>

Součástí prevence je také dopravní výchova, která je zaměřena především na nejmladší účastníky silničního provozu. Děti a mládež jsou nejprve seznamováni s pravidly silničního provozu teoreticky prostřednictvím nejrůznějších názorných pomůcek a pak prakticky zkouší využít získané znalosti na dopravních hřištích.<sup>115</sup>

Účastníci silničního provozu jsou různými druhy kampaní, letáky či filmovými spoty upozorňováni na možná rizika v dopravě a tak motivováni k dodržování pravidel silničního provozu. Existují i tzv. rehabilitační programy pro řidiče, jejichž cílem je změnit postoj řidičů k bezpečnosti v dopravě, kteří již pravidla silničního provozu porušili. V souvislosti s rehabilitačními programy pro řidiče lze jmenovat projekt REPADO financovaný z Programu bezpečnostního výzkumu Ministerstva vnitra ČR.<sup>116</sup>

Součástí prevence dopravní nehodovosti jsou také bezpečná vozidla, to znamená, že vozidla by měla být v takovém technickém stavu, který odpovídá požadavkům příslušných právních předpisů. Stejně tak stav a kvalita pozemních komunikací do jisté míry ovlivňuje vznik dopravních nehod. Dále pak správná funkce signalizačních zařízení, kvalita dopravních značení, zabezpečení dopravních přechodů, to vše jsou oblasti v dopravě, kterým by měla být

---

<sup>114</sup>) Portál BESIP [online], 2009 [cit. 2009-02-18]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>>

<sup>115</sup>) Portál BESIP [online], 2009 [cit. 2009-02-18]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>>

<sup>116</sup>) Portál Centrum dopravního výzkumu [online], 2014 [cit. 2014-05-15]. Dostupné z: <<http://www.repado.cz/projekt/>>

také věnována pozornost a jak již bylo řečeno v předcházejících kapitolách, při zkoumání příčin dopravních nehod je nelze opomenout.

V České republice se velmi intenzivně věnuje tématu bezpečnosti v dopravě BESIP, hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu, který je samostatným oddělením Ministerstva dopravy ČR.

## 6.1 PREVENTIVNÍ PROGRAMY REALIZOVANÉ BESIP

V rámci prevence dopravní nehodovosti existuje množství nejrůznějších preventivních projektů vztahující se k bezpečnosti v silniční dopravě. Většinu z preventivních programů realizuje již zmiňovaný BESIP. V této práci uvedu jen některé z kampaní, projektů, které buď proběhly a výrazně se zapsaly do podvědomí veřejnosti nebo v současnosti právě probíhají.

V předcházejících letech proběhla například kampaň zaměřená proti užívání alkoholu či jiných omamných látek za volantem, která byla označena pod názvem *Je to na tobě*. Na této kampani se podílela i skupina Chinaski. Součástí této bezpečnostní akce byla možnost, pro návštěvníky koncertu skupiny, vyzkoušet si prostřednictvím speciálních brýlí a her, řízení automobilu pod vlivem alkoholu. Na stejném principu byla založena také kampaň – *Domluvme se* – organizována od roku 2006 ve spolupráci Iniciativy zodpovědných pivovarů Českého svazu pivovarů a sladoven a FÓRA PSR.

Dále velmi známá kampaň *Nemyslíš, zaplatíš*, zaměřená na mladé řidiče do 25 let. Tato kampaň se snažila působit na chování mladých řidičů způsobem, který měl vyvolávat negativní emoce. V současnosti kampaň není aktivní, ale stále je možné nahlédnout na webové stránky kampaně nebo navštívit facebookový profil.

V březnu 2014 proběhl preventivní projekt pod názvem – *Zebra se za tebe nerozhledne*.

„ Cílem projektu bylo preventivně působit na chodce a další účastníky silničního provozu, aby si osvojili dodržování pravidel bezpečného přecházení vozovky “<sup>117</sup>

Projekt byl realizován na základě cílů vytyčených v dokumentu známého pod názvem Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020 a reaguje na velmi rozšířený, ale nesprávný mýtus o absolutní přednosti chodců na silničních přechodech.

---

<sup>117)</sup> Portál BESIP [online], 2009 [cit. 2009-02-18]. Dostupné z: < <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/142-zebra-se-za-tebe-nerozhledne> >

Pak jsou tu také projekty zaměřené na děti a mládež. Kampaň – *Máme zelenou* – je cílena na děti předškolního věku, mladšího školního věku. Interaktivní formou seznamuje děti s pravidly silničního provozu. Webové stránky této kampaně jsou také nadále aktivní.

Kampaň – *Na kole jen s přilbou* – poukazuje na důležitost užívání cyklistické přilby při jízdě na kole, která v mnoha případech může zachránit život cyklisty. I na této kampani spolupracují známé tváře tentokrát ze světa sportu. Svoji účastí pomáhají kampani dostat se do podvědomí široké veřejnosti.

V současnosti je velmi aktuální kampaň nazvaná – *Besipky*. Na kampani také spolupracuje Česká televize. Cílem této kampaně je formou krátkých videí upozorňovat na aktuální problémy týkající se bezpečnosti v silniční dopravě. Videá názorně ukazují důsledky nedodržování pravidel silničního provozu. Apelují na dodržování nejvyšších povolených rychlostí v obci, mimo obec, na dálnici, správný způsob předjíždění, respektování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, správné chování na železničních přejezdech aj.

Jednotlivé kampaně a projekty v dopravě realizuje BESIP také ve spolupráci s Policií České republiky a s Městskými útvary Policie České republiky. Prevence v dopravě je velmi často realizována především formou osvěty a předávání důležitých informací. Myslím si, že úspěšnost prevence v dopravě závisí nejen na formě a způsobu provádění preventivních opatření, ale také na jejich intenzitě a četnosti. Zároveň by preventivní opatření měla být volena tak, aby vyvolávala emoce a podněcovala k přemýšlení o problému. Do preventivní práce by se měli zapojovat nejen Policie ČR, ale také učitelé škol, autoškol, studenti, rodiče, politici, media, tedy škála zúčastněných subjektů by měla být co nejširší.



## II. PRAKTICKÁ ČÁST

## 7 VYMEZENÍ ZKOUMANÉHO PROBLÉMU

Praktická část diplomové práce je zaměřena na analýzu dopravní nehodovosti a také na analýzu hlavních příčin dopravní nehod v České republice s orientací na mladé řidiče osobních motorových vozidel ve věku od 18 do 25 let. Věnuje se především problematice závislosti počtu dopravních nehod osobních motorových vozidel na věku řidiče a také hlavním příčinám dopravních nehod osobních motorových vozidel, jejímž viníkem jsou mladí řidiči od 18 do 25 let. Informace získané na základě důkladné studijní přípravy teoretických podkladů, také statistických údajů Policie ČR jsou doplněny o výzkumné šetření zkoumaného problému.

S ohledem na rozsah a téma diplomové práce je výzkum směřován k široké veřejnosti, nikoliv jen na specifické skupiny řidičské populace, prováděný výzkum má zjistit jejich pohled na stále aktuální téma vysokého počtu dopravních nehod zaviněných mladými řidiči ve věku od 18 do 25 let a dále je provedena výzkumná sonda také do tématu nepřiměřeně vysoké rychlosti jako příčiny dopravních nehod této věkové skupiny řidičů.

### 7.1 ZVOLENÁ METODOLOGIE A METODY ZKOUMÁNÍ

Získávání dat z výzkumného šetření předcházelo podrobné studium odborné literatury a veškerých dalších podkladů, které souvisejí s problematikou příčin dopravních nehod v České republice. Na základě seznámení se s dostupnými teoretickými podklady je formulován problém, který má být v praktické části diplomové práce zkoumán, byl zvolen kvantitativnímu výzkumu metodou dotazníkových šetření. Podstatou dotazníkové metody je získávání dat písemnou formou, kdy respondent vyplňuje dotazník sám.<sup>118</sup>

Výzkumné šetření probíhá formou anonymního, písemného dotazníku složeného z 23 otázek uzavřeného typu, kladených jasně, srozumitelně tak, aby respondent neměl pochybnosti o tom, na co je dotazován a bez komplikací jim porozuměl. Dotazníková metoda byla zvolena z důvodů, že je poměrně organizačně a ekonomicky nenáročná a umožňuje získání velkého množství informací v relativně krátké době.

---

<sup>118</sup>) SURYNEK, A., KOMÁRKOVÁ, R., KAŠPAROVÁ E., *Základy sociologického výzkumu*. 1. vydání. Praha: MANAGMENT PRESS, 2001. 159 s. ISBN 80-7261-038-4. s. 80.

Při zpracování dat získaných z výzkumného šetření jsou využity matematicko-statistické metody, dále metody informační analýzy a komparace v prostoru (ČR) a v příčinách. Analýza je v diplomové práci aplikována při hodnocení statistických informací získaných ze Statistik dopravní nehodovosti Policie ČR a také informací obsažených v dotaznících. Komparace je použita především při práci s dotazníky, a to zejména při vyhodnocování obdobných odpovědí na téže otázky. Získané výsledky jsou zpracovávány do grafů.

## 8 VYTYČENÍ HYPOTÉZ

Pracovní hypotézy vycházejí z cíle praktické části diplomové práce, kterým je analýza dopravních nehod a jejich příčin na území České republiky a dále z informací v teoretické části práce týkající se především řidiče silničního motorového vozidla jako subjektivní příčiny dopravních nehod, u něhož je jedním z důležitých faktorů ovlivňující jeho chování za volantem věk.

Z hlediska bezpečnosti silniční dopravy byly v teoretické části práce definovány věkové skupiny, které jsou považovány za rizikové, mladí řidiči ve věku 18 – 25 let a senioři, řidiči starší 65 let. Vzhledem k současnému módnímu trendu být mobilní a způsobu života současné společnosti se zvyšuje počet mladých lidí, kteří jsou majiteli řidičského průkazu, a na základě shora uvedeného lze konstatovat, že je vyšší i riziko vzniku dopravních nehod.

Z těchto důvodů byly zvoleny následující hypotézy:

H1 – Vyšší počet dopravních nehod je zaviněn řidiči osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let

H2 – Nepřiměřená rychlost je hlavní příčinou dopravních nehod u řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let.

Tyto hypotézy budou v praktické části diplomové práce v kapitole nazvané Vyhodnocení hypotéz na základě získaných informací ze statistických a dotazníkových šetření budou buď potvrzeny nebo vyvráceny.

## 9 CHARAKTERISTIKA ZKOUMANÉHO SOUBORU

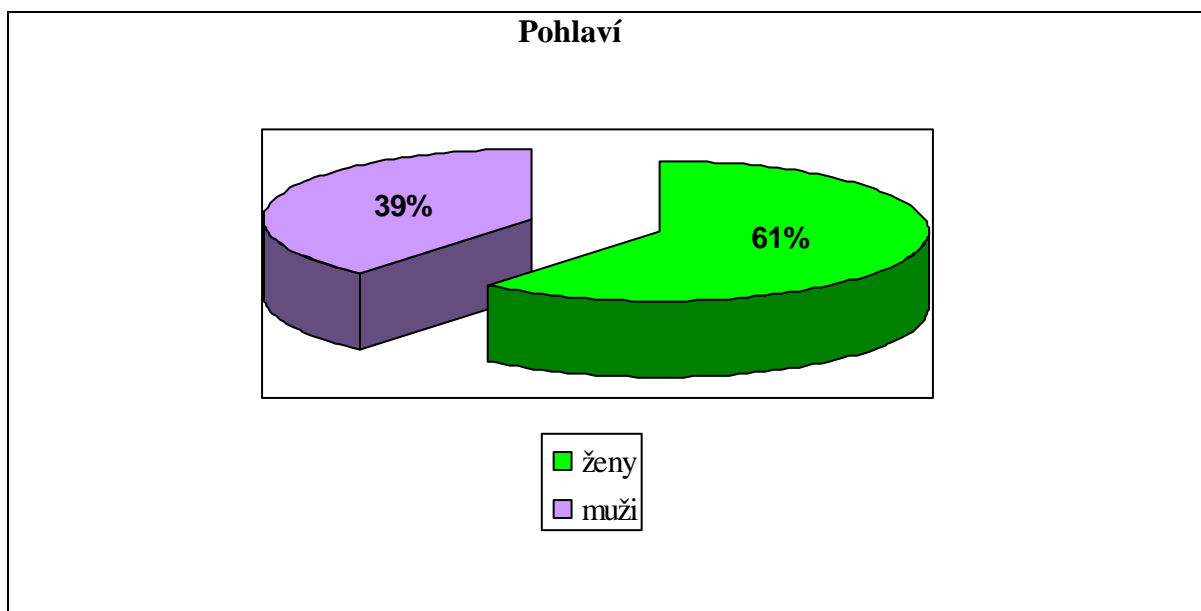
Na základě popisu zkoumaného problému a vytvoření pracovních hypotéz byl vybrán zkoumaný soubor složený z respondentů se středoškolským a vysokoškolským vzděláním, kteří vyjádřili ochotu spolupracovat na vyplnění dotazníku. Byl omezen dolní věkovou hranicí 18 let, neboť dotazník byl zaměřen především na respondenty, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění.

Vzorek tvořilo 57 respondentů, kteří byli vybráni na základě výše uvedených znaků. Bylo odevzdáno 56 vyplněných dotazníků, 1 dotazník nebyl odevzdán a 2 byly vyplněny pouze částečně, z tohoto důvodu nebyly do výzkumu zahrnuty. Dotazníky byly vyhotoveny v písemné podobě a předány osobně do státních institucí, institucí samosprávy a výrobních podniků, žádný dotazník nebyl rozesílán elektronickou formou či poštou.

Pohlaví respondentů:

Dotazníkového šetření se účastnilo mužů a žen v poměru 33:21. Z 54 odevzdaných a řádně vyplněných dotazníků tvořili 39 % respondentů muži a 61 % respondentů ženy. Věkovou strukturu respondentů znázorňuje následující graf.

Obr. č.1- Pohlaví respondentů

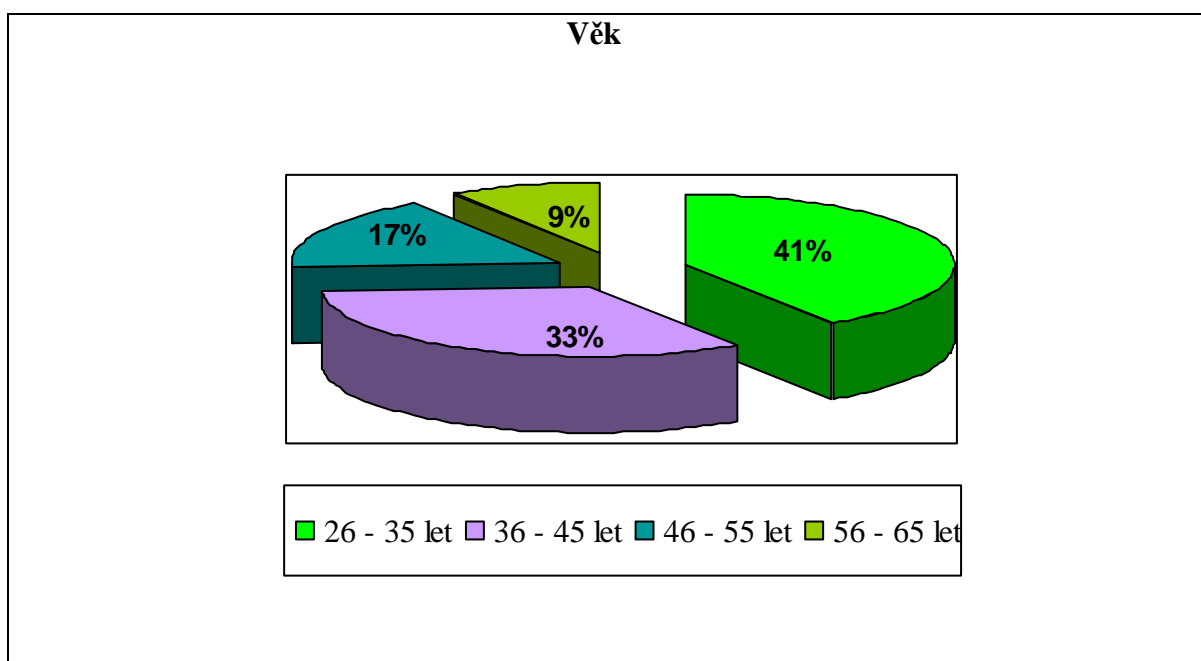


Zdroj: vlastní

Věk respondentů:

Pro zjednodušení odpovědi na otázku týkající se věku byly v dotazníku vytvořeny následující věkové kategorie, 18 let, 18–25 let, 26–35 let, 36–45 let, 46–55 let, 56–65 let a poslední věkovou kategorií byla kategorie respondentů nad 65 let. Tyto věkové kategorie byly vytvořeny také s ohledem na informace uvedené v teoretické části mé diplomové práce. Ze zaškrtnutých odpovědí vyplývá, že nejvíce byla ve výzkumném šetření formou dotazníků zastoupena věková skupina 26–35 let, tu tvořilo 22 dotazovaných, což je 41 %. Další věkovou skupinou byla skupina 36–45 let, tu tvořilo 18 dotazovaných, což je 33 %, poté následuje věková skupina 46–55 let, tu tvořilo 9 dotazovaných, což je 17 %. Poslední věkovou skupinou, která byla zastoupena více jak jedním dotázaným z celkového počtu dotazovaných respondentů, byla věková skupina 56–65 let, tvořilo ji 5 dotazovaných, což je 9 %. Věkové kategorie 18 let, 18–25 let a více jak 65 let se ve výzkumném šetření vůbec nevyskytovaly.

