



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ
INSTITUT OF FORENSIC ENGINEERING

ODPOČET TRESTNÝCH BODŮ VE VZTAHU
K BEZPEČNOSTI PROVOZU V ČESKÉ REPUBLICE
DEDUCTION OF PENALTY POINTS WITH RESPECT TO ROAD TRANSPORT SAFETY

DIPLOMOVÁ PRÁCE
MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

Bc. ALEŠ ROUSEK

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

Ing. Bc. MAREK SEMELA, Ph.D.

BRNO 2012

Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství

Akademický rok: 2011/12

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student(ka): Bc. Aleš Rousek

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:

Odpočet trestných bodů ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu v České republice

v anglickém jazyce:

Deduction of Penalty Points with Respect to Road Transport Safety

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Úkolem práce je představit problematiku chování řidičů, faktory a vývoj nehodovosti a následně analyzovat metodiku školení bezpečné jízdy a vliv kurzu bezpečné jízdy na chování řidičů a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v České republice.

Cíle diplomové práce:

Cílem práce je zjištění vlivu kurzu bezpečné jízdy a odpočtu trestných bodů na chování řidičů a návrh možných opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu v České republice.

Seznam odborné literatury:

ČUMPELÍK, Jiří. Bezpečná a defenzivní jízda. Praha: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, 2008. 28 s. ISBN 978-80-904249-0-6.

HAVLÍK, Karel. Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.

LISÁ, Zuzana. Agresivita na silnicích aneb Proč se za volantem chováme jinak?. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 144 s. ISBN 978-80-7357-615-8.

Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Bc. Marek Semela, Ph.D.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2011/12.

V Brně, dne 3.9.2012



JUDr. Miroslav Kledus
ředitel vysokoškolského ústavu

ABSTRAKT

Diplomová práce je zaměřená na zhodnocení efektivity kurzů bezpečné jízdy za účelem odpočtu trestných bodů, porovnání jednotlivých polygonů v rámci České republiky a návrhy na zlepšení efektivity, případně doplnění o další prvky, které mohou mít pozitivní vliv na chování řidiče a tím i na bezpečnost silničního provozu na pozemních komunikacích.

Klíčová slova: doprava, bezpečnost silničního provozu, odpočet trestných bodů, bezpečná jízda,

ABSTRACT

This thesis is focused on the evaluation of the effectiveness of safe driving courses for deduction of penalty points, comparison of individual polygons in the Czech Republic and suggestions to improve the efficiency or additions of other elements that may have a positive effect on driver behavior and thus on road safety on roads.

Key words: transport, road safety , the deduction of penalty points , safe ride

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE PRÁCE

ROUSEK, A. *Odpočet trestných bodů ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu v České republice*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2012. 74 s. Vedoucí diplomové práce Ing. Bc. Marek Semela, Ph.D.

ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem svoji diplomovou práci vypracoval samostatně dle platných směrnic a uvedl jsem všechny použité zdroje informací.

V Brně dne

.....

podpis diplomanta

PODĚKOVÁNÍ

Zde bych rád poděkoval všem osobám, které mi udělily cenné rady a umožnily provést sběr dat na pracovištích pro odpočet trestných bodů v Sosnové, Mostě a Ostravě. Zvláště bych rád poděkoval panu Ing. Bc. Marku Semelovi Ph.D. za vedení a věcné připomínky, které vedly k vypracování této diplomové práce.

OBSAH

1	Úvod.....	13
2	Vymezení problému a cíle práce.....	14
2.1	Vymezení problematiky	14
2.2	Cíle práce	14
3	Teoretická východiska práce.....	15
3.1	Problematika chování řidičů	15
3.1.1	Složky dopravního systému	17
3.1.2	Charakter dopravy a chování v dopravě.....	17
3.1.3	Charakteristika řidiče	20
3.1.4	Psychologický profil řidiče	21
3.1.4.1	Druhy osobnosti	24
3.1.4.2	Psychologie řidiče	25
3.1.4.3	Psychologické typy řidičů	26
3.1.5	Motivace řidiče.....	28
3.1.6	Pozornost.....	30
4	Analýza současného stavu	32
4.1	Legislativní opatření.....	32
4.1.1	Sankce a postihy [6].....	32
4.1.2	Bodový systém	34
4.2	Faktory nehodovosti.....	36
4.3	Kurz bezpečné jízdy	41
4.3.1	Cílová skupina.....	41
4.3.2	Požadavky a předpisy.....	42
4.3.3	Metodika a náplň kurzu.....	42
4.3.4	Střediska s udělenou akreditací pro provádění kurzů bezpečné jízdy s odpočtem trestných bodů	47
4.4	Porovnání tuzemského systému s metodikou odpočtu v zahraničí.....	49
4.4.1	Německo	49

4.4.2	Rakousko	50
4.4.3	Polsko	50
4.4.4	Velká Británie.....	50
4.4.5	Hong Kong	51
4.5	Dotazníkové šetření	53
5	Návrhy řešení	66
5.1	Doplnění kurzu	66
5.1.1	Test teoretických znalostí	66
5.1.2	Praktická část.....	66
5.1.3	Saňová zkouška – simulace nárazu	66
5.1.4	Psychologický test.....	67
5.1.5	Alternativní způsob rozdělení uchazečů.....	67
5.1.6	Demonstrace poškozených vozidel	67
5.2	Návrh na úpravu legislativy.....	68
5.2.1	Rozdělení kurzu do více skupin	68
5.2.2	Podmínka pro odpočet trestných bodů	68
5.2.3	Zvýšená sazba postihů za přestupky.....	68
5.2.4	Pravidelnost školení.....	68
6	Závěr.....	69