Obr. č.2 - Věk respondentů



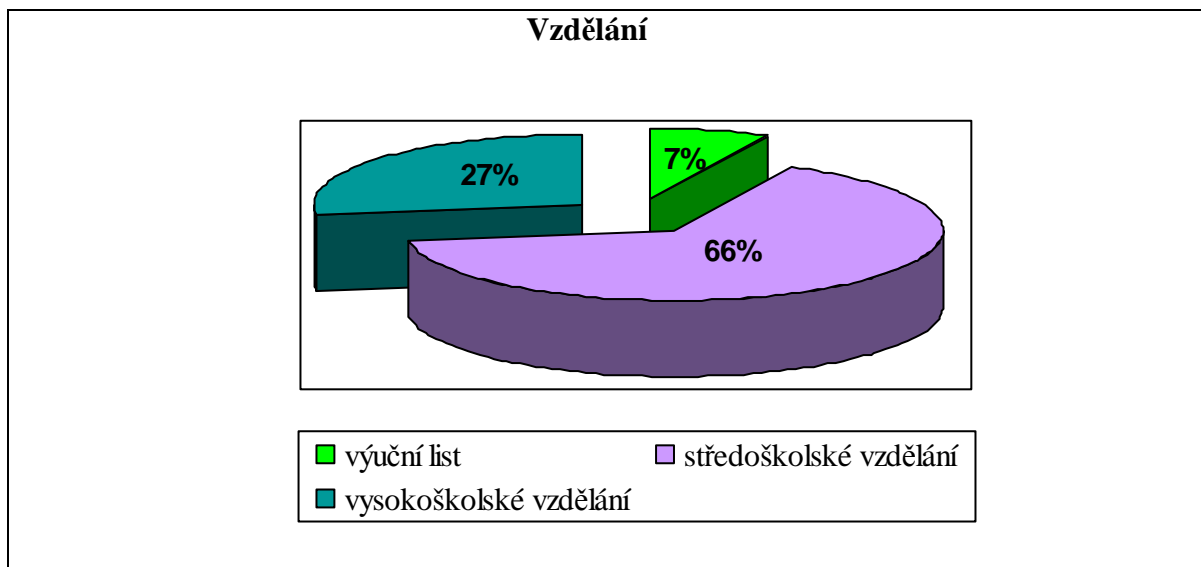
Zdroj: vlastní

Vzdělání:

Ve zkoumaném souboru byli nejvíce zastoupeni respondenti se středoškolským vzděláním, z celkového počtu 54 dotazovaných jich bylo 36, což je 66 %. Další kategorií byli respondenti vysokoškolsky vzdělaní, kteří tvořili skupinu 14 osob, což je 27 %. Poslední zastoupenou kategorií tvořenou 4 dotazovanými, což je 7 %, byli lidé vyučení ve svém oboru.

Respondenti se základním vzděláním, s výučním listem nebo s výučním listem s maturitou se ve zkoumaném souboru neobjevili.

Obr. č.3 - Vzdělání respondentů



Zdroj: vlastní

Řidičský průkaz:

Na otázku, zda oslovení respondenti vlastní řidičský průkaz, odpovědělo z 54 dotazovaných 54 respondentů, že jsou držiteli řidičského průkazu, což je 100 %. Ve výzkumném šetření se nevyskytoval nikdo, kdo by nebyl držitelem řidičského průkazu.

Profesionální řidič, běžný řidič:

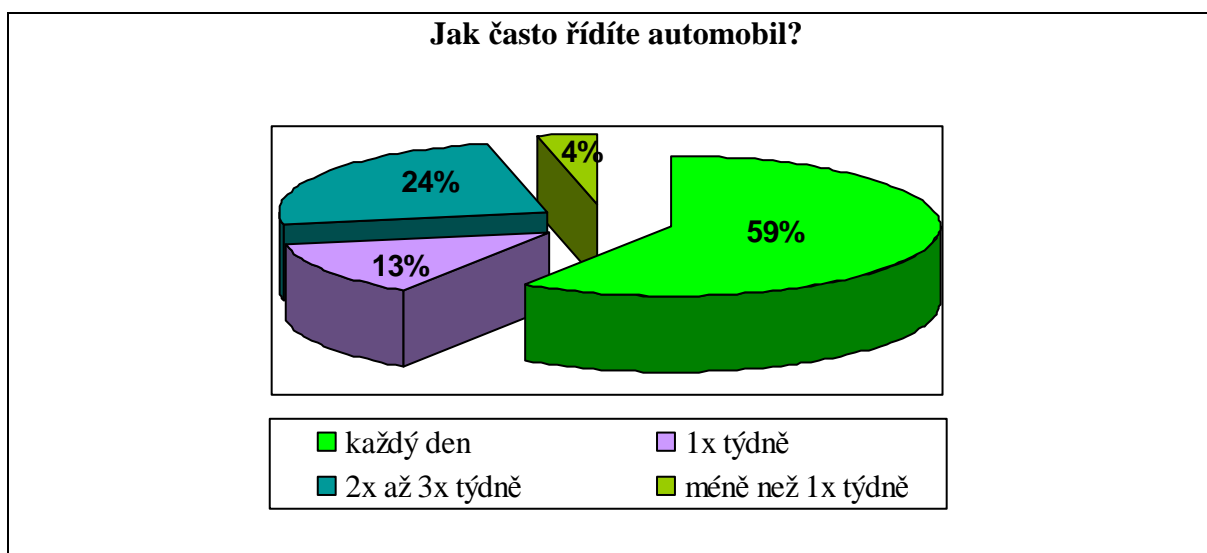
Na otázku, jste profesionální řidič nebo běžný řidič, odpovědělo z 54 dotazovaných všech 54 dotazovaných, což je 100 %, že jsou běžní řidiči nikoliv profesionální řidiči. Ve výzkumném šetření se nevyskytoval nikdo, kdo by byl řidičem z povolání.

## 10 INTERPRETACE DOTAZNÍKOVÝCH DAT

Otázka č. 6: Jak často řídíte automobil?

Cílem této otázky tedy bylo zjistit, jaké zkušenosti mají respondenti s řízením osobního motorového vozidla. Na tuto otázku odpovědělo 32 dotazovaný, že řídí každý den, což je 59 %. V intenzitě 2× až 3× týdně jezdí 13 dotazovaných, což je 24 %. 1× týdně řídí automobil 7 dotazovaných, což je 13 %. A méně než 1× týdně řídí automobil 2 dotazovaní, což je 4 %.

Obr. č. 4 - Řízení osobního motorového vozidla



*Zdroj: vlastní*

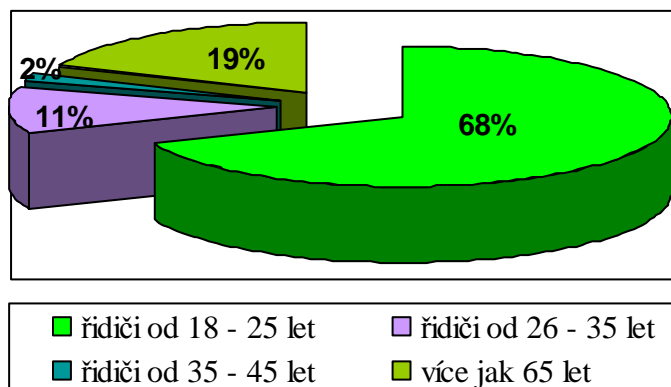
Otázka č. 7: Která věková skupina řidičů osobních motorových vozidel je podle Vás viníkem většího počtu dopravních nehod?

Cílem této otázky bylo zjistit názor veřejnosti, jaká je dle jejich pohledu nejrizikovější věková skupina řidičů osobních motorových vozidel. Nejvíce dotazovaných, celkem 37 se domnívá, že viníkem většího počtu dopravních nehod je věková kategorie řidičů od 18 do 25 let, což je 68 %. Další často volenou věkovou kategorií byli řidiči nad 65 let, celkem 10 dotazovaných označilo tuto možnost, což je 19 %. 6 dotazovaných zaškrtnulo věkovou kategorii řidičů od 26–35 let, což je 11 %. Nejméně zvolenou možností byla věková kategorie řidičů od 35–45 let, pouze 1 dotazovaný zvolil tuto variantu. Věkovou kategorií řidičů od 55–65 let nezvolil žádný dotazovaný. Nenašel se nikdo z dotazovaných, kdo by tuto problematiku nedokázal posoudit.



Obr. č. 5 - Rizikové věkové kategorie řidičů osobních motorových vozidel

**Která věková skupina řidičů osobních motorových vozidel je podle Vás viníkem většího počtu dopravních nehod?**



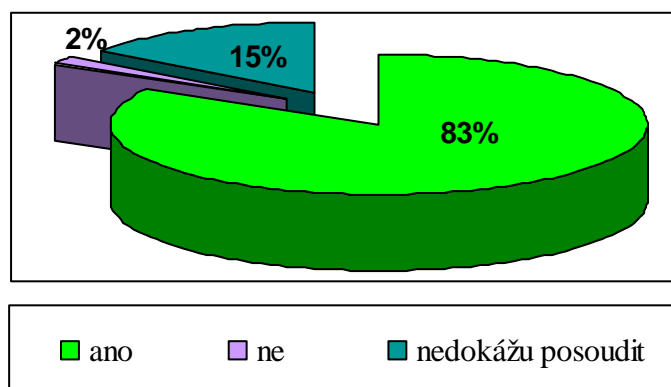
Zdroj: vlastní

Otázka č. 8: Myslíte si, že existuje závislost mezi věkem řidiče a schopností bezpečně řídit osobní motorové vozidlo?

Drtivá většina dotazovaných je přesvědčena, že schopnost bezpečně řídit osobní motorové vozidlo je závislá na věku řidiče, celkem 45 dotazovaných označilo možnost ano, což je 83 %. Pouze 1 dotazovaný odpověděl, že tato závislost neexistuje, což je 2 % a 8 dotazovaných nedokázalo závislost věku řidiče a schopnosti bezpečně řídit vozidlo posoudit.

Obr. č. 6 - Závislost věku řidiče a schopností bezpečně řídit osobní motorové vozidlo

**Myslíte si, že existuje závislost mezi věkem řidiče a schopností bezpečně řídit osobní motorové vozidlo?**

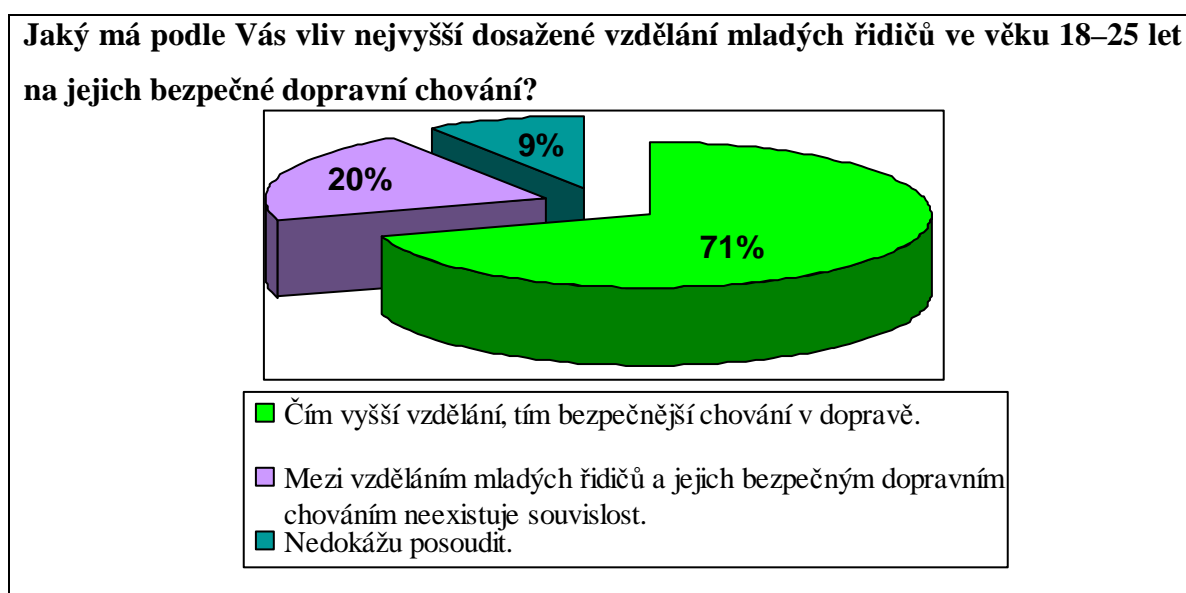


Zdroj: vlastní

Otázka č. 9: Jaký má podle Vás vliv nejvyšší dosažené vzdělání mladých řidičů ve věkové kategorii 18–25 let na jejich bezpečné dopravní chování?

Na tuto otázku odpovědělo 38 dotazovaných, že souvislost mezi vzděláním a bezpečným dopravním chováním mladých řidičů existuje, což je 71 %. Pouze 11 dotazovaných se prostřednictvím dotazníku vyjádřilo, že souvislost mezi věkem a bezpečným chováním mladých řidičů neexistuje, což je 20 % a 5 dotazovaných nedokázalo posoudit, zda závislost existuje či ne, což je 9 %.

Obr. č. 7 - Vzdělání mladých řidičů a jeho vliv na bezpečné chování v dopravě



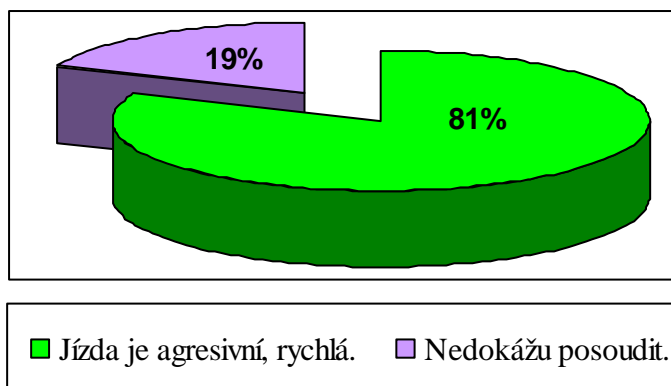
Zdroj: vlastní

Otázka č. 10: Jaký znak je podle Vás charakteristický pro jízdu mladých řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let?

Tato otázka byla zaměřena na zjištění, zda názor veřejnosti se shoduje s názorem odborníků, kteří mladé řidiče ve věku 18–25 let označují za rizikovou věkovou skupinu. Z celkového počtu 54 dotazovaných odpovědělo na tuto otázku 44 dotazovaných, že charakteristickým prvkem jízdy mladých řidičů osobních motorových vozidel ve věkové kategorii od 18–25 let je agresivita a rychlost. Dále 10 dotazovaných nedokázalo takto stručným způsobem jízdu mladých řidičů osobních motorových vozidel ve věku od 18–25 let posoudit. Nikdo z dotazovaných se nevyjádřil o jízdě výše uvedených řidičů tak, že by byla defenzivní, pomalá.

Obr. č. 8 - Znak charakteristický pro jízdu mladých řidičů

**Jaký znak je podle Vás charakteristický pro jízdu mladých řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let?**



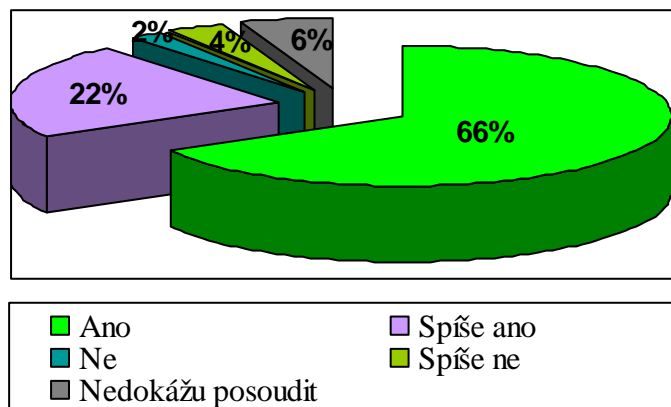
*Zdroj: vlastní*

Otázka č. 11: Myslíte si, že za dopravní nehody řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18 – 25 let, může především nedostatek řidičských zkušeností?

Cílem této otázky bylo zjistit, zda si veřejnost myslí, že je to ten nejdůležitější faktor mající vliv na dopravní nehodovost mladých řidičů ve věku 18–25 let. V dotazníkovém šetření se potvrdilo, že ano. Z celkového počtu 54 dotazovaných odpovědělo kladně 36 dotazovaných, což je 66 %, spíše ano odpovědělo 12 dotazovaných, což je 22 %. Celkem 3 dotazovaní nedokážou tuto problematiku posoudit, což je 6 %. Spíše ne zvolili jako odpověď 2 dotazovaní, což je 4 % a 1 dotazovaný nepovažuje zkušenosti za rozhodující faktor ovlivňující dopravní nehodovost mladých řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let, což je 2 %.

Obr. č. 9 - Závislost řídičských zkušeností mladých řidičů na počtu dopravních nehod

**Myslíte si, že za dopravní nehody řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let, může především nedostatek řídičských zkušeností?**



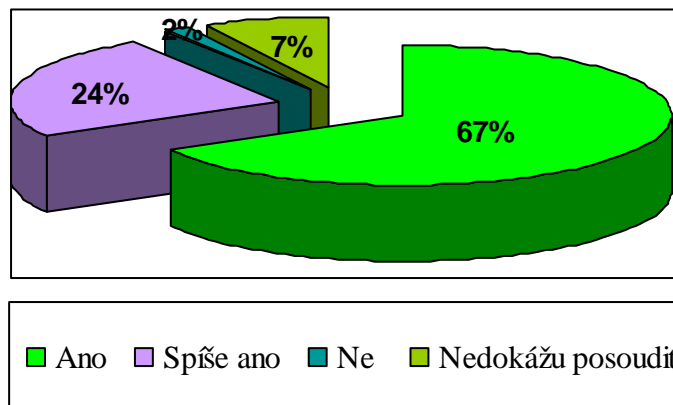
*Zdroj: vlastní*

Otázka č. 12: Mladí řidiči osobních motorových vozidel zejména ve věku 18–25 let přeceňují své schopnosti. Souhlasíte s tímto tvrzením?

Na položenou otázku odpovědělo 36 dotazovaných ano a vyslovili tak souhlas, že mladí řidiči osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let přeceňují své schopnosti, což je 67 %. Z 54 dotazovaných 13 uvedlo odpověď spíše ano a přiklonili se tak z větší části k výše uvedenému tvrzení, což je 24 %. Pouhý 1 dotazovaný zvolil odpověď ne, což je 2 % z celkového počtu a 4 dotazovaní nedokázali na tuto otázku odpovědět, což je 7 %. Odpověď spíše ne ne zvolil nikdo.

Obr. č. 10 - Přeceňování řídičských schopností mladými řidiči

**Mladí řidiči osobních motorových vozidel zejména ve věku 18–25 let přeceňují své schopnosti. Souhlasíte s tímto tvrzením?**



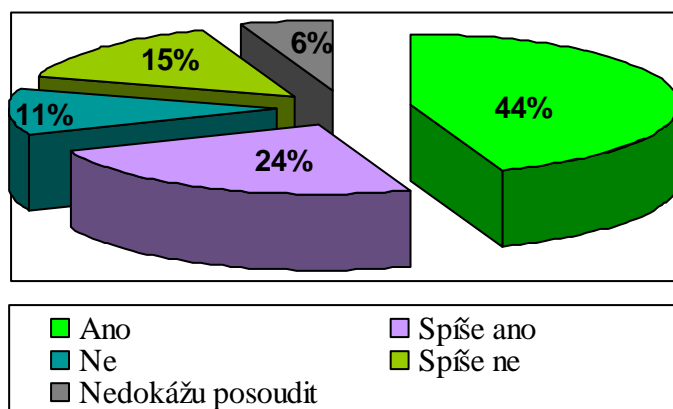
Zdroj: vlastní

Otázka č. 13: Souhlasíte s tvrzením, že nepřiměřená rychlost je projevem agresivního chování mladého řidiče osobního motorového vozidla ve věku 18–25 let?

Na tuto otázku odpovědělo 24 dotazovaných ano, což je 44 %. Dále 13 dotazovaných odpovědělo spíše ano, což je 24 %. S tvrzením nesouhlasilo 6 dotazovaných, což je 11 %, 8 dotazovaných odpovědělo spíše ne, což je 15 %. Toto tvrzení nedokázali posoudit 3 dotazovaní z celkového počtu dotazovaných respondentů, což je 6 %.

Obr. č. 11 - Nepřiměřená rychlost jako projev agresivního chování

**Souhlasíte s tvrzením, že nepřiměřená rychlost je projevem agresivního chování mladého řidiče osobního motorového vozidla ve věku 18–25 let?**



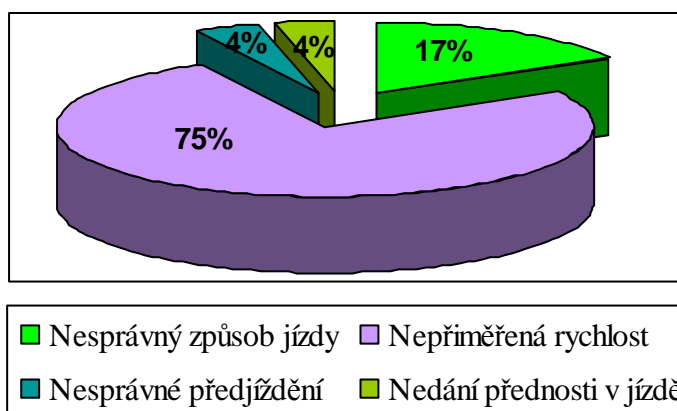
Zdroj: vlastní

Otázka č. 14: Jaká je podle Vás nejčastější příčina dopravních nehod mladých řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let?

Tuto otázku jsem kladla se záměrem zjistit, která příčina je dle názoru veřejnosti nejtypičtější pro dopravní nehody mladých řidičů osobních motorových vozidel ve věkové kategorii 18–25 let. Z celkového počtu 54 dotazovaných na tuto otázku zvolilo jako odpověď nepřiměřenou rychlost 41 dotazovaných, což je 75 %. Nesprávný způsob jízdy je hlavní příčinou dopravních nehod mladých řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let podle 9 dotazovaných, což je 17 %. Nesprávné předjíždění bylo zaškrtnuto 2 dotazovanými, což je 4 % a stejně tak nedání přednosti v jízdě, což je také 4 %.

Obr. č. 12 - Nejčastější příčina dopravních nehod mladých řidičů

**Jaká je podle Vás nejčastější příčina dopravních nehod mladých řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let?**



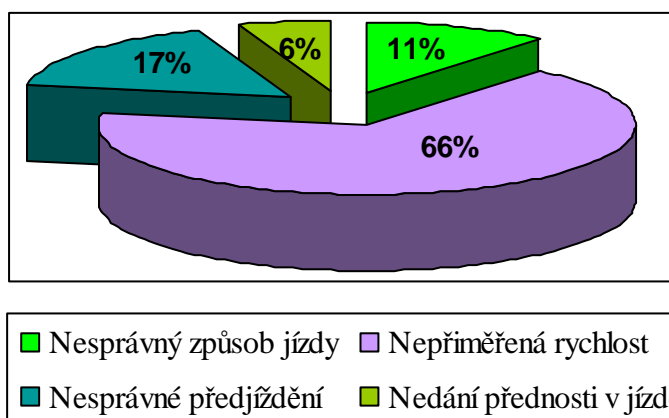
Zdroj: vlastní

Otázka č. 15: Jaká je podle Vás nejtragičtější příčina dopravních nehod mladých řidičů ve věku 18–25 let?

Na výše uvedenou otázku odpovědělo 36 dotazovaných, že nejtragičtější příčinou je nepřiměřená rychlost, což je 66 %. Druhou nejčastěji zvolenou variantou bylo nesprávné předjíždění, tu zaškrtnlo 9 dotazovaných, což je 17 %, 6 dotazovaných zvolilo jako odpověď nesprávný způsob jízdy, což je 11 %. Nejméně zvolenou variantou bylo nedání přednosti v jízdě, tuto možnost zaškrtnli 3 dotazovaní, což je 6 %.

Obr. č. 13 - Nejtragičtější příčina dopravních nehod mladých řidičů

Jaká je podle Vás nejtragičtější příčina dopravních nehod mladých řidičů ve věku 18–25 let?



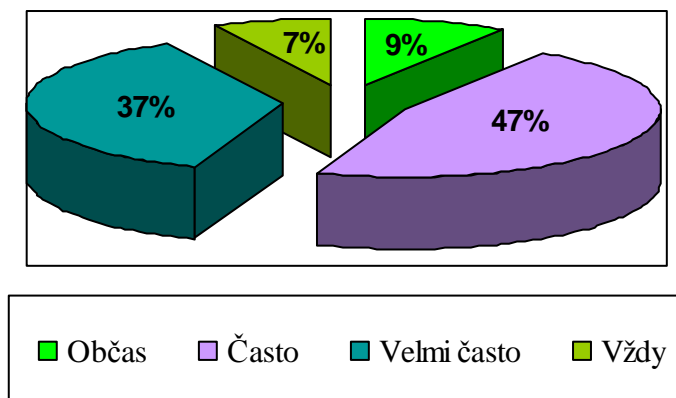
Zdroj: vlastní

Otázka č. 16: Jak často podle Vás překračují mladí řidiči osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let rychlostní limity?

Cílem této otázky bylo zjistit, zda veřejnost vnímá spojení vysoké rychlosti a nízkého věku jako dva pojmy, které spolu úzce souvisí a nelze je od sebe oddělit. Na otázku odpovědělo 25 dotazovaných, že mladí řidiči osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let často překračují rychlostní limity, což je 47 %, dále 20 dotazovaných odpovědělo, že velmi často, což je 37 %. Varianta občas se zdá nejvíce pravděpodobnou u 5 dotazovaných, což je 9 %, 4 dotazovaní volili variantu vždy, což je 7 %. Možnost nikdy ne zvolil žádný z dotazovaných respondentů.

Obr. č. 14 - Intenzita překračování rychlostních limitů mladými řidiči

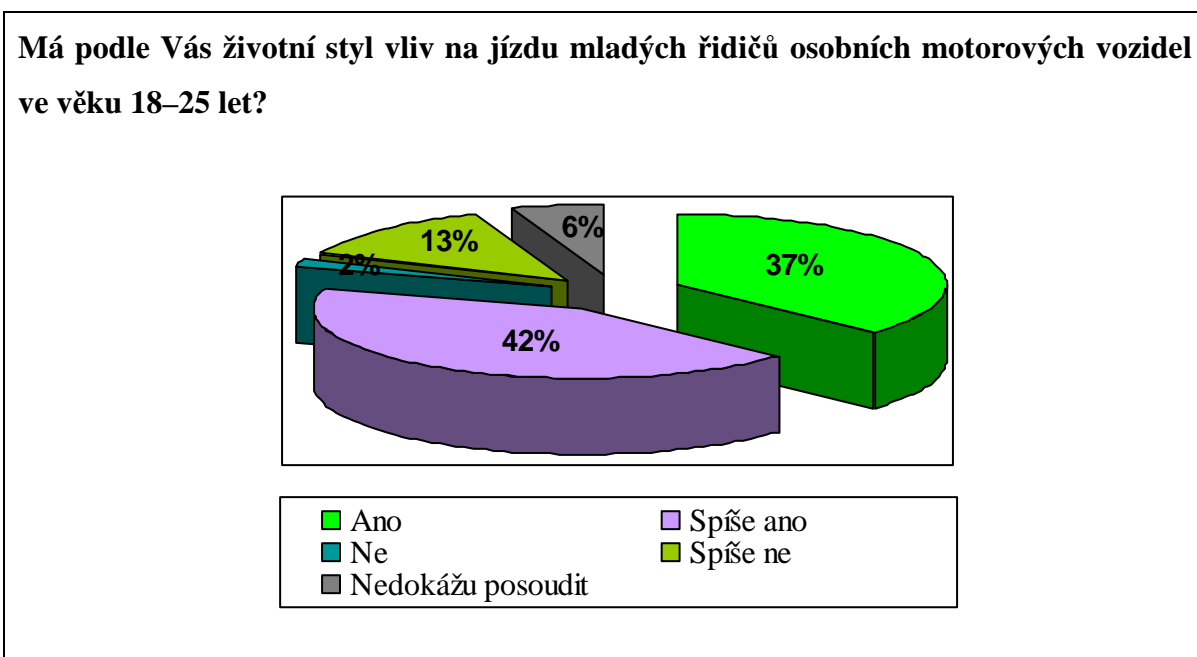
Jak často podle Vás překračují mladí řidiči osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let rychlostní limity?



Otázka č. 17: Má podle Vás životní styl vliv na jízdu mladých řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let?

Na otázku týkající se životního stylu mladých řidičů odpovědělo 23 dotazovaných, že životní styl má spíše vliv na jízdu výše uvedené věkové kategorie řidičů, což je 42 %, 20 dotazovaných zvolilo variantu ano, což je 37 %. Spíše ne jako odpověď byla zaškrtnuta 7 dotazovanými, což je 13 %, 3 dotazovaní nedokázali tuto problematiku posoudit, což je 6 % a 1 dotazovaný odpověděl, že ne, což je 2 %.

Obr. č. 15 - Vliv životního stylu na jízdu mladých řidičů



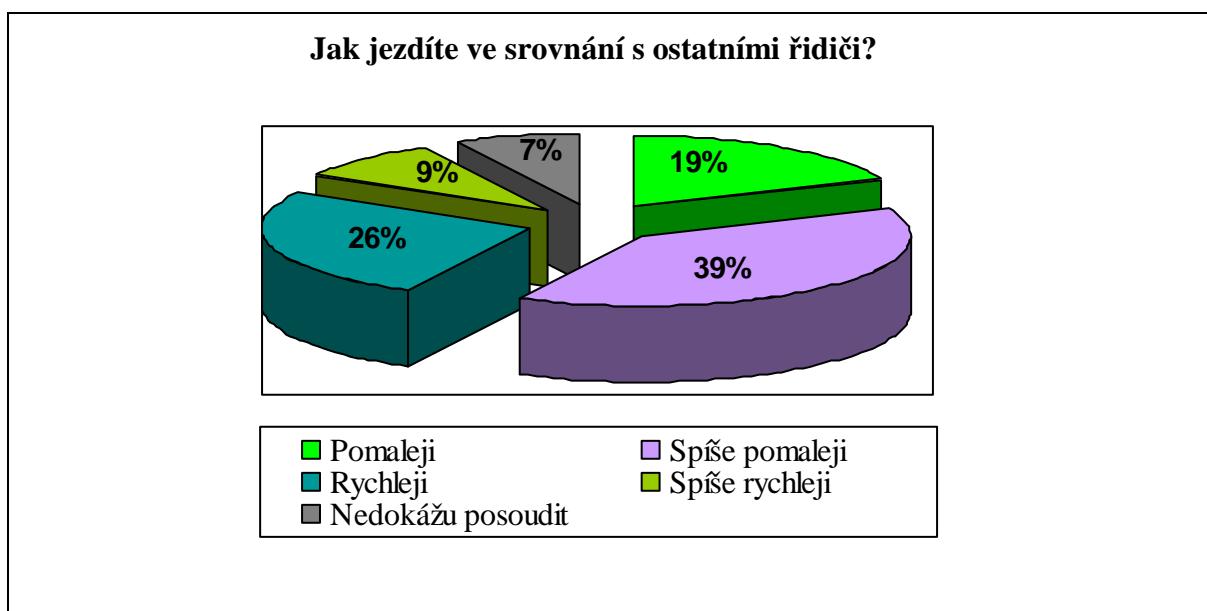
Zdroj: vlastní

Otázka č. 18: Jak jezdíte ve srovnání s ostatními řidiči?