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Znázornění temperamentů a jejich typických znaků [3]	24
Obrázek 2: Státy EU se znázorněním bodového systému [7].....	34
Obrázek 3: Časová osa a způsob vedení bodového systému ve státech EU [7] .	34
Obrázek 4: Statistika nehodovosti v letech 1993-2011 [9].....	36
Obrázek 5: Graf bodovaných řidičů [9]	37
Obrázek 6: Rozdělení bodovaných řidičů podle věku a pohlaví [10].....	37
Obrázek 7: Celkový počet bodovaných řidičů s dělením na pohlaví [10]	38
Obrázek 8: Přehled řidičů dle bodů před kurzem bezpečné jízdy [10].....	38
Obrázek 9: Celkový počet proškolených řidičů [10]	39
Obrázek 10: Viníci nehod dle skupiny vozidla za rok 2009 [7]	39
Obrázek 11: Viníci nehod dle skupiny vozidla za rok 2010 [7]	40
Obrázek 12: Příčiny nehod u jednotlivých skupin vozidel z roku 2009 [7]	40
Obrázek 13: Příčiny nehod u jednotlivých skupin vozidel z roku 2010 [7]	41
Obrázek 14: Brzdění a vyhnutí překážce	43
Obrázek 15: Brzdění v zatáčce při rychlostí vyšší jak 30 km.h^{-1}	43
Obrázek 16: Brzdění z rychlosti 50 km.h^{-1}	44
Obrázek 17: Průjezd souvislou vodní vrstvou	45
Obrázek 18: Zařízení pro nucený smyk zadní nápravy.....	46
Obrázek 19: Zavlažovací zařízení a zařízení pro měření rychlosti.....	46
Obrázek 20: Polygon Most [12].....	47
Obrázek 21: Polygon Sosnová [13]	47
Obrázek 22: Polygon Jihlava [14].....	48
Obrázek 23: Mapa areálu v Centra bezpečné jízdy Libros - Ostrava [15].....	48
Obrázek 24: Graf odpovědí na 1. otázku	53
Obrázek 25: Graf odpovědí na 2. otázku	54

Obrázek 26: Graf odpovědí na 3. otázku.....	54
Obrázek 27: Graf odpovědí na 4. otázku.....	55
Obrázek 28: Graf odpovědí na 5. otázku.....	55
Obrázek 29: Graf odpovědí na 6. otázku.....	56
Obrázek 30: Graf odpovědí na 7. otázku.....	56
Obrázek 31: Graf odpovědí na 8. otázku.....	57
Obrázek 32: Graf odpovědí na 9. otázku.....	57
Obrázek 33: Graf odpovědí na 10. otázku.....	58
Obrázek 34: Graf odpovědí na 11. otázku.....	58
Obrázek 35: Graf odpovědí na 12. otázku.....	59
Obrázek 36: Graf odpovědí na 13. otázku.....	59
Obrázek 37: Graf odpovědí na 14. otázku.....	60
Obrázek 38: Graf odpovědí na 1. návrh	62
Obrázek 39: Graf odpovědí na 2. návrh	62
Obrázek 40: Graf odpovědí na 3. návrh	63
Obrázek 41: Graf odpovědí na 4. návrh	63
Obrázek 42: Graf odpovědí na 5. návrh	64
Obrázek 43: Poměr majitelů profesního průkazu řidiče.....	65
Obrázek 44: Zařízení pro simulaci nárazu [22].....	67

1 ÚVOD

Dopravního procesu se účastníme téměř každý den . Doprava má zrychlující tendenci a to zejména doprava silniční. Vozidla jsou stále rychlejší a jejich počet se také zvyšuje. Pokud zanedbáme technickou záadu na vozidle, tak hlavním prvkem, který ve vozidle chybí, je člověk. Mají na něj vliv vnější vlivy, jako jsou emoce, sociální situace, chování ostatních účastníků silničního provozu, aktuální fyzický stav a mnohé další vlivy, které ovlivňují jeho chování, rychlost reakce a způsob vyhodnocování situace v jeho okolí.

Mnohdy se řidič chová tak, jak mu ukládají předpisy jenom tehdy, pokud tuší, že v místě kde se pohybuje, je hlídka policie a hrozí mu trest za jeho jednání. Pro řidiče, kteří jsou pokutováni a jsou jim odebrány trestné body, existuje zákonem schválený způsob jak získat body zpět a to kurzy bezpečné jízdy s odpočtem trestných bodů. Náplň těchto kurzů je zaměřena zejména na zdokonalení ovládnání vozidla a zvládnutí krizových situací. V této diplomové práci jsou kurzy bezpečné jízdy za účelem odpočtu trestných bodů analyzovány a jsou zde uvedeny vhodné doplňky k náplni těchto kurzů a další návrhy ke zvýšení efektivnosti tohoto kurzu a tím pádem i zvýšení bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích související s problematikou odpočtu trestných bodů.

2 VYMEZENÍ PROBLÉMU A CÍLE PRÁCE

2.1 Vymezení problematiky

Vzhledem ke snaze snížit počet usmrcených osob na pozemních komunikacích při dopravních nehodách se zavádí mnoho opatření. Jedním z takových opatření je i bodový systém. Bodový systém primárně slouží ke zvýšení bezpečnosti jako preventivní opatření mající za cíl omezit porušování pravidel silničního provozu ze strany řidičů z obavy ze ztráty řidičského oprávnění. Slouží také k potrestání řidičů, kteří se opakovaně dopouštějí nedovoleného chování v provozu, nebo porušují jeho pravidla. Vzhledem k tomu, že pro velkou řadu soukromých i právních subjektů je doprava nedílnou součástí každodenního života nebo přímo předmětem obživy, je na místě umožnit některým potrestaným řidičům napravit svoje chování a snížit si tak počet odebraných bodů. Jedním ze dvou způsobů, jak dosáhnout odpočtu trestných bodů, je neporušovat předpisy po dobu 12 měsíců. Druhou možností je absolvovat kurz bezpečné jízdy za účelem doložení trestných bodů.

Autor práce se zaměřil na problematiku efektivnosti tohoto způsobu odpočtu trestných bodů. Bude analyzován současný stav se zaměřením na následné chování řidičů po absolvování školení bezpečné jízdy.

2.2 Cíle práce

Primárním cílem práce je zjistit vliv kurzu bezpečné jízdy za účelem odpočtu trestných bodů na chování řidičů se zaměřením na snížení nehodovosti na pozemních komunikacích ČR a navrhnout vhodná opatření ke zvýšení efektivnosti těchto kurzů.

3 TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE

Tato kapitola popisuje psychologické aspekty v chování řidičů motorových vozidel s důrazem na bezpečnost silničního provozu.

3.1 Problematika chování řidičů

Současná situace v silniční dopravě je ilustrací konfliktu mezi technikou a lidskými možnostmi. Dochází ke zdokonalování motorových vozidel, rozrůstá se silniční síť a stále narůstá hustota provozu. Psychosomatické nároky na řidiče natolik stouply, že do popředí vystupuje otázka, do jaké míry jim je schopen člověk čelit. Kupříkladu profesionální řidič musí při jedné směně vykonat až 5000 operací - sešlápnutí či uvolnění plynového pedálu, spojkového pedálu, použití blinkru, otáčení volantu apod. Řidič z povolání se ocitá ve víru informační zátěže - musí sledovat spousty informací, v krátkém čase je zpracovat a vyhodnotit, vyrovnat se s opakovaným nerovnoměrným, ale i rovnoměrným a jednotvárným přívalem podnětů, zvládnout nepravidelnost jízdního režimu, pracovat za každého počasí, ve dne i v noci a za rizikových podmínek, které vyžadují mimořádnou odpovědnost.