Takto položená otázka je snahou donutit respondenty prostřednictvím dotazníkového šetření zamyslet se také nad svým jízdním stylem, svým chováním v silniční dopravě, 21 dotazovaných ohodnotilo svoji jízdu v porovnání s ostatními řidiči jako spíše pomalejší, což je 39 %. Dalších 14 dotazovaných zvolilo možnost, že jezdí rychleji v porovnání s ostatními řidiči, což je 26 %. Pomaleji jezdí 10 dotazovaných, což je 19 %. Variantu spíše rychleji zvolilo 5 dotazovaných, což je 9 % a 4 dotazovaní respondenti nedokázali svoji rychlost jízdy vůči ostatním řidičům posoudit, což je 7 %.



Obr. č. 16 - Charakter jízdy respondenta ve srovnání s ostatními řidiči

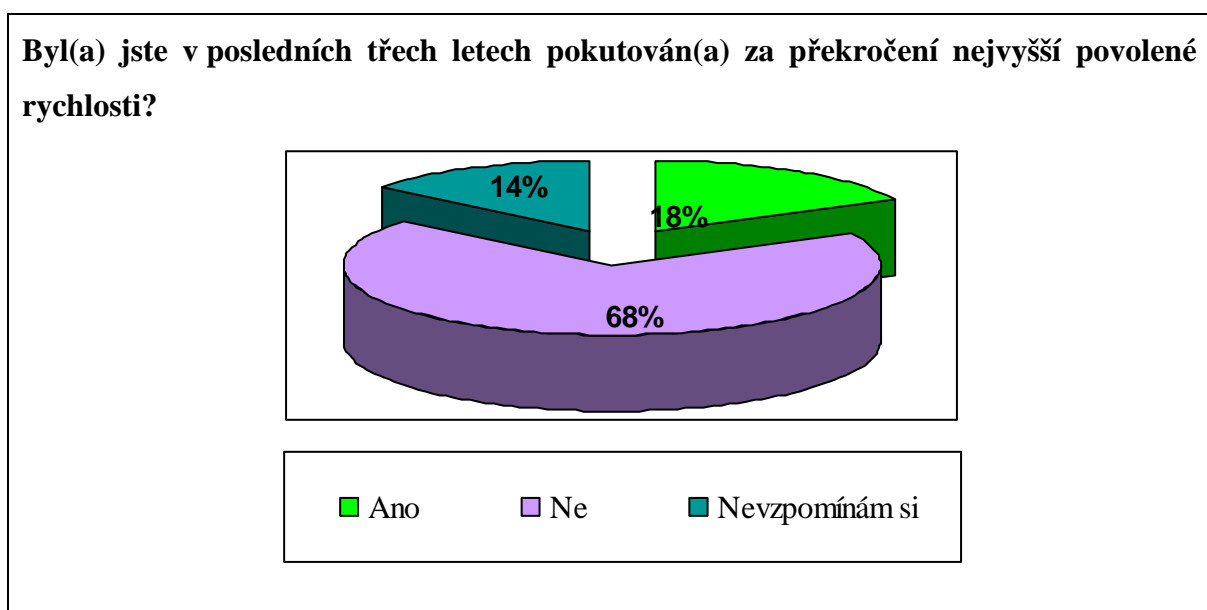


Zdroj: vlastní

Otázka č. 19: Byl(a) jste v posledních třech letech pokutován(a) za překročení nejvyšší povolené rychlosti?

Jako nejčastější odpověď byla zvolena varianta ne, a to 39 dotazovanými respondenty, což je 68 %, 10 dotazovaných zvolilo variantu ano, což je 18 %. Variantu nedokážu posoudit, zaškrtno 8 dotazovaných, což je 14 %.

Obr. č. 17 - Pokuta za překročení nejvyšší povolené rychlosti

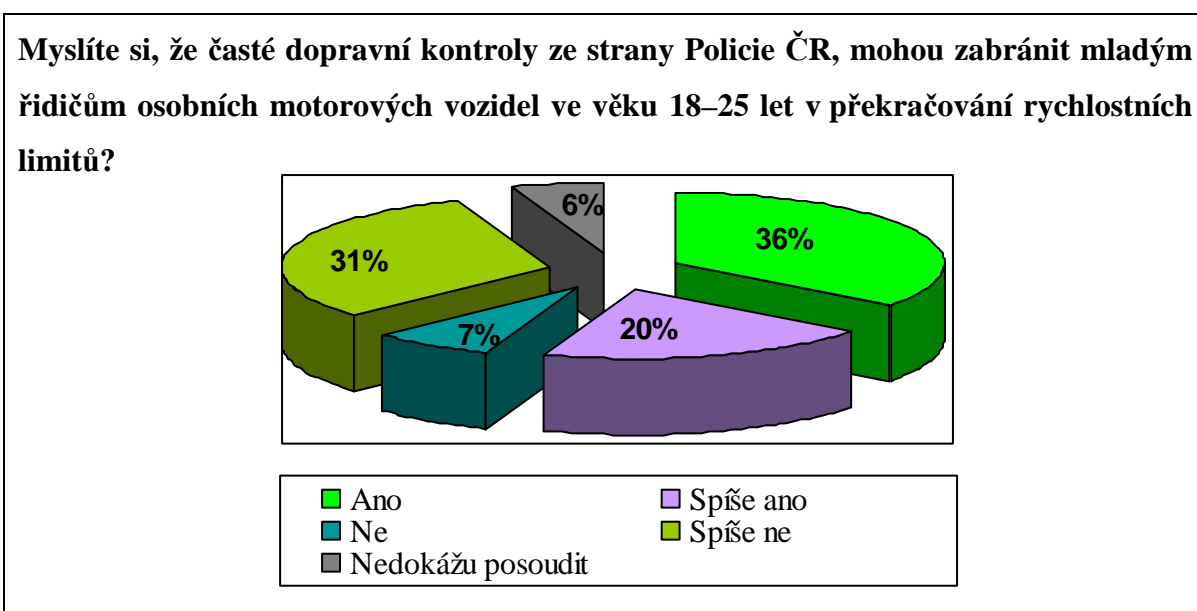


Zdroj: vlastní

Otázka č. 20: Myslíte si, že časté dopravní kontroly ze strany Policie ČR, mohou zabránit mladým řidičům osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let v překračování rychlostních limitů?

Zajímá mě názor veřejnosti, zda i v jejich očích je to ten nejlepší způsob, jak odhalit neukázněné řidiče a vést je tak k bezpečnému dopravnímu chování v silniční dopravě. V účinnost kontrol Policie ČR zaměřených na překračování rychlosti věří 19 dotazovaných a označili tedy odpověď ano, což je 36 %. Spíše ne byla druhá nejčastěji zaškrtnutá odpověď, označilo ji 17 dotazovaných, což je 31 %. Spíše ano zvolilo 11 dotazovaných, což je 20 %. Jednoznačně negativní názor vyjádřili 4 dotazovaní, což je 7 % a 3 dotazovaní nedokázali účinnost kontrol Policie ČR posoudit, což je 6 %.

Obr. č. 18 - Názor veřejnosti na účinnost kontrol Policie ČR



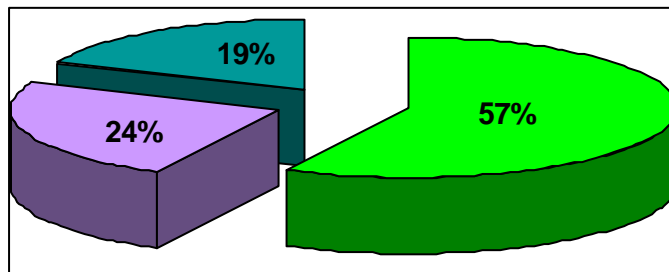
Zdroj: vlastní

Otázka č. 21: Myslíte si, že jedním z bezpečnostních opatření, jak zabránit zvyšování dopravních nehod mladých řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let je zavedení „jízdy pod dohledem“ (mladý řidič se tzv. vyjezdí pod dohledem zkušeného řidiče)?

Mezi dotazovaným převládá pozitivní názor na uvedené opatření a 31 dotazovaných odpovědělo, že je účinným řešením snížení dopravní nehod u uvedené věkové kategorie mladých řidičů, což je 57 %, 13 dotazovaných vyjádřilo skepsi nad tímto preventivním bezpečnostním opatřením, což je 24 %. Poslední skupinu tvořilo 10 dotazovaných, kteří účinnost opatření nedokázali posoudit, což je 19 %.

Obr. č. 19 - Jízda pod dohledem zkušenějšího řidiče

Myslíte si, že jedním z bezpečnostních opatření, jak zabránit zvyšování dopravních nehod mladých řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let je zavedení „jízdy pod dohledem“ (mladý řidič se tzv. vyjezdí pod dohledem zkušeného řidiče)?



■ Ano   ■ Ne   ■ Nedokážu posoudit

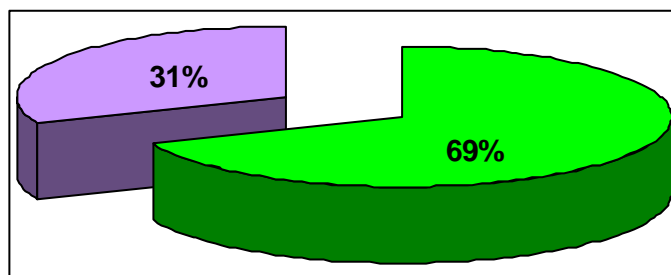
Zdroj: vlastní

Otázka č. 22: Víte, co znamená pojem tzv. „zklidňování dopravy“?

Na otázku odpovědělo 37 dotazovaných tak, že tento pojem je jim dobře známý, což je 69 %. Variantu ne zvolilo 17 dotazovaných, což je 31 %.

Obr. č. 20 - Význam pojmu „zklidňování dopravy“.

Víte, co znamená pojem tzv. „zklidňování dopravy“?



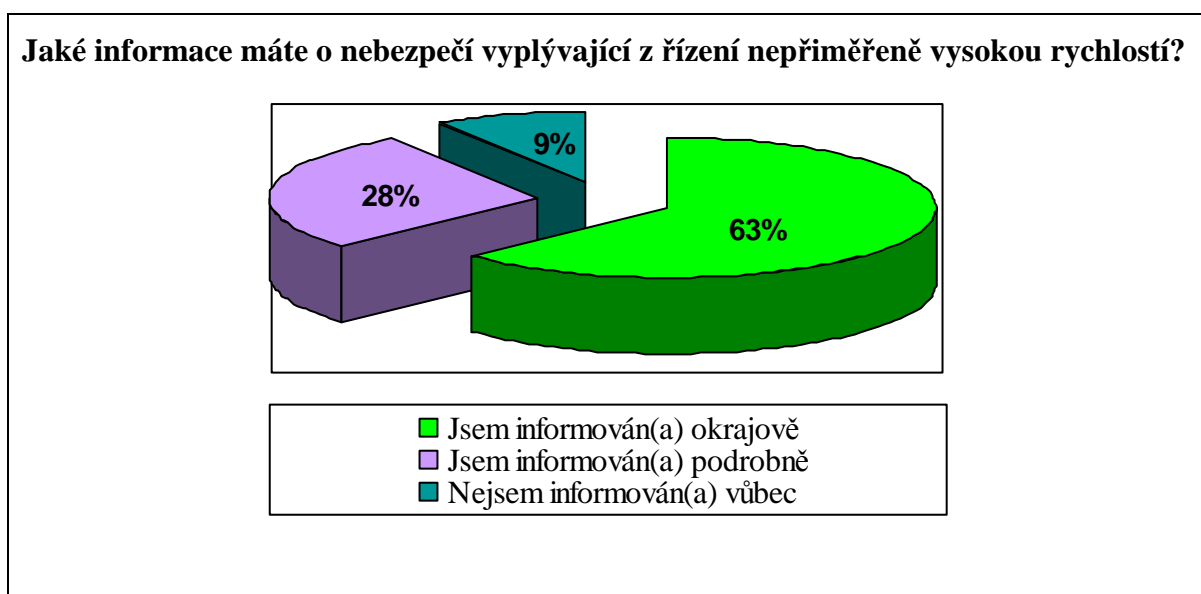
■ Ano   ■ Ne

Zdroj: vlastní

Otázka č. 22: Jaké informace máte o nebezpečí vyplývající z řízení nepřiměřeně vysokou rychlostí?

Otázka byla kladena s úmyslem zjistit, zda veřejnost je dostatečně informována o negativních následcích spojených s jízdou příliš vysokou rychlostí a zda si tedy uvědomuje rizika, která mohou nastat, jezdí-li příliš rychle. Nejčastěji celkem 34 dotazovanými respondenty byla zvolena odpověď, že témata související s příčinami dopravní nehodovosti sledují jen okrajově, což je 63 %. Dále byla 15 dotazovanými zaškrtnuta odpověď, že témata související s příčinami dopravní nehodovosti je zajímaví, sledují kampaně jako Besipky, Nemyslíš, zaplatíš aj, což je 28 %. 5 dotazovaných uvedlo, že se o témata související s dopravní nehodovostí nezajímají, což je 9 %.

Obr. č. 21 - Informace o nebezpečí vyplývající z řízení nepřiměřenou rychlostí

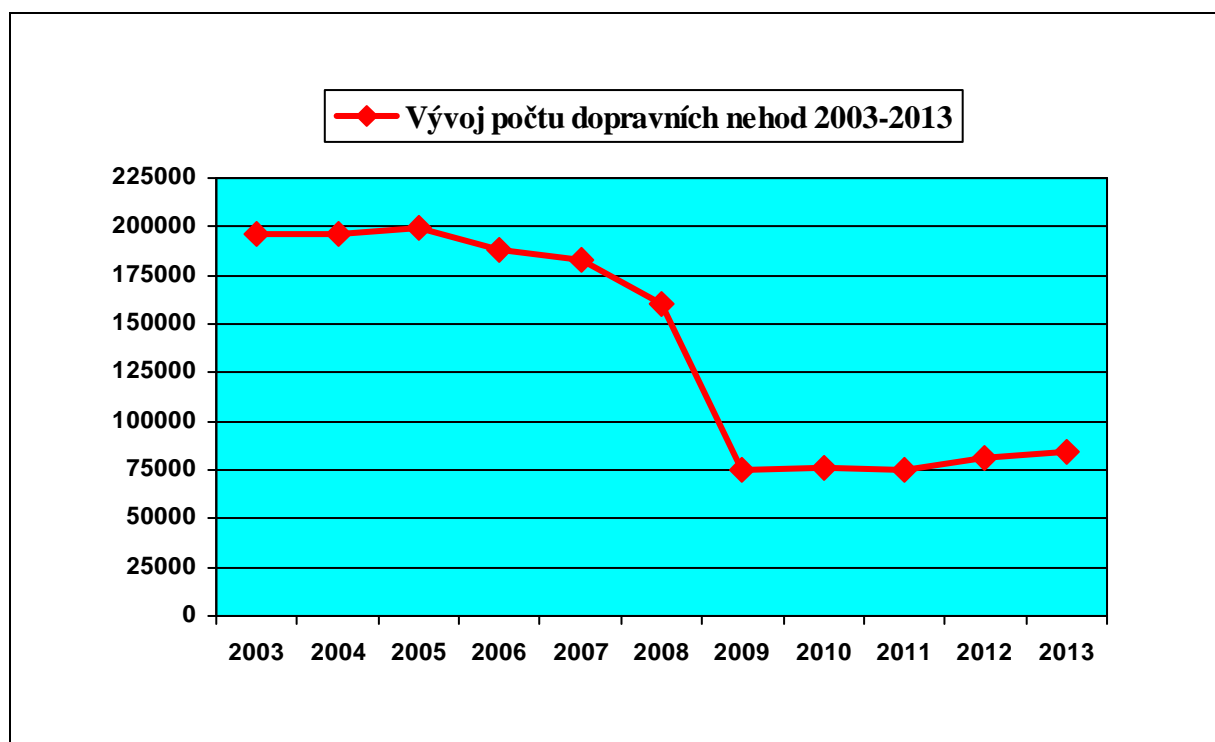


Zdroj: vlastní

## 11 INTERPRETACE STATISTICKÝCH DAT

Na úvod je v níže uvedeném grafu zobrazen vývoj dopravní nehodovosti v České republice v uplynulých deseti letech od roku 2003 do roku 2013. Na základě průběhu křivky znázorňující absolutní počet dopravních nehod, můžeme konstatovat, že v roce 2011 bylo Policií ČR šetřeno nejméně dopravních nehod za sledované období, tedy 75 137, což je ještě o 385 dopravních nehod méně než v roce 2010. Tento trend ve vývoji dopravní nehodovosti lze připisovat v prvé řadě legislativním změnám, v roce 2006 se v ČR zavedl bodový systém a v roce 2009 došlo ke zvýšení finančního limitu, kdy musí být dopravní nehoda hlášena na Policii ČR na 100 000 Kč.