I velmi schopní, odpovědní a ukáznění motoristé se dnes střetávají během půlhodinové jízdy městem nejméně třikrát s kritickými situacemi, jakými jsou např. náhlé zastavení či odbočení vpředu jedoucího vozidla a nečekané vkročení chodce do jízdního pruhu. Nutnost nepřetržité koncentrace klade nároky na dostatečnou mozkovou kapacitu a výkonnost, jinak přetěžuje psychiku, a tak se není čemu divit, že se řidič nevyhne tzv. skoro-nehodám, které předcházejí skutečné nehodě. [1]

V současnosti je průměrná rychlost vozidel na silnicích cca 80 km/h, oproti tomu před 80 lety se jezdilo v průměru poloviční rychlostí a také se podstatně zvýšila hustota provozu. Při tak dramatickém nárůstu rychlosti se zvyšuje i riziko nehodovosti a vážných i smrtelných úrazů. *„Pokud se vozidlo pohybuje rychlostí devadesát kilometrů v hodině, je jeho kinetická energie při nárazu přibližně 14krát vyšší než samotná hmotnost vozidla. Nepředstavitelný je vzrůst hmoty orgánů lidského těla daný zpomalením v 1/10 sekundy při střetu motorového vozidla. Hmotnost mozku řidiče například vzroste, je-li náraz v 90 kilometrové rychlosti v hodině, z původních 1,3 kg na zhruba 18 kg. Normální hmotnost jater odpovídá asi 1,7 kg, ale při rychlosti 50 km/h*

váha stoupne až na 25 kg a při rychlosti 60 km/h naroste skoro na 30 kg. Hmotnost krve v lidském těle je 5 kg, ale při rychlosti 90 km/h se blíží 130 kg“ převzato z [2].

Při výzkumu kanadské společnosti British Motor Corporation z roku 1993 zpracovali výsledky testů o psychickém zatížení řidičů motorových vozidel. *„Při testování bylo například zjištěno, že motoristé při nepřetržité jízdě o dráze 400 km bez odpočinku namáhají srdce více než piloti dopravních letadel za rovnoměrného letu“* převzato z [2]. Bylo také zjištěno, že řidič, který řídí vozidlo 5 hodin v některém z velkých měst jako Londýn, Boston nebo Paříž, zažije větší stres než piloti při nepřetržitém letu z Anglie do Ameriky, vyjma startu a přistání.

Z výzkumů Americké společnosti pro výzkum vesmíru NASA z roku 1991, který byl zaměřen na fyziologickou reakci řidiče na náhlé vstoupení nepozorného chodce do vozovky, vyplývá, že při takové situaci řidiči vysoce vzrůstá napětí, krevní tlak a tepová frekvence [2].

V průběhu stokilometrové jízdy autem bylo vypočítáno, že *„srdce řidiče vykoná 5000 pulzů a během toho přečerpá 360 litrů krve a plíce zpracují 480 litrů vzduchu. Centrální nervová soustava při tom pracuje na plný výkon. Podnět, který řidič zaznamená, je dopraven do mozkové kůry za 1 až 100 milisekund“* převzato z [2]. Průběh vyhodnocení je takový, že je v mžiku konfrontován nejen s podněty uloženými v paměti a také s podněty vnějšími. Pokud je informace vyhodnocena jako podstatná, je vydán příkaz výkonnému orgánu a během deseti až dvaceti milisekund a latentní doba svalů, který reaguje, je cca v rozmezí třicet až sedmdesát milisekund. Tento čas odpovídá pro jednoduché podněty, v případě složitějších podnětů je doba reakce rovna přibližně době kolem jedné vteřiny, ale i to je obdivuhodná hodnota.

3.1.1 Složky dopravního systému

- člověk

Zaujímá v systému řídicí funkci a jeho činnost spočívá v příjmu a zpracování informací, rozhodování, reagování a je podložena komplexní a situační kapacitou.

- dopravní prostředek

Vozidlo, konstrukce, technická úroveň, aktivní a pasivní bezpečnost.

- dopravní cesta

Charakter (úroveň) dopravně-technických opatření, značení a zařízení.

- dopravně-sociální struktura

Četnost účastníků, dopravní chování, sociální role.

Charakteristické pro systém je, že v důsledku jeho narušení nebo selhání některého z podsystému postihnou celý systém. Pokud nedojde k přetoku informací oproti průtokům kanálů, které je zpracovávají, potom je otevřený systém člověk-vozdlo v režimu spolehlivé funkce. Ke zborcení systému dochází například v případě nehody jedné součásti systému s dopravním značením. V případě, že roztěkaný motorista nestačí zachytit v komplikované situaci důležité podněty, špatně rozhodne a selže. Pokud nezkušený motorista ztratí při vysoké rychlosti přehled o podnětech, včas nerozpozná to podstatné a dopustí se chybné reakce. Řidič není schopen v zajetí agresivní emoce zpracovat informaci o sklonu zatáčky, vjede do ní nadměrně rychle, nezvládne vozidlo, dostane se do protisměru a havaruje.

3.1.2 Charakter dopravy a chování v dopravě

Základ dopravního charakteru tvoří soubor osobnostních komponent a z něj odvozujeme chování v dopravě. Obvyklý způsob chování řidiče při řízení vozidla má svoji specifikou a vychází z dopravního charakteru. Vzájemné provázání charakteru a předpokládaného chování je zřejmé, protože z poznání charakteru lze odvodit chování a naopak, z chování lze posoudit, o jaký charakter člověka se jedná.

Kvalita dopravního charakteru je spjatá s jednotlivými složkami tvořící osobnost jako jsou - vlastnosti a schopnosti, dovednosti, znalosti a zkušenosti. „*Dopravní chování má sociální i situační dimenzi a je podmíněno dopravním prostředím s jeho formálními a neformálními normami*“ Převzato z [2].