Obr. č. 22 – Vývoj dopravní nehodovosti v ČR v letech 2003–2013



Zdroj: ŘSDP ČR

V níže uvedené tabulce jsou zaznamenány počty dopravních nehod a jejich následků od roku 2003 do roku 2013. Uvedeny jsou zde absolutní hodnoty počtu dopravních nehod, dále počet osob, které byli při dopravních nehodách usmrceni, těžce zraněni a lehce zraněni. K usmrcení nejvíce osob došlo v roce 2003, této skutečnosti již napovídá předcházející grafické znázornění vývoje dopravní nehodovosti, neboť tento rok je charakteristický vysokým počtem dopravních nehod. Více dopravních nehod bylo zaevidováno ve sledovaném desetiletém období pouze v letech 2004 a 2005. Pomyslná křivka vývoje tragických následků v podobě usmrcení, těžkého či lehkého zranění má v předmětném časovém období klesající

průběh. To je dáno nejen výše uvedenými fakty jako bodový systém apod., ale také je věnováno více pozornosti bezpečnosti silničního provozu, zejména oblasti prevence dopravních nehod.

*Tab. č. 1 Dopravní nehody a jejich následky od roku 2003 do roku 2013*

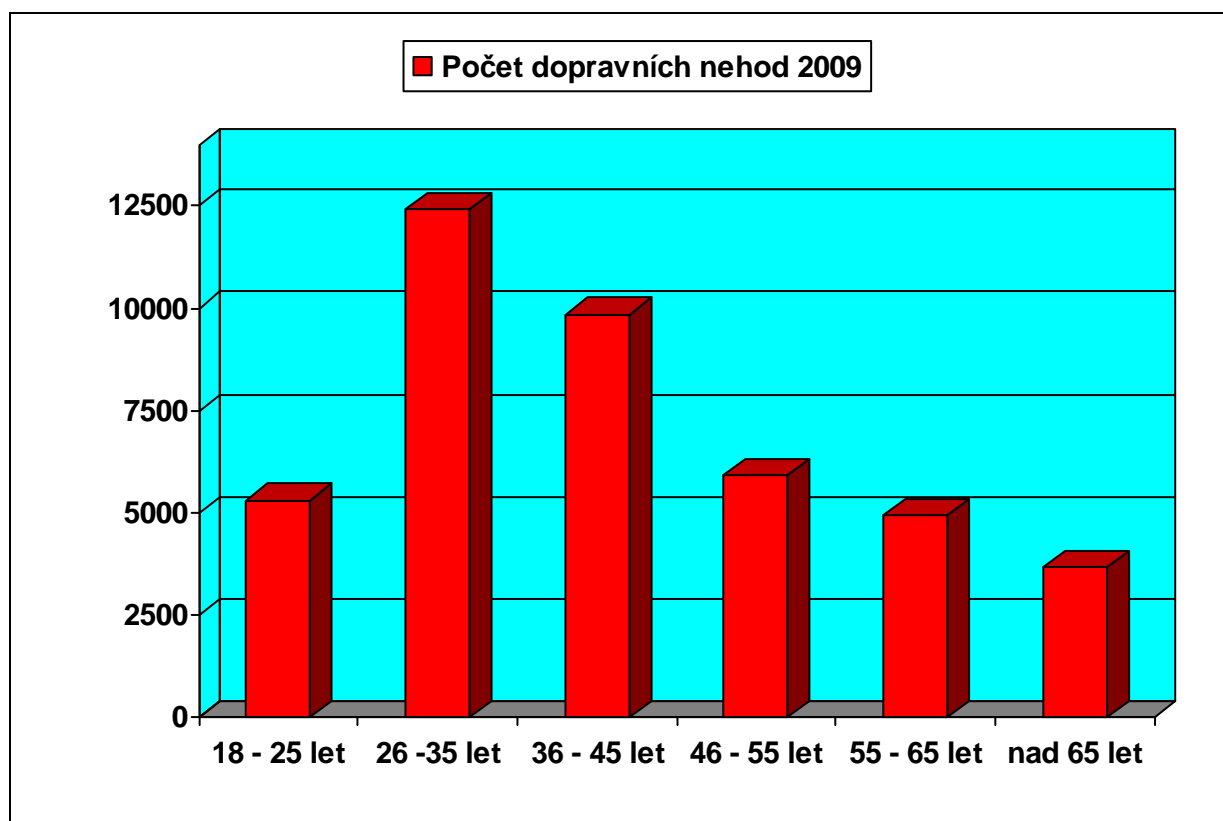
<b>ROK</b>	<b>POČET DOPRAVNÍCH NEHOD</b>	<b>USMRCENO</b>	<b>TĚŽCE ZRANĚNO</b>	<b>LEHCE ZRANĚNO</b>
<b>2003</b>	195 851	1 319	5 253	30 212
<b>2004</b>	196 484	1 215	4 878	29 543
<b>2005</b>	199 262	1 127	4 396	27 974
<b>2006</b>	187 965	956	3 990	24 231
<b>2007</b>	182 736	1 123	3 960	25 382
<b>2008</b>	160 376	992	3 809	24 776
<b>2009</b>	74 815	832	3 536	23 777
<b>2010</b>	75 522	753	2 823	21 610
<b>2011</b>	75 137	707	3 092	22 519
<b>2012</b>	81 404	681	2 986	22 590
<b>2013</b>	84 398	583	2 782	22 577

*Zdroj: ŘSDP ČR*

Na základě stanovených hypotéz jsou v níže uvedených grafech vyhodnocena statistická data týkající se závislosti věku řidičů osobních motorových vozidel a počtu dopravních nehod, které způsobili ve sledovaném období od roku 2009–2013. Data byla zpracována pplk. Petrem Sobotkou z Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR přímo pro tuto diplomovou práci. Doposud kompletní analýza vztahující se pouze na věkové kategorie řidičů osobních motorových vozidel nebyla v dlouhodobějším časovém horizontu vytvořena.

Ze sloupcového grafu vztahujícím se k roku 2009 lze vyčíst, že nejrizikovější věkovou kategorií řidičů osobních motorových vozidel pro tento rok je věková kategorie 26–35 let, kteří zavinili 12 406 dopravních nehod, což je z celkového počtu 42 119 dopravních nehod způsobených řidiči osobních motorových vozidel od 18 let výše, 29 %. Řidiči ve věkové kategorii 36–45 zavinili v daném roce 9 860 dopravních nehod, což je 23 %. Věková kategorie řidičů osobních motorových vozidel 46–55 let měla na svědomí 5 915 dopravních nehod, což je 14 %. Řidiči ve věku 18–25 let způsobili 5 312 dopravních nehod, což je 13 %. Věková kategorie řidičů 55–65 let způsobila 4 954 dopravních nehod, což je 12 %. Nejméně dopravních nehod zavinili řidiči nad 65 let, což je 9 %.

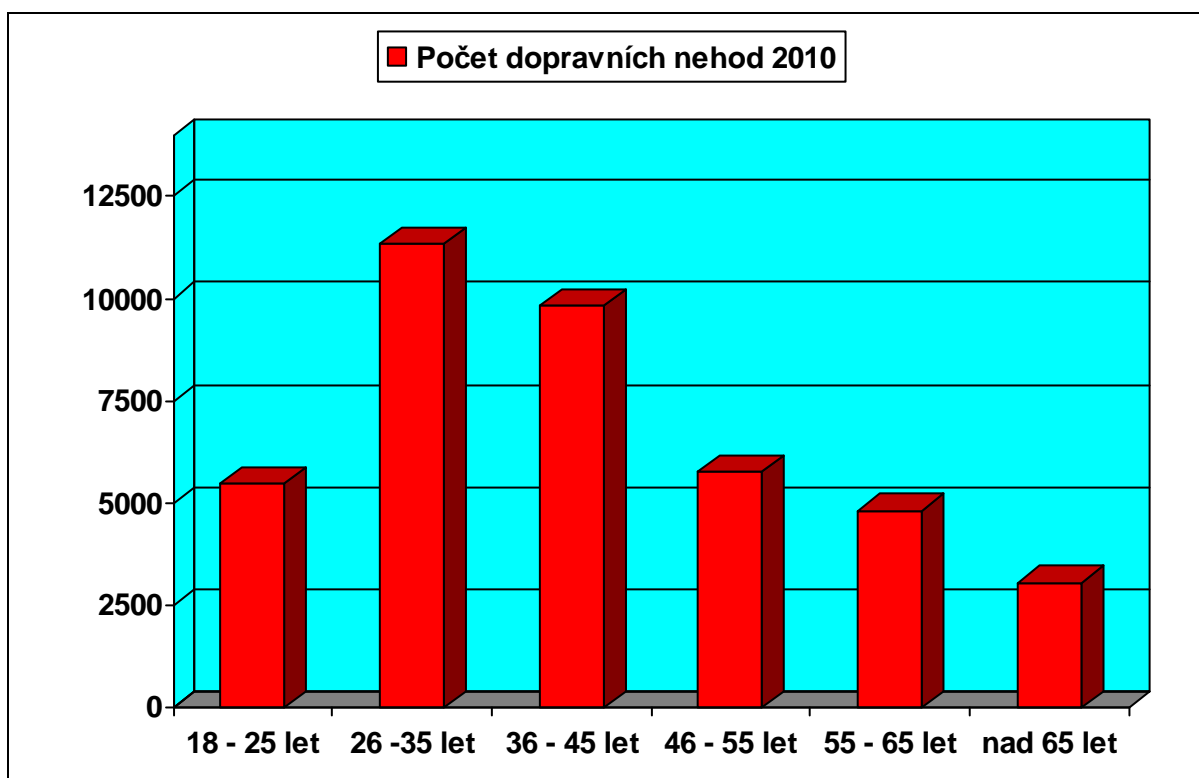
Obr. č. 23 – Věkové kategorie viníků dopravních nehod osobních motorových vozidel (2009)



Zdroj: ŘSDP ČR

V roce 2010 bylo způsobeno řidiči osobních motorových vozidel ve věku 18 let a výše 40 319 dopravních nehod. Nejvíce dopravních nehod zavinili řidiči ve věkové kategorii 26–35 let, 11 328 dopravních nehod, což je 28 %. Druhou věkovou kategorií, která má na svědomí nejvíce dopravních nehod je věková kategorie řidičů 36–45 let, kteří zavinili 9 825 dopravních nehod, což je 24 %. Dále řidiči ve věkové kategorii 46–55 let zavinili 5 787 dopravních nehod, což je 14 %. Řidiči pohybující se mezi věkovou hranicí 18–25 let byli viníky 5 474 dopravních nehod, což je 13,5 %, 4 832 dopravních nehod způsobili řidiči ve věkové kategorii 55–65 let, což je 12 %. Nejméně dopravních nehod se vztahuje k řidičům ve věku nad 65 let, ti zavinili 3 073 dopravních nehod, což je 8 %.

Obr. č. 24 - Věkové kategorie viníků dopravních nehod osobních motorových vozidel (2010)

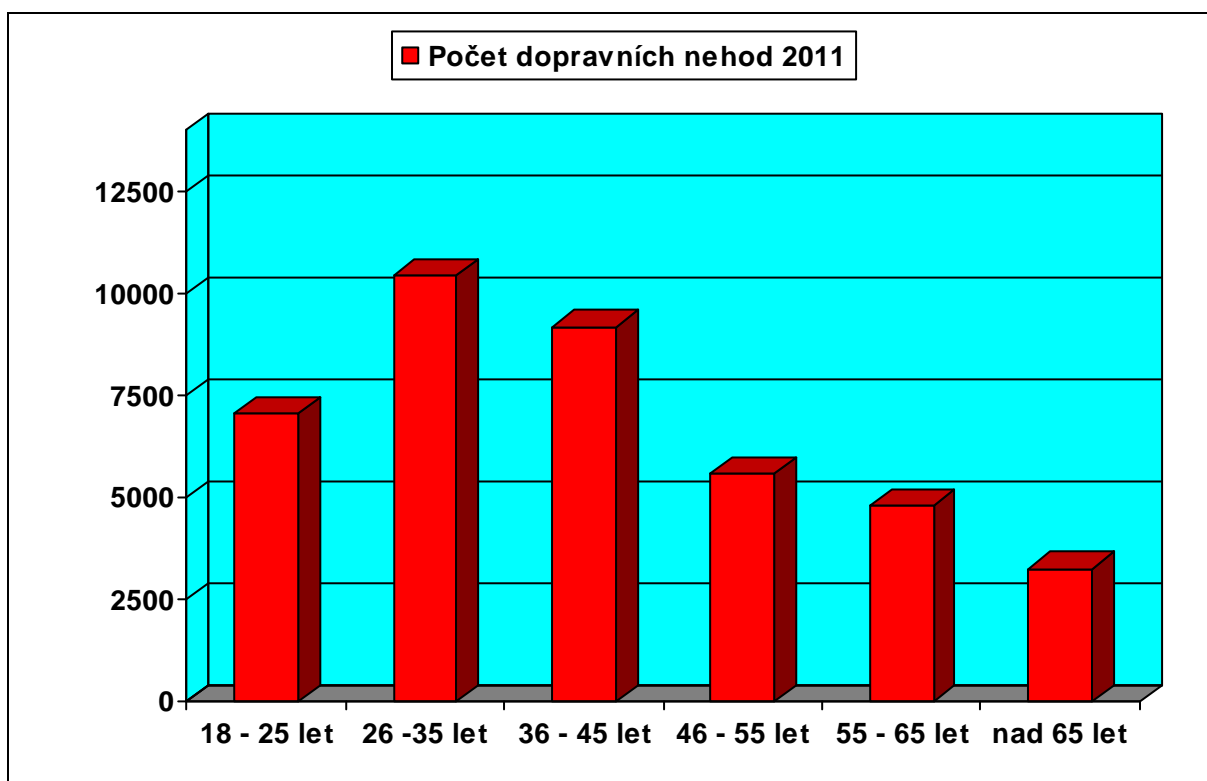


Zdroj: ŘSDP ČR

V roce 2011 se trend z předcházejících let opakuje a opět nejvyšší počet dopravních nehod zavinili řidiči ve věkové kategorii 26–35 let, z celkového počtu 40 284 dopravních nehod, způsobili 10 425 dopravních nehod, což je 26 %, další věkovou kategorií byli řidiči ve věku 36–45 let, zavinili 9 177 dopravních nehod, což je 23 %. Změnu oproti roku 2009, 2010 zaznamenáváme na pomyslné třetí pozici, třetí nejrizikovější věkovou kategorií v roce 2011 jsou řidiči ve věku 18–25 let, kteří měli na svědomí 7 032 dopravních nehod, což je 17 %, pak následuje věková kategorie řidičů 46–55 let, ti jsou viníky 5 598 dopravních nehod, což je 14 %. Věková kategorie řidičů 55–65 let zavinila 4 801 dopravních nehod, což je 12 %, 3 251 dopravních nehod zavinili řidiči nad 65 let, což je 8 %.