Mezi dopravním chováním na silnici se vyskytují následující druhy:

- pokud se řidič chová v souladu s dopravními předpisy a k ostatním řidičům se chová tolerantním a slušným způsobem, pak takové způsoby chování nazýváme chování v souladu s formálními (právními) pravidly a s normami sociálně-psychologickými
- v případě, že dodržuje pravidla silničního provozu, ale nechová se ohleduplně k ostatním účastníkům provozu, potom toto označujeme jako shodné s formálními pravidly, ale odlišné od sociálně-psychologických norem
- řidič, který se chová v nastalé situaci podle svých zkušeností a nedbá příliš na předpisy, ale v dané situaci je mohl bez rizika uplatnit, se potom označuje jako odlišující se od formálních pravidel, ale vyhovující pravidlům neformálním
- chování bezohledného řidiče, který nedbá dopravního značení, je chápáno jako odlišné od obou uvedených norem

„Problematické dopravní chování vychází z nesouladu mezi formálními a neformálními normami a tento nesoulad souvisí s dopravním charakterem. Konfliktní chování vzniká, jedná-li například jeden motorista ve shodě s oběma normami a druhým pouze s jednou. Opět hlavní úlohu sehrávají povahové vlastnosti. Egocentrický a lehkomyšlný řidič bude mít sklon nedbat předpisů, ačkoliv je zná, zatímco odpovědný, tolerantní, kooperativní řidič je bude respektovat. Ten uvolní například agresivnímu řidiči prostor, aby se mohl po rizikovém manévru zařadit. Řidič dbalý předpisů, nikoliv však sociálně-psychologicky zralý, mu prostor v koloně neuvolní, nejen proto, že lpí na dodržování norem, ale také proto, že vyžaduje totéž od ostatních a má za to, že motoristu, který norem nedbá, má stihnout trest“ převzato z [2].

Zásadní zůstává osobnost řidiče jako soubor psychosomatických vlastností a schopností člověka v souvislosti s prostředím a nastalou situací. *„Struktura osobnosti obsahuje temperament (dynamičnost, emocionalita, senzitivita, prožívání), motivaci (pohnutky chování, potřeby, zájmy, hodnoty), schopnosti (obecné, speciální, inteligence, talent, paměť), charakter (morální, volné vlastnosti, vztah k sobě, k ostatním, k hodnotám)“* převzato z [2]. Na relativně ustálený styl chování jednotlivce v běžných a zátěžových podmínkách mají přímý vliv vlastnosti jeho osobnosti. Neznamená to například, že šéf, který zastává dominantní roli v zaměstnání, se bude na silnici při jízdě

autem chovat stejně jako na pracovišti. Na chování mají vliv i další složky osobnosti. Jeden vedoucí pracovník může řídit klidně, s přehledem a jistotou a naopak jiný na nižší pozici se bude bezohledně drát dopředu a řídit riskantně. Egoismus, sebejistota i agresivita jsou si sice přítomny v dominanci, avšak tato vlastnost nestojí v osobnosti sama o sobě a může být například tlumena odpovědností, nadprůměrnou emoční inteligencí, která podstatně také souvisí se základním zaměřením osobnosti. Rozdíl je mezi projevem dominance u člověka extrovertně nebo introvertně laděného. Částečná anonymita v dopravním prostředí dává možnosti pro některé zvláštnosti v dopravním chování. Ušlápnuty podřízený by mohl použít vozidlo k neadekvátní kompenzaci. Odvetou za prožitá příkoří je pro něho pokoření ostatních zběsilou jízdou a bezohledným předjížděním jako důkaz vlastní síly. Při takovém způsobu jízdy lze z psychoanalytického hlediska říci, že u řidiče dochází k takzvané regresi z dospělého ega do dětského ega a prožívání reality nabývá zaostalé (dětinské) podoby. Vliv na formování chování může mít také vliv samotné vlastnictví automobilu. *„Majitel moderního, výkonného automobilu se chce cítit silnějším, sebevědomějším a neomezenějším ve srovnání s vlastníky vozidel malých“* převzato z [2]. Tento bude potom volit například razantní a svižnější jízdní styl. *„Zakomplexovaný jedincům s nekritickými postoji, kteří si vynucují přednost všude a převahu nade všemi, takový vůz umožní uspokojit například velkášské fantazie a poslouží jako nástroj moci“* převzato z [2]. Základní orientace osobnosti každého řidiče se zásadním způsobem odráží v jeho dopravním chování, protože nad nimi zaujímá dominantní postavení. Má-li například sociopat (nepřizpůsobivý člověk) vynikající předpoklady pro řízení, nemůže je využívat, protože jeho disharmonická struktura osobnosti dovolí, aby u něj docházelo k selhání. Oproti tomu řidič s harmonicky strukturovanou osobností, který má silný sklon k odpovědnosti, spolehlivosti a svědomitosti, ale s mírným oslabením schopností selhává výjimečně, protože jezdí ve souladu s vlastním potenciálem. Samozřejmě nikdy nelze pominout unikátnost dopravní situace, ve kterých se potom prosazují nejenom ve vyhrocených chvílích, ale i za bezpečného provozu téměř vždy stálé rysy osobnosti a schopnosti řidiče, vycházející z typu osobnostního zaměření, které se kloní k extroverzi či introverzi. To, jakým způsobem konkrétní řidič prožívá, a jak se chová v konkrétní situaci, ovlivňuje do značné míry jedinečnost situace, ve které se člověk nachází v provozu. *„Nicméně reakce na tuto situaci jsou převážně determinovány zmíněným zaměřením osobnosti, úrovní schopností, psychosomatickou kapacitou i aktuálním zdravotním a duševním stavem“* převzato z [2].

3.1.3 Charakteristika řidiče

I když člověk řídí vozidlo výkonné či méně výkonné, technicky kvalitní, s dobrou aktivní i pasivní bezpečností a jede po přiměřené dopravní cestě s odpovídajícím vodorovným i horizontálním značením, v hustém provozu ve městě i mimo město, za příznivých nebo problematických přírodních podmínek, vždy je to pouze řidič, který nese odpovědnost za sebe, za jízdu i za ostatní účastníky silničního provozu.

Odpovědnost lze chápat jako citový vztah a akt vůle. Znamená to počítat při řízení se všemi možnými událostmi, jako jsou mlhy, plískanice, vedro, ostatní účastníci provozu, kteří jedou před námi i za námi, vedle nás a v protisměru, uvědomovat si, že je každý jiný, že se setkáváme s motoristy slušnými, předvídavými, ohleduplnými, ale i s poplety, nešiky, pseudozávodníky apod. Pro někoho je identifikace s rolí řidiče velký problém. Předpoklady v osobnosti bezproblémového řidiče jsou zejména emocionální stabilita, přizpůsobivost, sebeovládání, přiměřená sebedůvěra, odolnost vůči stresu, svědomitost a spolehlivost. Další podstatné vlastnosti jsou sociálního charakteru jako je například altruismus vyjádřený snahou myslet za ostatní a předvídat jejich chování. Neopomenutelnou součástí je také zdravotní a duševní stav řidiče a jeho momentální psychický a tělesný stav. K neméně důležitým složkám patří úroveň sensorických vlastností, bezprostředně spjatých s duševními procesy a funkcemi, například vnímáním, bdělostí, pozorností, psychomotorickou koordinací a kvalitou schopností jako je inteligence, myšlení, paměť, koncentrace a reagování.