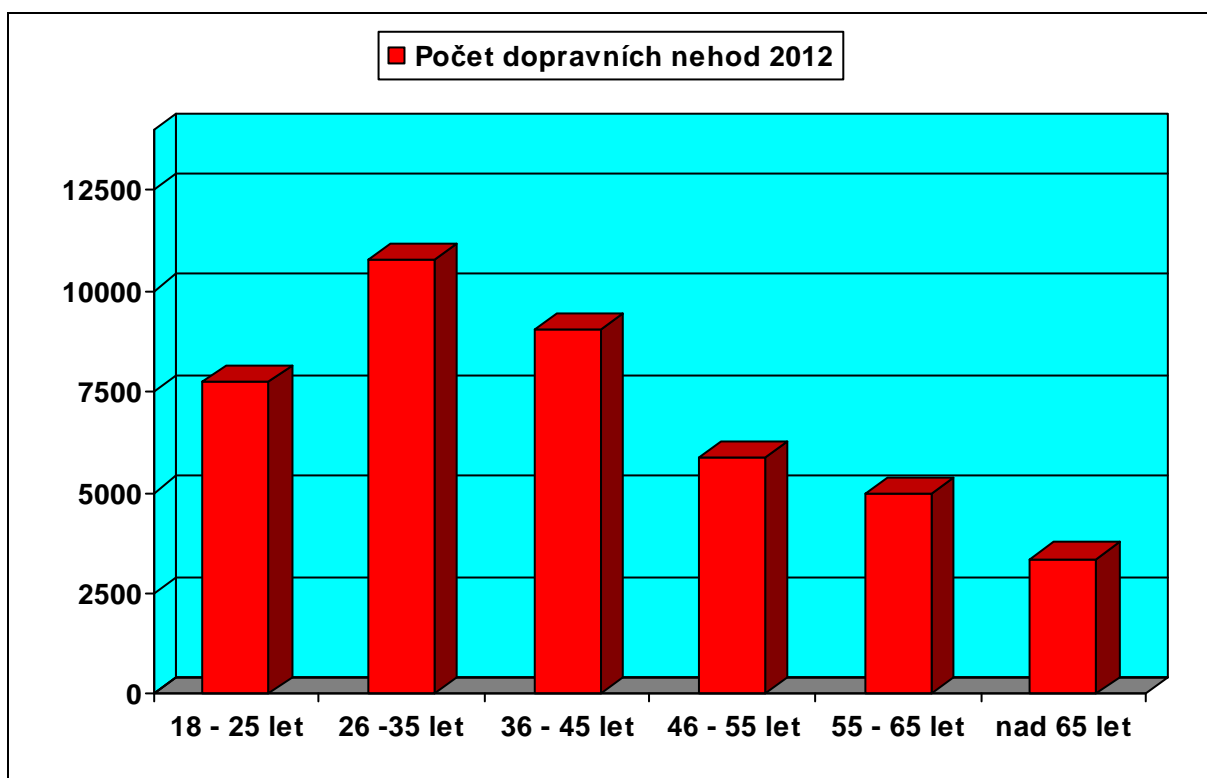
Obr. č. 25 - Věkové kategorie viníků dopravních nehod osobních motorových vozidel (2011)



Zdroj: ŘSDP ČR

V roce 2012 největší počet dopravních nehod zavinili řidiči ve věkové kategorii 26–35 let, z celkového počtu 41 726 dopravních nehod, mají na svědomí 10 770, což je 26 %, další věkovou kategorií byli řidiči ve věku 36–45 let, zavinili 9 024 dopravních nehod, což je 22 %. Třetí nejrizikovější věkovou kategorií v roce 2012 jsou opět řidiči ve věku 18–25 let, kteří měli na svědomí 7 749 dopravních nehod, což je 19 %, pak následuje věková kategorie řidičů 46–55 let, kteří zavinili 5 850 dopravních nehod, což je 14 %. Věková kategorie řidičů 55–65 let zavinila 4 976 dopravních nehod, což je 12 %, 3 359 dopravních nehod zavinili řidiči nad 65 let, což je 8 %. V každé věkové kategorii řidičů osobních motorových vozidel můžeme zaznamenat nepatrný nárůst dopravních nehod, které zavinili, výjimkou je věková kategorie řidičů od 36–45 let, kde oproti předcházejícímu roku došlo ke snížení počtu dopravních nehod, mají na svědomí o 153 dopravních nehod méně.

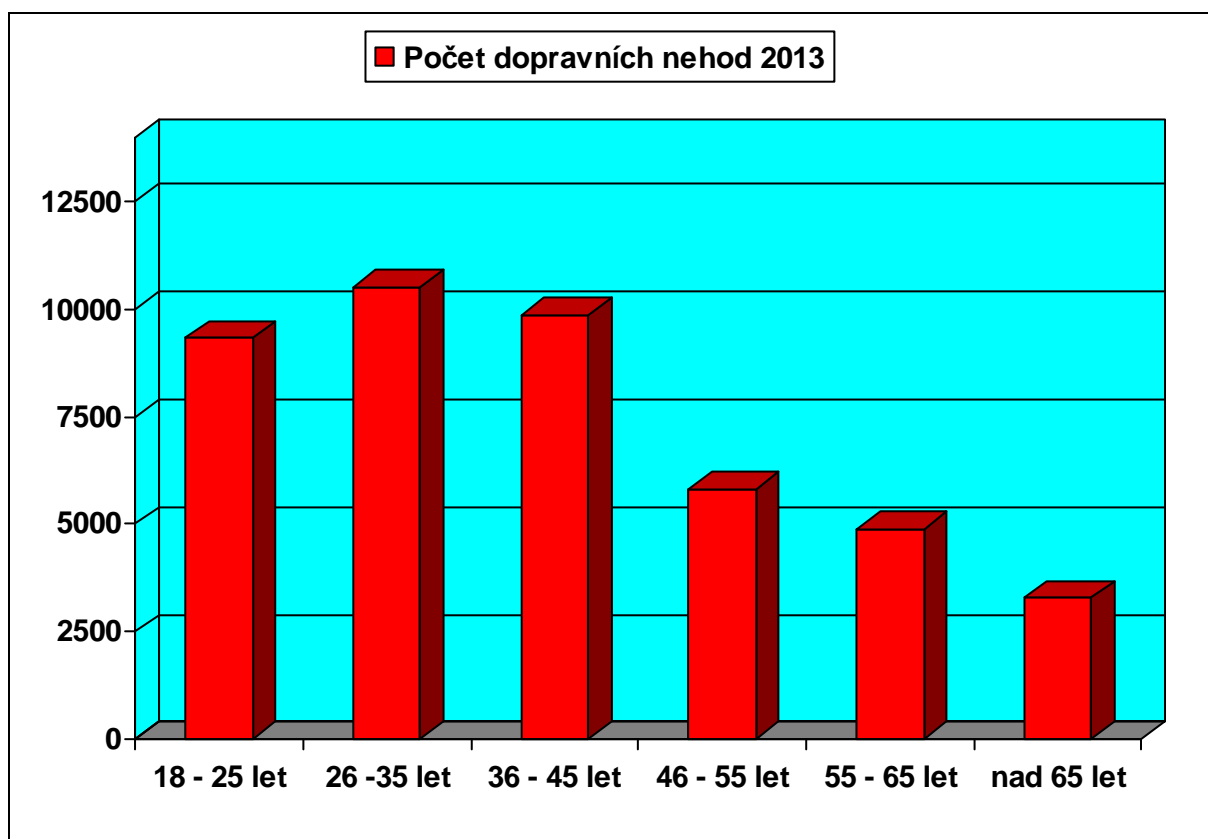
Obr. č. 26 - Věkové kategorie viníků dopravních nehod osobních motorových vozidel (2012)



Zdroj: ŘSDP ČR

Posledním sledovaným rokem byl rok 2013, kde zaznamenáváme enormní zvýšení počtu dopravních nehod zaviněných řidiči ve věku 18–25 let. Mladí řidiči způsobili 9 324 dopravních nehod, což je z celkového počtu 43 698 dopravních nehod zaviněných řidiči osobních motorových vozidel 21 %. Počet dopravních nehod zaviněných těmito řidiči se zvedl o 1 575 dopravních nehod. Největší počet dopravních nehod opět zavinili řidiči ve věkové kategorii 26–35 let, mají na svědomí 10 516, což je 24 %, další věkovou kategorií byli řidiči ve věku 36–45 let, zavinili 9 858 dopravních nehod, což je 23 %. Poté následovali již výše zmiňovaní řidiči ve věku 18–25 let. Řidiči ve věkové kategorii 46–55 let jsou viníky 5 819 dopravních nehod, což je 13 %, věková kategorie řidičů 55–65 let zavinila 4 900 dopravních nehod, což je 11 %. Věková kategorie řidičů nad 65 let se opět jeví dle údajů z databáze Ředitelství dopravní policie Policejního prezidia ČR jako nejméně rizikovou, řidiči této věkové kategorie mají na svědomí 3 281 dopravních nehod, což je 8 %.

Obr. č. 27 - Věkové kategorie viníků dopravních nehod osobních motorových vozidel (2013)



Zdroj: ŘSDP ČR

Na základě grafického znázornění vývoje počtu dopravních nehod u jednotlivých věkových kategorií řidičů osobních motorových vozidel ve sledovaném časovém období od roku 2009 do roku 2013 lze konstatovat, že nejrizikovější věkovou kategorií je kategorie řidičů od 26–35 let, nejméně rizikovou věkovou kategorií je kategorie řidičů nad 65 let. Tuto skutečnost lze připisovat také tomu, že ve věkové kategorii 26–35 let je nejvyšší početní zastoupení řidičů osobních motorových vozidel, naopak řidiči starší nad 65 let, usedají za volant spíše sporadicky, v případě nutnosti, objevují se tedy v silničním provozu s malou frekvencí.

Dále lze ze zpracovaného grafického vyjádření závislosti věku řidičů osobních motorových vozidel a počtu dopravních nehod prohlásit, že ačkoliv mladí řidiči nejsou ve sledovaném období viníky největšího počtu dopravních nehod, jsou odpovědní za stále větší počet dopravních nehod, v roce 2009 měli na svědomí 5 213 dopravních nehod, v roce 2013 už 9 324 dopravních nehod.

Na základě stanovených hypotéz byly také statisticky vyhodnocovány hlavní příčiny nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let, opět v časovém období od roku 2009 do roku 2013.

Níže uvedená tabulka nejprve shrnuje hlavní příčiny všech dopravních nehod řidičů motorových vozidel v období 2009 až 2013. Hlavní příčinou dopravních nehod řidičů motorových vozidel je ve sledovaném období vždy nesprávný způsob jízdy, ale zároveň je možné tvrdit na základě statistických dat ŘSDP ČR, že není tou příčinou nejtragičtější. Za nejvyšším počtem dopravních nehod s následkem smrti stojí nepřiměřená rychlost, jak vyplývá z tabulky. V roce 2009 následkem nepřiměřené rychlosti zemřelo 368 osob, což je 48,7 %, nejvíce za sledované období, nejméně v roce 2013, 209 osob, což je 39,6 %.

Tab. č. 2 – Hlavní příčiny dopravních nehod a jejich následky 2009 - 2013

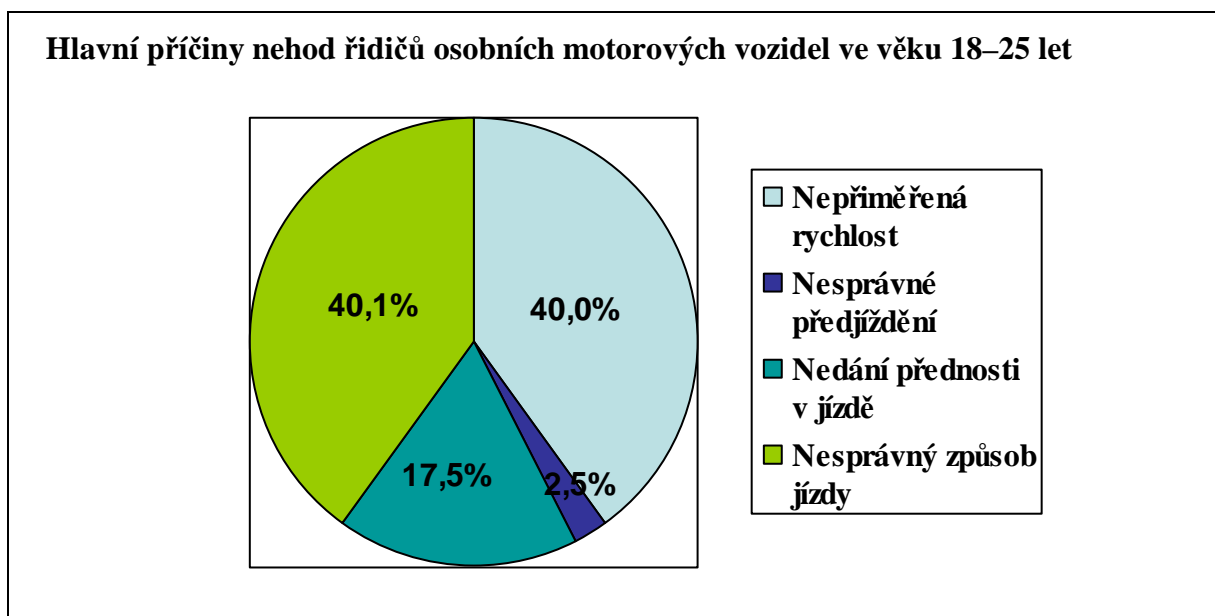
<b>2009</b>	<b>Počet dopravních nehod</b>	<b>%</b>	<b>Počet usmrcených</b>	<b>%</b>
Nepřiměřená rychlost	15 348	22,8	<b>368</b>	48,7
Nesprávný způsob jízdy	<b>37 977</b>	56,5	252	33,4
Nedání přednosti v jízdě	12 241	18,2	104	13,8
Nesprávné předjíždění	1 654	2,5	31	4,1
<b>2010</b>	<b>Počet dopravních nehod</b>	<b>%</b>	<b>Počet usmrcených</b>	<b>%</b>
Nepřiměřená rychlost	14 633	21,7	<b>279</b>	41,3
Nesprávný způsob jízdy	<b>39 219</b>	58,1	245	36,3
Nedání přednosti v jízdě	12 060	17,9	114	16,9
Nesprávné předjíždění	1 543	2,3	37	5,5
<b>2011</b>	<b>Počet dopravních nehod</b>	<b>%</b>	<b>Počet usmrcených</b>	<b>%</b>
Nepřiměřená rychlost	13 426	20,3	<b>284</b>	43,6
Nesprávný způsob jízdy	<b>39 666</b>	60	232	35,6
Nedání přednosti v jízdě	11 539	17,5	107	16,4
Nesprávné předjíždění	1 458	2,2	29	4,4
<b>2012</b>	<b>Počet dopravních nehod</b>	<b>%</b>	<b>Počet usmrcených</b>	<b>%</b>
Nepřiměřená rychlost	14 529	20,6	<b>257</b>	41
Nesprávný způsob jízdy	<b>42 234</b>	60	244	38,9
Nedání přednosti v jízdě	12 260	17,4	88	14
Nesprávné předjíždění	1 418	2	38	6,1
<b>2013</b>	<b>Počet dopravních nehod</b>	<b>%</b>	<b>Počet usmrcených</b>	<b>%</b>
Nepřiměřená rychlost	14 633	20,2	<b>209</b>	39,6
Nesprávný způsob jízdy	<b>44 022</b>	60,8	218	41,3
Nedání přednosti v jízdě	12 342	17,1	78	14,8
Nesprávné předjíždění	1 383	1,9	23	4,4

Zdroj: ŘSDP ČR

V roce 2009 byl hlavní příčinou dopravních nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let nesprávný způsob jízdy, vlivem nesprávného způsobu jízdy bylo

způsobeno 4 233 dopravních nehod, což je 40,1 %. O 13 dopravních nehod méně bylo způsobeno nepřiměřenou rychlostí, což je 40 %. Nedání přednosti v jízdě byla jako příčina zaznamenána u 1 844 dopravních nehod, což je 17,5 %. Nejméně dopravních nehod bylo zapříčiněno nesprávným předjížděním, 266 dopravních nehod, což je 2,5 %.

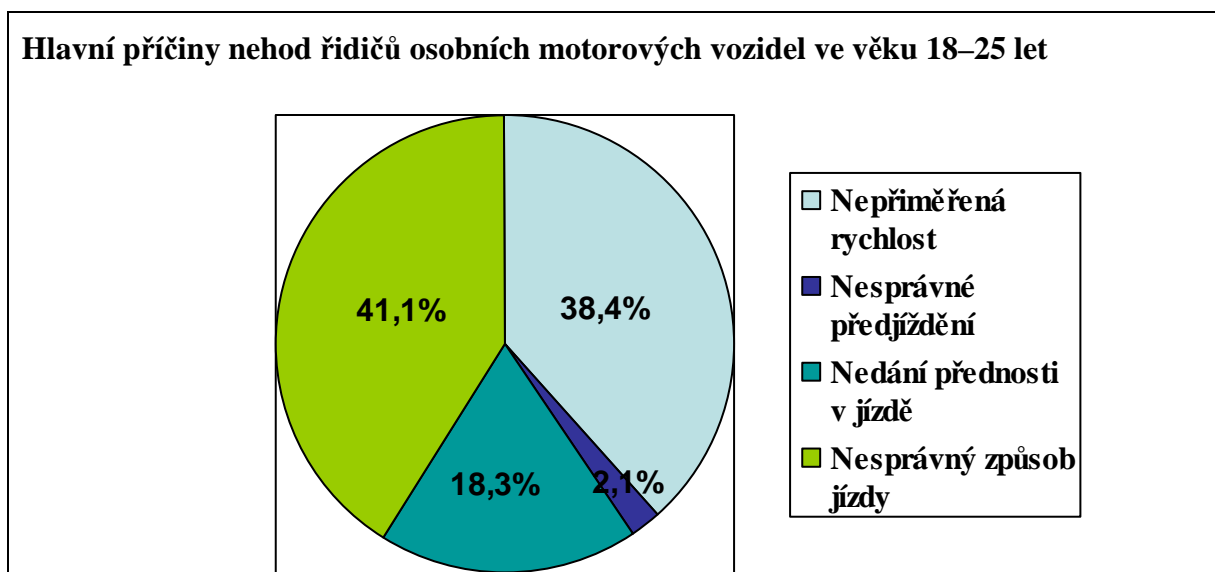
Obr. č.28 - Hlavní příčiny nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18 – 25 let (2009)



Zdroj: ŘSDP ČR

V roce 2010 byl hlavní příčinou dopravních nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let nesprávný způsob jízdy, nesprávný způsob jízdy je zaznamenán jako hlavní příčina u 3 726 dopravních nehod, což je 41,1 %. Nepřiměřená rychlost stála jako příčina za 3 485 dopravními nehodami, což je 38,4 %. Nedání přednosti v jízdě byla jako příčina zaznamenána u 1 663 dopravních nehod, což je 18,3 %. Stejně tak jako v předcházejícím roce bylo nejméně dopravních nehod zapříčiněno nesprávným předjížděním, 194 dopravních nehod, což je 2,1 %.

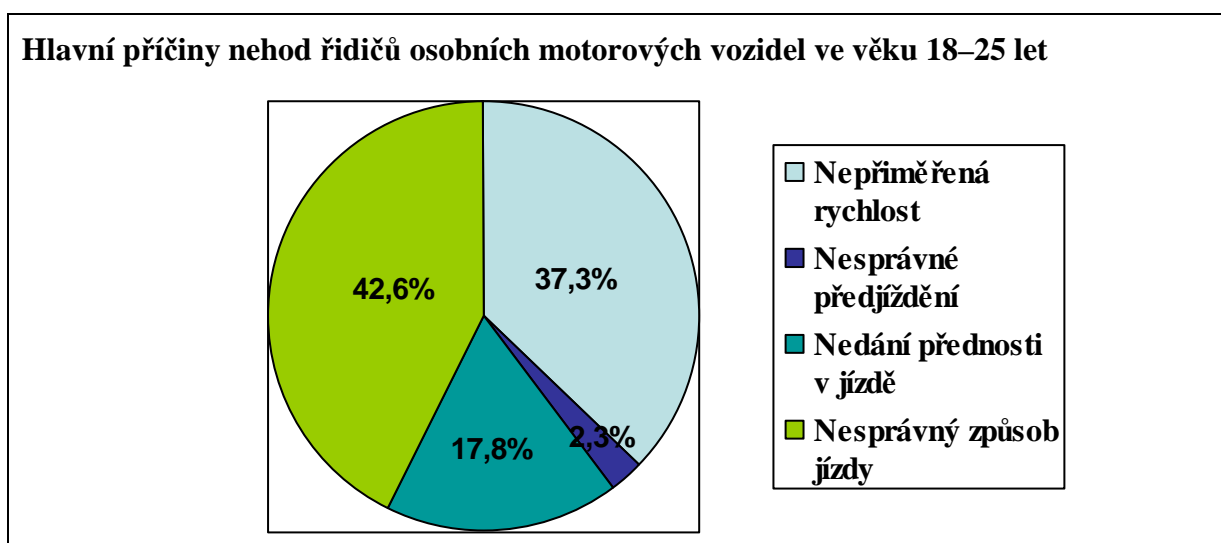
Obr. č. 29 - Hlavní příčiny nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18 – 25 let (2010)



Zdroj: ŘSDP ČR

V roce 2011 byl hlavní příčinou dopravních nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let nesprávný způsob jízdy, vlivem nesprávného způsobu jízdy bylo způsobeno 3 845 dopravních nehod, což je 42,6 %. Nepřiměřená rychlost byla příčinou 3 365 dopravních nehod, což je 37,3 %. Nedání přednosti v jízdě byla jako příčina zaznamenána u 1 602 dopravních nehod, což je 17,8 %. Nejméně dopravních nehod bylo zapříčiněno nesprávným předjížděním, 205 dopravních nehod, což je 2,3 %.

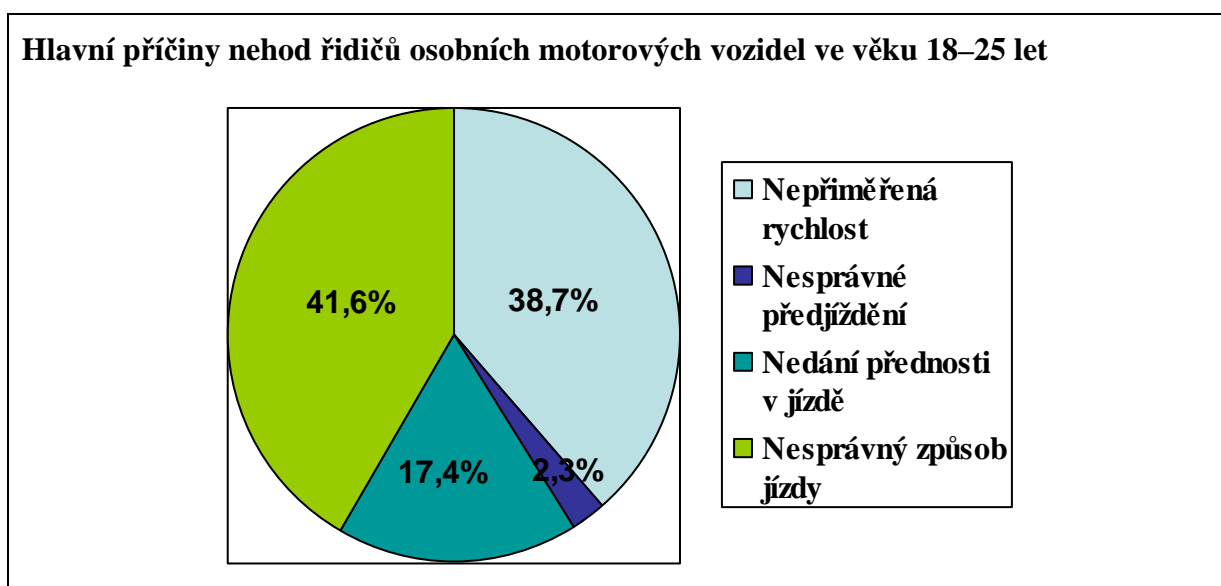
Obr. č. 30 - Hlavní příčiny nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18 – 25 let (2011)



Zdroj: ŘSDP ČR

V roce 2012 byl hlavní příčinou dopravních nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let zase nesprávný způsob jízdy, nesprávný způsob jízdy měl za následek 3 930 dopravních nehod, což je 41,6 %. Nepřiměřená rychlost byla příčinou 3 657 dopravních nehod, což je 38,7 %. Nedání přednosti v jízdě byla jako příčina zaznamenána u 1 639 dopravních nehod, což je 17,4 %. Nejméně dopravních nehod bylo zapříčiněno nesprávným předjížděním, 216 dopravních nehod, což je 2,3 %.

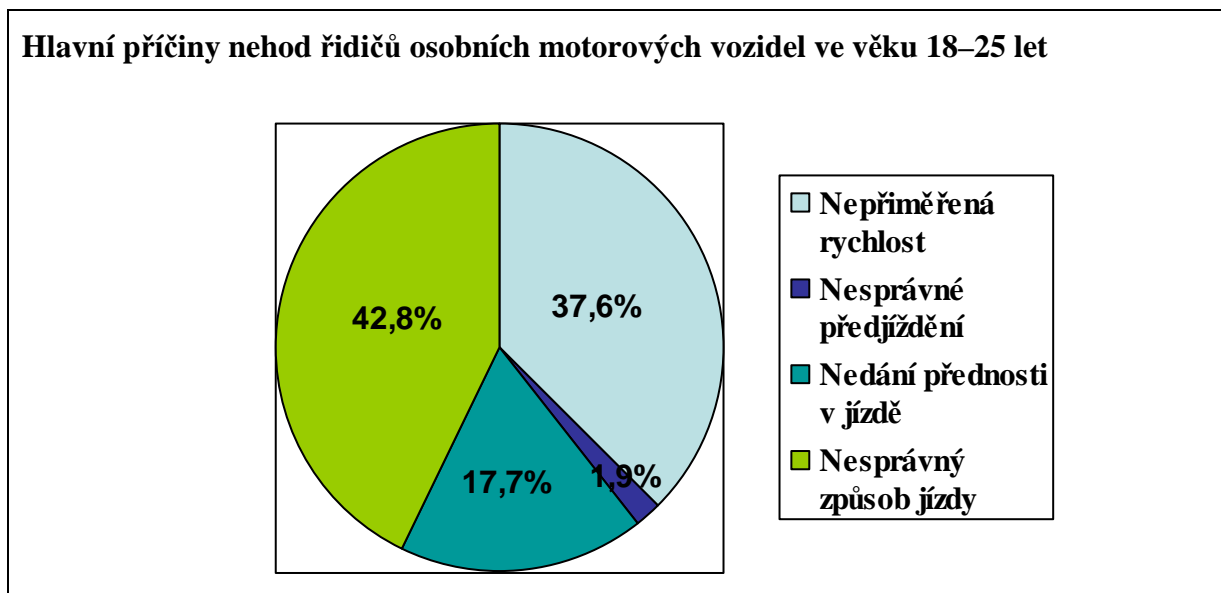
*Obr. č. 31 - Hlavní příčiny nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18 – 25 let (2012)*



*Zdroj: ŘSDP ČR*

Rok 2013 se odvíjí, co se týče hlavních příčin dopravních nehod, podle stejného scénáře jako v předcházejících letech, nejvíce dopravních nehod zaviněných řidiči osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let bylo z důvodu nesprávného způsobu jízdy, který je uvedený jako příčina celkem u 3 993 dopravních nehod, což je 42,8 %. Nepřiměřená rychlost byla příčinou 3 505 dopravních nehod, což je 37,6 %. Nedání přednosti v jízdě byla jako příčina zaznamenána u 1 649 dopravních nehod, což je 17,7 %. Nejméně dopravních nehod bylo zapříčiněno nesprávným předjížděním, 177 dopravních nehod, což je 1,9 %.

Obr. č. 32 - Hlavní příčiny nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let (2013)



Zdroj: ŘSDP ČR

Ve sledovaném období od roku 2009 do roku 2013 nedochází k žádným změnám na pozicích hlavních příčin dopravních nehod u řidičů osobních motorových vozidel ve věkové kategorii 18–25 let. Nejčastější příčinou je vždy nesprávný způsob jízdy. Druhou nejčastější příčinou je nepřiměřená rychlost, poté nedání přednosti v jízdě a nejméně mladí řidiči osobních motorových vozidel chybují v jízdním úkonu, který je označen jako předjíždění.



## 12 VYHODNOCENÍ HYPOTÉZ

Na základě výzkumného šetření prostřednictvím dotazníku a statistického vyhodnocení dat získaných z databáze Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR je možné vyhodnotit stanovené hypotézy.

Hypotéza 1 se vztahuje na počet dopravních nehod zaviněných řidiči osobních motorových vozidel ve věkové kategorii 18–25 let. Zvolená hypotéza předpokládala, že vyšší počet dopravních nehod mají na svědomí řidiči osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let. Výsledky dotazníkového šetření ukazují, že většina oslovených respondentů považuje řidiče osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let za nejrizikovější, z celkového počtu oslovených respondentů tento názor převládá u 68 % respondentů, ovšem statistická data tento názor nepotvrdila. Z grafického zpracování těchto dat je zřejmé, že nejvíce dopravních nehod zaviní řidiči osobních motorových vozidel ve věkové kategorii 26–35 let.

Hypotéza 2 předpokládala, že hlavní příčinou dopravních nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let bude nepřiměřená rychlost. Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že většina oslovených respondentů považuje nepřiměřenou rychlost za hlavní příčinu všech dopravních nehod zaviněných mladými řidiči spadající do této věkové kategorie, z oslovených respondentů je přesvědčeno o nepřiměřené rychlosti jako hlavní příčině dopravních nehod 75 % respondentů. Graficky zpracovaná data tuto hypotézu nepotvrdily, ukazují, že hlavní příčinou dopravních nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věkové kategorii 18–25 let je nesprávný způsob jízdy.

## 13 NÁVRHY OPATŘENÍ A DOPORUČENÍ

Soubor jevů týkající se dopravních nehod a jejich následků je stále předmětem mnoha odborných debat, jejichž snahou je nalézat řešení, vhodná preventivní opatření, která by počet dopravních nehod a jejich tragických následků snižovala.

Je několik problémových oblastí v dopravě, které si zaslouží větší pozornost a přísnější bezpečnostní opatření. Patří mezi ně např. bezpečnost dětí v silniční dopravě, chodců, cyklistů, motocyklistů. Stále aktuálním tématem jsou také rizikové faktory související s věkem řidičů. Komplikace v silniční dopravě představují jak starší řidiči, tak mladí řidiči, na které je orientována praktická část diplomové práce.

Preventivní opatření, která by mohla pomoci snížit počet dopravních nehod, jsou obecně zmíněna již v teoretické části diplomové práce. Na tomto místě budou uvedena preventivní opatření vztahující se k zvolenému výzkumnému problému.

Nepřiměřená rychlost je „strašákem“ v silničním provozu, neboť je příčinou nejvíce úmrtí v porovnání s jinými příčinami dopravních nehod. Cílem tedy je zabránit řidičům osobních motorových vozidel překračovat rychlostní limity. Dle mého názoru je účinným řešením, jak donutit řidiče osobních motorových vozidel chovat se v souladu s pravidly silničního provozu, instalace měřičů rychlosti, také časté policejní kontroly a přísnější represe za porušení právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě. Dalším efektivním krokem je zklidňování dopravy, vytváření většího počtu zón, kde nesmí být překročena rychlost 30 km/h a chodci, děti, cyklisté tak mají umožněn bezpečnější pohyb zejména ve městech.

Z technického hlediska jsou součástí prevence také inteligentní bezpečnostní systémy umístěné v automobilech, které zabraňují překročení rychlosti, vyjetí z jízdního pruhu, udržují bezpečnou vzdálenost za vozidlem, kontrolují, zda jsou zapnuté bezpečnostní pásy aj. Řidič osobního motorového vozidla se nemusí již tolik soustředit na samotné ovládání motorového vozidla a svoji pozornost mohou více zaměřit na sledování různých dopravních situací v silničním provozu.

Velice důležité právě u mladých řidičů je již zmiňované vzdělávání, mladí řidiči by měli znát nejen pravidla silničního provozu, ale také by měli umět odhadnout rizika v silniční dopravě, rozpoznávat nebezpečí, objektivně zhodnotit své dovednosti a nepřeceňovat hranice svých možností. Výcvik mladých řidičů v autoškolách musí být veden profesionálními učiteli s dostatkem zkušeností pro výuku řidičů osobních motorových vozidel. V některých

evropským zemích již existuje tzv. jízda po dohledem, kdy mladý řidič pod dohledem zkušenějšího řidiče získává praktické zkušenosti a má před vydáním řidičského průkazu jízdní praxi. Často diskutovaným je také řidičský průkaz na zkoušku, který má být v budoucnu zapracován do chystané novely zákona o autoškolách. Podstatou tohoto preventivního opatření je, že řidičský průkaz bude vydán pouze na roční zkušební dobu. Během této doby může být za porušení právních předpisů týkající se silničního provozu odebrán. Řidič osobního motorového vozidla řidičský průkaz znovu získá jen po vykonání nové zkoušky a vyšetření dopravním psychologem.