Komplexní kapacitu člověka pro činnost řidiče tvoří:

- *„zdravotní (biologický, psychofyziologický a sensorický) stav*
- *osobnostní vlastnosti*
- *schopnosti*
- *dovednosti*
- *znalosti a zkušenosti*
- *morální vlastnosti“* převzato z [3].

Každá z uvedených položek zahrnuje specifické komponenty, které zrcadlí nároky na činnost řidiče, v souhrnu vytvářejí dopravní charakter a významně se liší třeba od charakteru manažera. Kupříkladu největší důraz je kladen na kvalitu smyslových orgánů - zejména na zrak.

Prizpůsobivost je nejdůležitější z osobnostních vlastností ve smysl rychlé a správné reakce na dynamickou a proměnlivou dopravní situaci, dále pak stabilita emocí a permanentní sebekontrola.

Vysoká koncentrace pozornosti je ve schopnostech tou nejdůležitější, zejména její intenzita, stálost, rozdělení a výběrovost a také schopnost správně a rychle vnímat, hodnotit, rozhodovat a reagovat na nastalou situaci.

Z dovedností je dominantní psychomotorika a koordinace pohybů.

Rozlišování podstatných a nepodstatných podnětů je velmi důležité a rychlost rozlišení mezi nimi je přímo úměrná znalostem a zejména zkušenostem při zachování předepsané dopravní normy.

Sebekázeň, respektování pravidel, dodržování zásad slušného chování, pomoc v nouzi, ohleduplnost a snášenlivost jsou těmi nejdůležitějšími morálními vlastnostmi.

V případě, že některá nebo více vyjmenovaných položek chybí nebo pokud je vážně narušena, je tím výrazně ohrožena dopravní způsobilost a člověk zpravidla v dopravním provozu selhává. O to větší vliv na riziko pro takového řidiče nastává v případě, že další složky systému - prostředí, dopravní cesta, značení, podmínky provozu, dopravní předpisy, dopravně-technická opatření a závadné vozidlo.

3.1.4 Psychologický profil řidiče

Introvert a Extrovert

Dopravní psychologie se při popisu osobnosti opírají o Eysenckovu typologii psychometrického pojetí temperamentu z roku 1960, která má dvojdimenzionální systém a to extroverze a introverze. Introvert je spíše uzavřenější, zahleděný do svého vnitřního života, citovější, rezervovanější, přemýšlivější, hůře prizpůsobivý, převážně samotářský a nedůvěřivý, nesmělejší, spolehlivější a systematictější. Má blíže k flegmatickému typu a v labilní poloze k melancholikovi. Naopak Extrovert je adaptabilnější, orientovaný na vnější život, na lidi, miluje vzrušení a změny, navazuje kontakty, je optimističtější a družnější. Preferuje sice fakta, ale je vázaný na okolní názory. Má blíže k typu sangvinika a v labilní poloze kopíruje charakter cholera [2].

Labilita - Stabilita

Tyto pojmy se váží k základnímu přizpůsobení organismu vzhledem k vnějšímu prostředí. Buď se organismu lehce přizpůsobí lehce i jemnými podněty okolí (labilita, senzitivita), nebo se postaví těmto podnětům zvláště úporně a bez emocí (rigidita), anebo je vzhledem k okolí v jeho blízkosti v relativně pružné rovnováze (stabilita).

Labilita

- „proměnlivost písma (výšky, šířky, sklonu)
- škrty, přepisy
- tlakové bloky; slabý tlak
- nevýrazné rozvržení textu (nečlenitost)
- nevyvážená řádková tendence
- délkové rozdíly
- nitkovité nebo neurčité vázání (roztřesené)
- nečitelnost, tečkování
- propracovanější začátky než konce
- náhodné nepravidelnosti
- nevýrazně provedená forma“ převzato z [3].

Labilita je chápána jako vyšší míru proměnlivosti (z lat. "lehce klouzající, padající"). Zhoršená adaptace člověka je způsobena tím, že může reagovat přehnaně a přecitlivěle i na slabší podněty. Vnitřně je takový člověk méně pevný a to mu zabraňuje čelit vnějším tlakům. Je vhodné ho přirovnat k motýlku třepetajícimu se ve větru.

Stabilita

Stabilita je naopak rovnováhou, harmonií mezi extrémy. Takové pojetí životní cesty nám nabízeli už Aristoteles, Buddha i Lao'c, když hovořili o cestě středu. "Když necháš strunu příliš uvolněnou, nebude znít, když ji příliš natáhneš, přetrhne se."

Stabilita se v písmu projevuje jako vyváženost pohybu a formy. Stabilita je optimální míra proměnlivosti a nachází se v rovnovážné poloze mezi labilitou a rigiditou.

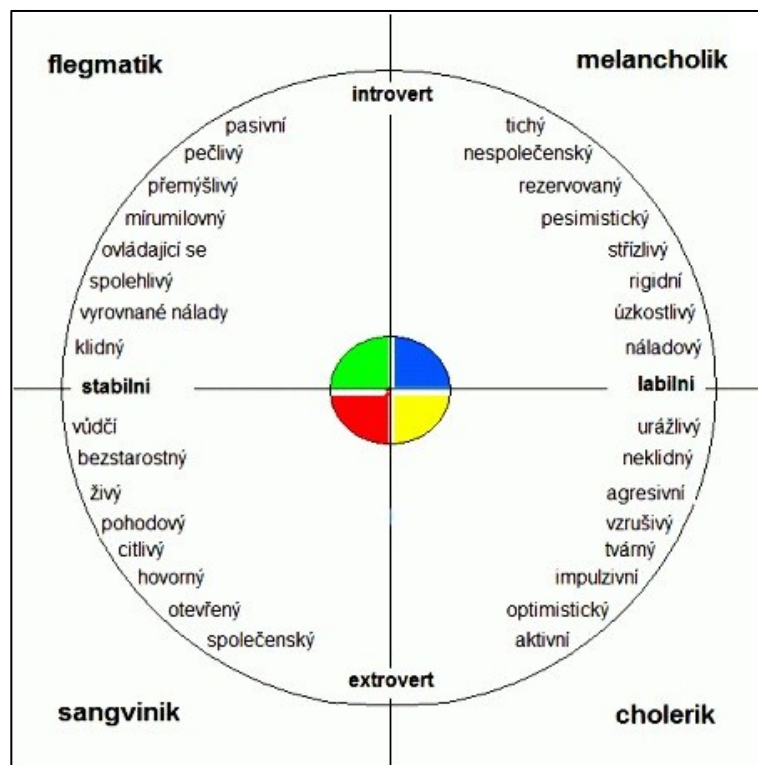
Pokud chceme vysvětlit pojem stabilita, představme si silný strom, třeba dub s živými výhonky. Vichřice ho nezlomí, protože se umí ohnout a stejně tak ho bouře nevyvrátí, protože stojí dostatečně pevně zakořeněn v zemi.

Labilní člověk je neklidný, vzrušivý, podléhá střídání nálad, kolísavý v sebehodnocení a soudech. Jeho schopnost soustředit se je horší a má problémy se rozhodovat. Trpí pocity úzkosti a vnitřního napětí. O labilitě lze hovořit jako o zvýšené "emocionalitě" nebo "přecitlivělosti." Tyto opisy volíme, když se nechceme člověka dotknout.

Psychotesty a grafologie

Psychologické testy neuroticismu (Eysenck, Dopen) pracují obvykle se škálou stabilita - labilita, přičemž silná stabilita se považuje za metaforu psychického zdraví a labilita má prozrazovat sklony k neurotickým reakcím. Grafologie celou tematiku uchopuje plastičtěji, neboť v písmu může být dobře patrná i rigidita, úpornost vůle, která rozhodně není známkou optimálního psychického vyladění, nýbrž extrémem. V normálním psychologickém dotazníku, by mohla takovému člověku vyjít stabilita rovna nule, tedy zdánlivě psychický ideál. V tomto je grafologický náhled přeci jen celistvější. Labilitu tedy nesmíme vnímat a priori jako jakési "zlo" a neotřesitelnou, nepohnutelnou stabilitu jako "dobro". Rovnováha leží přesně uprostřed mezi extrémy [3].

3.1.4.1 Druhy osobnosti



Obrázek 1: Znázornění temperamentů a jejich typických znaků [3]

Sangvinik (lehkokrevný)

- „čilý
- veselý
- společenský
- nestálý
- bezstarostný
- plný nadějí
- žije pro daný okamžik
- nemyslí na budoucnost“ převzato z [3].

Řidič sangvinik je přizpůsobivější, aktivnější, společenský, dominantnější i bezstarostnější.

Flegmatik (chladnokrevný)

- „klidný až lhostejný
- netečný
- pomalý, ale spolehlivý

- *má sklon k nečinnosti*
- *rozvážný, stálý*
- *snášenlivý*
- *přemýšlivý“ převzato z [3].*

Flegmatický řidič je takový, který je vyrovnanější, nic ho nerozhází a dokáže jezdit s chladnou hlavou. Je také méně přizpůsobivý, pasivnější, snášenlivější, rozvážnější, spolehlivější, s dobrou sebekontrolou [2].

Cholerik (horkokrevný)

- *„dráždivý*
- *impulzivní*
- *vzteklý*
- *snadno se rozhněvá, ale zpravidla rychle se uklidní*
- *pořádkumilovný*
- *neústupný“ převzato z [3].*

Řidič takového temperamentu je prchlivý, vznětlivý a podrážděný. Cholerický řidič je impulzivnější, s nedostatkem sebeovládání, neklidnější, vznětlivější, nedůtklivější a optimističtější.

Melancholik (těžkokrevný)

- *„převládá smutná nálada*
- *je pomalý, s menším množstvím citových projevů*
- *jeho city jsou hluboké a trvalé*
- *bere vše velmi vážně*
- *vždy nachází nějaké důvody k znepokojení*
- *vztahuje nepříjemné věci ke své osobě“ převzato z [3].*

Melancholik za volantem je spíše pesimističtější, zdrženlivější, samotářský, citlivější, úzkostnější, náladový a rezervovanější.

Při posouzení předpokládaného dopravního chování by bylo vážnou chybou vycházet pouze podle typologie temperamentu.

3.1.4.2 Psychologie řidiče

Po dlouhé řadě let marných snah odborné veřejnosti, mařených politickou nevlí, je konečně i v legislativě České republiky zakotven institut bodového hodnocení

řidičské praxe. Přestože jeho podoba není zatím ideální, je třeba zvážit důvody, které k tak zásadnímu opatření vedly, a doufat v pozitivní účinek.

Dopravní nehody a zejména jejich zbytečné tragické následky představují společenský i individuální problém v zemích celé Evropy a celého světa. Cesty k maximálnímu snížení tohoto nepříznivého jevu hledají jak zákonodárci, tak teoretici z oborů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, konstruktéři vozidel i stavitelé dopravních cest. Nejčastější příčinou vzniku nehodové situace a jejího nepatřičného řešení je selhání člověka v roli řidiče, a to i přes přiznání jistého podílu nepříznivým okolnostem či technickým a konstrukčním vadám na vozidlech. Nejčastější příčinou selhání lidského faktoru je pak chybné dopravní chování (vědomé či nevědomé), špatné rozhodnutí v kritické situaci a přijetí nesprávného rozhodnutí k jejímu řešení či chybná komunikace mezi jednotlivými účastníky silničního provozu. Nelze přesně stanovit, jak velký podíl na vzniku dopravní nehody má momentální selhání řidiče a jak velkou část z dopravních nehod zaviní řidiči, u kterých lze o jejich celkové dopravní způsobilosti vážně pochybovat. Vyskytují se jisté obavy formulovat charakteristiky nehodového či problémového řidiče, avšak analýzy průběhu dopravních nehod, jejich nejčastějších příčin, evidence dopravních nehod a přestupků v registru řidičů i praktické zkušenosti z posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel a výcviku budoucích řidičů k této formulaci opravňují [1].

3.1.4.3 Psychologické typy řidičů

Nejenom tělesné a smyslové předpoklady, ale obzvlášť určité osobnostní předpoklady jsou nutné pro úspěšné řízení motorového vozidla. Takové vlastnosti však nelze vymezit pouhým izolováním jednotlivých skupin, ale je nutné zabývat se celou strukturou osobnosti. Osobnost řidiče je velmi důležitým činitelem bezpečnosti silničního provozu a na styl řízení má spolu s pozorností, pamětí, dovednostmi, temperamentem a v neposlední řadě s charakterovými vlastnostmi pak tvoří řidiče, které lze rozdělit do skupin podle následující tabulky.