Domnívám se, že zmíněná preventivní opatření by měla přispívat k zvyšování bezpečnosti v silniční dopravě, pokud budou prováděna důsledně a s větší intenzitou. Zároveň je nutné podávat dostatek informací veřejnosti, zaujmout jejich pozornost formou kampaní prostřednictvím medií, protože i z provedeného dotazníkového šetření vyplývá, že veřejnost nemá dostatek informací související s bezpečností v dopravě.

## ZÁVĚR

Tato diplomová práce byla věnována tématu dopravních nehod a jejich příčin. Na dopravní nehodu bylo nahlíženo z hlediska jejich následků především na lidskou psychiku. Dopravní nehoda byla popsána jako závažná traumatická událost mající vliv na život každé zúčastněné osoby. Zásahy do psychické stránky člověka mohou být krátkodobé, ale také mohou být trvalého charakteru, kdy se zúčastněná osoba s psychickými následky vyrovnává celý život a v mnoha případech je nucena vyhledat odbornou pomoc.

Diplomová práce vycházela nejen z odborné literatury, ale také ze statistických dat vztahující se k dopravním nehodám a jejich příčinám, které byly způsobeny řidiči osobních motorových vozidel specifikovaných podle věku. Vše bylo doplněno dotazníkovým šetřením, jehož účelem bylo zjistit názor účastníků silničního provozu.

Ze zpracovaných výsledků dotazníkového šetření vyplynulo, že většina dotazovaných respondentů se domnívá, že rizikovou skupinou řidičů osobních motorových vozidel je věková kategorie řidičů 18 – 25 let, kdy hlavní rizika spatřují v nedostatku jejich zkušeností a přeceňování vlastních schopností. Jejich jízdní styl se podle respondentů vyznačuje agresivitou, často překračují rychlostní limity a na silnicích se projevuje jejich nevázaný, nezodpovědný způsob života. Statistická data, ale vyšší nehodovost v porovnání s ostatními věkovými kategoriemi řidičů osobních motorových vozidel nepotvrdila. Nejrizikovější věkovou kategorií jsou řidiči od 26 -35 let. Ovšem je třeba zdůraznit na základě teoretických poznatků uvedených v této diplomové práci, že rizikové faktory jako rychlost, málo zkušeností, přeceňování schopností, podcenění rizika, nezodpovědnost patří mezi příčiny dopravních nehod mladých řidičů a jsou charakteristické pro jejich jízdní chování.

Nepřiměřená rychlost byla na základě získaných dotazníkových dat také vnímána respondenty jako hlavní příčina dopravních nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18 -25 let, ale statistické zdroje tento předpoklad opět vyvrátily. Dopravní nehody jsou z velké části způsobeny nesprávným způsobem jízdy, ale rozdíly mezi počtem dopravních nehod zapříčiněných nepřiměřenou rychlostí či nesprávným způsobem jízdy jsou nepatrné. Zase je třeba zdůraznit, že pokud se podíváme na hlavní příčiny všech motorových vozidel, nepřiměřená rychlost figuruje ve statistikách ŘSDP ČR jako nejtragičtější příčina. Nepřiměřená rychlost je tzv. zabijákem na silnicích a počty usmrcených jsou stále alarmující.

Diplomová práce může být přínosem pro všechny zájemce o tuto problematiku, protože je zde vyjádřen jiný pohled na téma dopravních nehod, jsou zde zachyceny vlivy dopravních nehod na lidskou psychiku. Pro jedince, kteří prožili tragickou dopravní nehodu, může být vodítkem, na koho se obrátit s prosbou o odbornou pomoc a lze v ní najít i způsoby, jak se s dopravní nehodou vyrovnat. Práce je uceleným přehledem teoretických poznatků, ale také statistických dat, která byla z databáze ŘSDP ČR zpracována přímo pro tuto diplomovou práci.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ A LITERATURY

- [1] BERAN, T. *Dopravní nehody*. 1. vyd. Brno: COMPUTER PRESS, a.s. Brno, 2007. 172 str. ISBN 978-80-251-1791-0
- [2] HAVLÍK, K. *Osudová střetnutí (Rozhovor s lidmi, kteří přežili dopravní nehodu)*. 1. vyd. Praha: TRITON Praha, 2010. 152 str. ISBN 978-80-7387-349-3
- [3] CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vyd. Plzeň: ALEŠ ČENĚK, s.r.o. Plzeň, 2009. 540 str. ISBN 978-80-7380-211-0
- [4] KEBZA, V. *Chování člověka v krizových situacích*. 1. vyd. Praha: ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA, 2009. 134 str. ISBN 978-80-213-1971-4
- [5] KŘIVOHLAVÝ, J. *Jak zvládat stres*. 1. vyd. Praha: GRADA PUBLISHING, a.s. Praha, 1994. 192 str. ISBN 80-7169-121-6
- [6] KŘIVOHLAVÝ, J. *Sestra a stres*. 1. vyd. Praha: GRADA PUBLISHING, a.s. Praha, 2010. 128 str. ISBN 978-80-247-3149-0
- [7] PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha: LINDE, 2000. 378 str. ISBN 808-7201-212-6
- [8] ŠTIKAR, J. a kol. *Psychologická prevence nehod*. 1. vyd. Praha: KAROLINUM Praha, 2006. 220 str. ISBN 80-246-1096-5
- [9] ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J. *Psychologie v dopravě*. 1. vyd. Praha: KAROLINUM Praha, 2003. 275 str. ISBN 80-246-0606-2
- [10] ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. 1. vyd. Olomouc: UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI, 2009. 186 str. ISBN 978-80-244-2375-3
- [11] ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M., ČERNOCHOVÁ, D., *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vyd. Praha: GRADA PUBLISHING, a.s. Praha, 2013. 216 str. ISBN 978-80-247-4113-0
- [12] VALENTA, V. *Dopravní nehody*. 2. vyd. Praha: SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÝCH DOPRAVCŮ ČESMAD BOHEMIA 2008. 14 str. ISBN 978-80-904249-9-9
- [13] VIZINOVÁ, D., PREISS, M., *Psychické trauma a jeho terapie*. 1. vyd. Praha: PORTÁL s.r.o. Praha, 2000. 160 str. ISBN 80-7178-284-X
- [14] VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. 1. vyd. Praha: PORTÁL s.r.o., 2002. 543 str. ISBN 80-71-78-696-9
- [15] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

- [16] <http://www.bkb.cz/>
- [17] <http://www.cdv.cz/>
- [18] <http://www.csodn.cz/>
- [19] ] <http://cmps.ecn.cz/?page=onas>
- [20] <http://www.detskadopravninadace.cz/>
- [21] <http://www.ibesip.cz/>
- [22] <http://www.kolecko.cz/>
- [23] <http://www.policie.cz/>

## SEZNAM GRAFŮ

Graf č. 1 – Pohlaví respondentů

Graf č. 2 – Věk respondentů

Graf č. 3 – Vzdělání respondentů

Graf č. 4 – Řízení osobního motorového vozidla

Graf č. 5 – Rizikové kategorie řidičů osobních motorových vozidel

Graf č. 6 – Závislost věku řidiče a schopností bezpečně řídit motorové vozidlo

Graf č. 7 – Vzdělání mladých řidičů a jeho vliv na bezpečné chování v dopravě

Graf č. 8 – Znak charakteristický pro jízdu mladých řidičů

Graf č. 9 – Závislost řidičských zkušeností mladých řidičů na počtu dopravních nehod

Graf č. 10 – Přeceňování řidičských schopností mladými řidiči

Graf č. 11 – Nepřiměřená rychlost jako projev agresivního chování

Graf č. 12 – Nejčastější příčina dopravních nehod mladých řidičů

Graf č. 13 – Nejtragičtější příčina dopravních nehod mladých řidičů

Graf č. 14 – Intenzita překračování rychlostních limitů mladými řidiči

Graf č. 15 – Vliv životního stylu na jízdu mladých řidičů

Graf č. 16 – Charakter jízdy respondenta ve srovnání s ostatními řidiči

Graf č. 17 – Pokuta za překročení nejvyšší povolené rychlosti

Graf č. 18 – Názor veřejnosti na účinnost kontrol Policie ČR

Graf č. 19 – Jízda pod dohledem zkušenějšího řidiče

Graf č. 20 – Význam pojmu „zklidňování dopravy“

Graf č. 21 – Informace o nebezpečí vyplývající z řízení nepřiměřenou rychlostí

Graf č. 22 – Vývoj dopravní nehodovosti v ČR v letech 2003 - 2013

Graf č. 23 – Věkové kategorie viníků dopravních nehod osobních motorových vozidel (2009)

Graf č. 24 - Věkové kategorie viníků dopravních nehod osobních motorových vozidel (2010)

Graf č. 25 - Věkové kategorie viníků dopravních nehod osobních motorových vozidel (2011)



Graf č. 26 - Věkové kategorie viníků dopravních nehod osobních motorových vozidel (2012)

Graf č. 27 - Věkové kategorie viníků dopravních nehod osobních motorových vozidel (2013)

Graf č. 28 - Hlavní příčiny nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let za rok 2009

Graf č. 39 - Hlavní příčiny nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let za rok 2010

Graf č. 30 - Hlavní příčiny nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let za rok 2011

Graf č. 31 - Hlavní příčiny nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let za rok 2012

Graf č. 32- Hlavní příčiny nehod řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18–25 let za rok 2013

## **SEZNAM TABULEK**

Tab. č. 1 – Dopravní nehody a jejich následky od roku 2003 do roku 2013

Tab. č. 2 - Hlavní příčiny dopravních nehod a jejich následky 2009 - 2013

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

odst.	odstavec
např.	například
č.	číslo
apod.	a podobně
str.	strana
tzv.	takzvaně
tab.	tabulka
obr.	obrázek
tj.	to je
aj.	a jiné
atd.	a tak dále
ČR	Česká republika
DP	dopravní nehoda
ŘSDP ČR	Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR
FÓRUM PSR	Fórum pijte s rozumem

# **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha č. 1 – Dotazník

## Příloha č. 1

Dobrý den,

Ráda bych Vás požádala o vyplnění následujícího dotazníku týkající se dopravní nehodovosti v ČR. Získaná data budou použita v mé diplomové práci „Dopravní nehoda jako traumatická situace.“

Dotazník je zcela anonymní a ujistuji Vás, že zjištěné informace budou sloužit pouze k akademickým účelům a nebudou žádným způsobem zneužity.

U každé otázky, prosím, zaškrtněte jednu odpověď, která nejvíce vyjadřuje Váš názor.

Předem velice děkuji za Váš čas a pomoc

Bednářová Denisa, VUT Brno

### 1. Jaké je Vaše pohlaví?

- muž
- žena

### 2. Jaký je Váš věk?

- 18 let
- 18 - 25 let
- 26 - 35 let
- 36 - 45 let
- 46 - 55 let
- 56 - 65 let
- více jak 65 let

**3. Vlastníte řidičský průkaz?**

- ano
- ne

**4. Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?**

- základní vzdělání
- výuční list
- výuční list s maturitou
- středoškolské vzdělání
- vysokoškolské vzdělání

**5. Jste profesionální řidič nebo běžný řidič?**

- Profesionální řidič.
- Běžný řidič.

**6. Jak často řídíte automobil?**

- každý den
- 1x týdně
- 2x až 3x týdně
- méně než 1x týdně

**7. Která věková skupina řidičů osobních motorových vozidel je podle Vás viníkem většího počtu dopravních nehod?**

- řidiči od 18 - 25 let
- řidiči od 26 - 35 let
- řidiči od 36 - 45 let
- řidiči od 46 - 55 let
- řidiči od 55 - 65 let
- řidiči nad 65 let
- Nedokážu posoudit.

**8. Myslíte si, že existuje závislost mezi věkem řidiče a schopností bezpečně řídit osobní motorové vozidlo?**

- Ano, věk ovlivňuje schopnost řidiče bezpečně řídit osobní motorové vozidlo
- Ne, věk neovlivňuje schopnost bezpečně řídit osobní motorové vozidlo .
- Nedokážu posoudit.

**9. Jaký má podle Vás vliv nejvyšší dosažené vzdělání mladých řidičů ve věku 18 - 25 let na jejich bezpečné dopravní chování?**

- Mezi dosaženým vzděláním a bezpečným dopravním chováním mladých řidičů existuje přímá úměra, čím vyšší vzdělání, tím bezpečnější chování v dopravě.
- Mezi vzděláním mladých řidičů a jejich bezpečným dopravním chováním neexistuje souvislost.
- Nedokážu posoudit

**10. Jaký znak je podle Vás charakteristický pro jízdu mladých řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18 - 25 let ?**

- Jízda je defenzivní, pomalá.
- Jízda je agresivní, rychlá.
- Nedokážu posoudit

**11. Myslíte si, že za dopravní nehody řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18 - 25 let , může především nedostatek řidičských zkušeností?**

- Ano
- Spíše ano
- Ne
- Spíše ne
- Nedokážu posoudit

**12. Mladí řidiči osobních motorových vozidel zejména ve věku 18 - 25 let přeceňují své schopnosti. Souhlasíte s tímto tvrzením?**

- Ano
- Spíše ano
- Ne
- Spíše ne
- Nedokážu posoudit



**13. Souhlasíte s tvrzením, že nepřiměřená rychlost je projevem agresivního chování mladého řidiče osobního motorového vozidla ve věku 18 - 25 let?**

- Ano
- Spíše ano
- Ne
- Spíše ne
- Nedokážu posoudit

**14. Jaká je podle Vás nejčastější příčina dopravních nehod mladých řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18 - 25 let ?**

- nesprávný způsob jízdy
- nepřiměřená rychlost
- nesprávné předjíždění
- nedání přednosti v jízdě

**15. Jaká je podle Vás nejtragičtější příčina dopravních nehod mladých řidičů ve věku 18 - 25 let?**

- nesprávný způsob jízdy
- nepřiměřená rychlost
- nesprávné předjíždění
- nedání přednosti v jízdě

**16. Jak často podle Vás překračují mladí řidiči osobních motorových vozidel ve věku 18 - 25 let rychlostní limity?**

- nikdy
- občas
- často
- velmi často
- vždy

**17. Má podle Vás životní styl vliv na jízdu mladých řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18 - 25 let?**

- Ano
- Spíše ano
- Ne
- Spíše ne
- Nevím

**18. Ve srovnání s ostatními řidiči jezdíte .....**

- pomaleji
- spíše pomaleji
- rychleji
- spíše rychleji
- nevím

**19. Byl(a) jste v posledních třech letech pokutován(a) za překročení nejvyšší povolené rychlosti?**

- Ano
- Ne
- Nevzpomínám si

**20. Myslíte si, že časté dopravní kontroly ze strany Policie ČR, mohou zabránit mladým řidičům osobních motorových vozidel ve věku 18 - 25 let v překračování rychlostních limitů?**

- Ano
- Spíše ano
- Ne
- Spíše ne
- Nedokážu posoudit

**21. Myslíte si, že jedním z bezpečnostních opatření, jak zabránit zvyšování dopravních nehod mladých řidičů osobních motorových vozidel ve věku 18 - 25 let je zavedení „jízdy pod dohledem“ ( mladý řidič se tzv. vyjezdí pod dohledem zkušeného řidiče) ?**

- Ano, podle mého názoru je to účinné řešení snížení počtu dopravních nehod mladých řidičů.
- Ne, podle mého názoru na počet dopravních nehod mladých řidičů nebude mít toto bezpečnostní opatření vliv.
- Nedokážu posoudit.

**22. Víte, co znamená pojem tzv. „zklidňování dopravy“?**

- Ano
- Ne

**23. Jaké máte informace o nebezpečí vyplývající z řízení nepřiměřeně vysokou rychlostí?**

- Žádné, témata související s příčinami dopravní nehodovosti mě nezajímají.
- Témata související s příčinami dopravní nehodovosti mě zajímají, sleduji kampaně jako Besipky, Nemyslíš, zaplatíš aj.
- Témata související s příčinami dopravní nehodovosti sleduji jen okrajově.