Tabulka 1: Skupiny osobností zjištěných mezi řidiči a jednání řidičů každé skupiny [1]

Skupiny řidičů	Jednání dané skupiny řidičů při řízení
1. Dobře přizpůsobení; jsou vyvedeni z míry jen zřídka a rychle se vzpamatují	Většinou nemají nehodu ani nezpůsobují porušení dopravních předpisů
2. Mají duševní problémy, jsou však společensky odpovědní a ovládají se	Většinou nemají nehodu ani nezpůsobují porušení dopravních předpisů
3. Mají duševní problémy, jsou společensky odpovědní, bývají však vyvedeni z míry po dlouhá časová období	V určitých obdobích (po dobu týdnů i měsíců) budou mít nehody a budou se dopouštět dopravních přestupků
4. Společensky odpovědní, mají duševní problémy a sklon k ustavičnému rozrušení	Mají vysoký počet nehod a dopravních přestupků
5. Mají stálou tendenci k nespolečenskému a asociálnímu chování	Stálí narušovatelé dopravních předpisů, kteří mohou mít velkou nehodovost
6. Různé (epileptici, diabetici, duševně defektivní atd.)	Chování nepředvídatelné; jednání při řízení se může pohybovat mezi velmi špatným a velmi dobrým

Do první skupiny patří řidiči vyrovnaní a výkonní, jejichž chování je z pravidla odpovědné. Tito respektují pravidla silničního provozu a jsou vyvedeni z míry pouze v důsledku náhlé a neobvyklé události, ze které se rychle vzpamatují. Z pohledu nehodového jednání jsou osoby z této skupiny výbornými řidiči.

O osobách ze skupiny druhé až páté lze konstatovat, že trpí citovými problémy nebo poruchami, které způsobuje emoční napětí a konflikty. Projevy takových problémů značně kolísají, mohou zahrnovat úzkost, depresivní duševní stavy, neschopnost soustředit se nebo činit rozhodnutí, poruchy paměti, zvýšenou popudlivost, chorobnou nejistotu, nespavost nebo neschopnost těšit se z normálních lidských vztahů.

Charakteristikou 2. skupiny je velká rozdílnost příslušníků této skupiny, jsou to buď lidé velmi mírné povahy, nebo osoby, které si osvojily způsob jak ovládat svoje chování. Tato skupina je z pohledu nehodového chování považována za dobré řidiče.

Mezi členy 3. skupiny patří řidiči s osobními problémy, které na rozdíl od příslušníků 2. skupiny nejsou schopni kontrolovat. Jsou to sice odpovědné osoby, ale jejich problémy periodicky nabývají vrcholu a po dlouhá období nemohou v normálním životě pracovat výkonně. Při průběhu takového období jindy slušný řidič zapomíná na svou obvyklou obezřetnost a pak velmi snadno způsobí nehodu nebo se může dopouštět dopravních přestupků ve vysoké míře. Tito řidiči jsou považováni za dobré, nejsou-li vystaveni rušivým vlivům svých citových problémů.

Na osoby 4. skupiny mají značný vliv jejich problémy a často se mohou chovat tak, že jejich jednání vede k úrazům a dopravním přestupkům. Tito jsou považováni za velmi špatné řidiče. Skupina 3. a 4. pak způsobuje pravděpodobně většinu dopravních nehod.

Do skupiny 5. patří jednotlivci, které lze nazvat psychopaty. U takových osob se projevují poruchy povahy, nespolečenské nebo asociální chování. Kázeň je jim protivná a odmítají se přizpůsobit přijatým právním zásadám. Ke svému okolí se chovají bezohledně a jsou velmi nestálí.

Skupina 6. je vysoce riziková vlivem různých typů onemocnění jako je epilepsie, cukrovka, duševní poruchy a rozmanitý počet tělesných nedostatků, které mohou vést k nebezpečnému jednání.

Samozřejmostí je, že každý jednatel se může zařadit během svého vývoje do různých skupin a může se také zlepšovat vlivem zisku zkušeností a naopak zhoršit z důvodu nepříznivých vlivů okolí nebo působení vlastních emocí [1].

3.1.5 Motivace řidiče

Motivovaný člověk se pozná podle svého chování, ze kterého je patrné, že mu o něco jde a také je zřejmé, jak moc mu o to jde. Jednoduchou definicí motivace je, že motivace je pohnutka k činnosti, tedy to, co člověk chce či nechce, co upřednostňuje, nebo odmítá.

Charakteristické znaky motivovaného řidiče:

- „nevšední péče o svěřené vozidlo

- *trvale dobrý technický stav*
- *znalost ujetých kilometrů v průběhu praxe*
- *spolehlivé plnění pracovních úkolů*
- *jízda bez přestupků a nehod*
- *lepší schopnost překonávat překážky*
- *přetrvávající kladné emoce k profesi, i když se vyskytnou problémy“*
převzato z [2]

Ovšem i agresivní chování může vycházet z nevhodné motivace, například z potřeby rychle dosáhnout cíle, z potřeby nadřazenosti nebo snahy předvést se před spolujezdkyní.

Rozlišujeme motivaci vnitřní a vnější. Vnitřní motivace je souhrnem vlastních pohnutek, které nás pohání za účelem dosažení uznání. Motivace vnější odpovídá na stimuly, třeba od partnerky, která vyžaduje vysoký výdělek, ale i čas pro rodinu. V takovéto situaci může docházet ke konfliktu motivů [2].

Příklady motivů řidičů

Bezúhonní řidiči:

- radost z cestování (práce jako zábava)
- záliba, dobrý pocit při řízení vozidla
- respekt
- finanční odměna

Řidiči s opakovanými nehodami:

- finanční odměna (vydělat co nejvíc za každou cenu)
- prospěch a výkon založený na odměně
- cestování a změna

Pokud vychází motivace řidiče z profesionality, navíc je-li řízení vozidla jeho záliba a za volantem se plně realizuje a navíc rád cestuje, potom dělá práci rád a má snahu dosáhnout co nejlepšího výkonu. Harmonie mezi motivací k profesi a osobnostním založením je zpravidla vkladem k bezúhonné činnosti. Pokud je taková motivace dostatečně silná, může nahrazovat i některé nedostatky ve schopnostech a dovednostech k výkonu profese a potlačit nebo dokonce i úplně překrýt méně vhodné osobnosti vlastnosti [4].

3.1.6 Pozornost

I když nepozorný řidič vidí včas nebezpečnou situaci, neznamená to, že si ji uvědomuje. Předchozí zkušenosti a duševní zaměření se významným způsobem podílí na správném uvědomění informace. Je to způsobeno tím, že řidič z mnoha podnětů vybírá jenom některé. Při řízení motorového vozidla se v zorném spektru vyskytuje celá řada předmětů, ale ne všechny jsou pro samotné řízení důležité. Je známo, že ženy při řízení motorových vozidel více vnímají předměty ve vedlejších jízdních pruzích a v blízkém okolí vozidla. Naopak muži jsou schopni vnímat předměty na větší vzdálenost a dovedou lépe určit jejich rychlost a vzdálenost od vlastního vozidla.

Nepozorný řidič je ten, který svoji pozornost věnuje něčemu jinému než dopravní situaci. Tato pozornost může být odvedena nejenom na vnější podněty, ale i na vnitřní prožívání a jedná se o velmi nebezpečný jev. Ke snížení pozornosti dochází například při rozhovoru se spolujezdcem nebo při provádění úkonů nesouvisejících s řízením. Ve statistikách dopravy nepozornost figuruje na pozici jedné z nejčastějších příčin selhání řidičů.

Řidič musí být schopen svoji pozornost věnovat určitému počtu věcí při řízení motorového vozidla. Složitější dopravní situace nebo vyšší hustota provozu potom klade na řidiče zvýšené nároky. Rozsah pozornosti je velmi důležitý. Tento je určen počtem jevů, které jsme schopni zaznamenat a současně nebo následně na něj ve velmi krátkém časovém úseku správně reagovat.

Přílišné duševní napětí lze narušit zvýšenou pozorností, což je zřejmé zejména u řidičů začátečníků při prvních jízdách. Takový řidič, na kterého doléhá značné napětí při jízdě v hustém městském provozu, na který si dosud nemohl zvyknout, má problém rozpoznat postavu policisty a jeho pokyn k pokračování v jízdě, pokud se blíží ke křižovatce, kde vidí červené světlo [1].

Vlastnosti pozornosti

Rozsah a šířka (extenzita) vyjadřuje množství podnětů, které je člověk schopen vnímat v jeden okamžik (dítě 2-3, dospělí 4-5). Hloubka (intenzita), stupeň soustředění vyjadřuje na kolik jasně a zřetelně je člověk schopen zpracovávat přicházející podněty. Tyto parametry jsou v přímé závislosti, čím větší extenzita, tím nižší intenzita (čím více podnětů, tím méně se na ně soustředíme). Stálost nebo délka soustředění pozornosti na stejný podnět způsobuje jednotvárnost, únavu...

Oscilace Přesouvání pozornosti z objektu na objekt

Rozdělení věnování se najednou dvěma či více předmětům v daném směru, což je možné pouze tehdy, pokud je jedna činnost zautomatizovaná (řazení, sešlápnutí spojky, apod.)

Poruchy pozornosti:

- *„Roztržitost - neschopnost dlouhodobé koncentrace*
- *Rozptýlenost - neschopnost udržet pozornost v daném směru*
- *ADHD Porucha pozornosti spojená s hyperaktivitou*
- *ADD Porucha pozornosti bez hyperaktivity“* převzato z [3].

Pozornost je zaměřenost a soustředěnost duševní činnosti na určitý objekt nebo děj. Pozornost představuje předpoklad pro smyslový vjem, který vstupuje do vědomí – stav pozornosti vyjadřuje například protiklad slyšení a poslouchání. Pozornost závisí na prostředí i na vnímajícím subjektu - pozornost opoutává například nápadnost, neočekávanost, originalita vnímaného objektu, oslabuje ji únava subjektu. Jevy, které upoutají pozornost, se ukládají do paměti, ostatní jsou zapomenuty.

Pozornost nám v časové tísní poskytuje dosti omezený rozsah informací. Je velmi potřebné hledat inženýrsko-psychologická řešení, jak konstruovat oznamovače a ovládače komplexního systému, aby se pozornost optimalizovala. Dále je nutné zjišťovat, jak má být řidič vycvičen, aby dokázal efektivně kombinovat omezený rozsah pozornosti se svým volným a mimovolným ovládáním dovedností. Řešení takových úkolů je nezbytné, abychom se vyhnuli nehodám [4].

4 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

V této části práce je analyzován aktuální stav legislativy v oblastech souvisejících s problematikou bodového systému se zaměřením na kurzy bezpečné jízdy.

4.1 Legislativní opatření

4.1.1 Sankce a postihy [6]

Přestupky za 7 bodů

- Řízení pod vlivem alkoholu (nad 0,3 promile)
- Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost (alkohol, návykové látky)
- Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost (alkohol a návykové látky)
- Odmítnutí testu na alkohol / návykové látky
- Řízení po zadržení řidičského průkazu na místě
- Nedovolené předjíždění
- Nedovolená jízda přes železniční přejezd
- Couvání, otáčení nebo jízda v protisměru na dálnici
- Nehoda s usmrcením nebo těžkou újmou na zdraví
- Nezastavení po nehodě
- Ujetí od dopravní nehody
- Neposkytnutí první pomoci / nepřivolání záchranky

Pokuty za sedmi bodové přestupky jsou v rozsahu do 2.500 Kč v blokovém řízení a od 2.500 - 50.000 Kč ve správním řízení. Zákaz řízení je potom v rozpětí 6 měsíců až 10 let.

Přestupky za 5 bodů

- Technicky nezpůsobilé vozidlo
- Vysoké překročení rychlosti - v obci o 40 km a více a mimo obec o 50 km a více
- Nezastavení na červenou (nebo pokyn "Stůj")
- Ohrožení při přejíždění z pruhu do pruhu
- Ohrožení chodce mimo silnici nebo při otáčení nebo couvání

Pokuty za pěti bodové přestupky jsou v rozsahu do 2.500 Kč v blokovém řízení stejně jako u sedmi bodů a od 1.500 - 10.000 Kč ve správním řízení. Zákaz řízení je v této kategorii v rozpětí nejvýše do 1 roku.

Přestupky za 4 body

- Řízení bez řidičského oprávnění
- Ohrožení chodce na přechodu
- Nedání přednosti v jízdě
- Nepoužití autosedačky pro dítě
- Nedodržení bezpečnostních přestávek

Peněžité tresty pro 4 bodovou kategorii jsou stanoveny do 5.000 Kč v blokovém řízení a od 1.500 - 50.000 Kč ve správním řízení. Odebrání řidičského oprávnění hrozí v rozsahu od 6 měsíců do 2 let.

Přestupky za 3 body

- Řízení bez profesního průkazu
- Vyšší překročení rychlosti - v obci o 20 km více, mimo obec o 30 km a více
- Nezastavení před přechodem
- Jízda bez bezpečnostních pásů
- Přetížený kamion nebo autobus

Pokuta za přešupek v kategorii tří bodových přestupků dosahuje částky do 2.500 Kč a výjimečně při přetížení kamionu nebo autobusu 15.000 Kč v blokovém řízení a od 1.500 do 10.000 Kč ve správním řízení, ve výše uvedeném výjimečném případě až do 500.000 Kč. Odebrání oprávnění k řízení vozidla je v rozpětí od šesti měsíců do 1 roku.

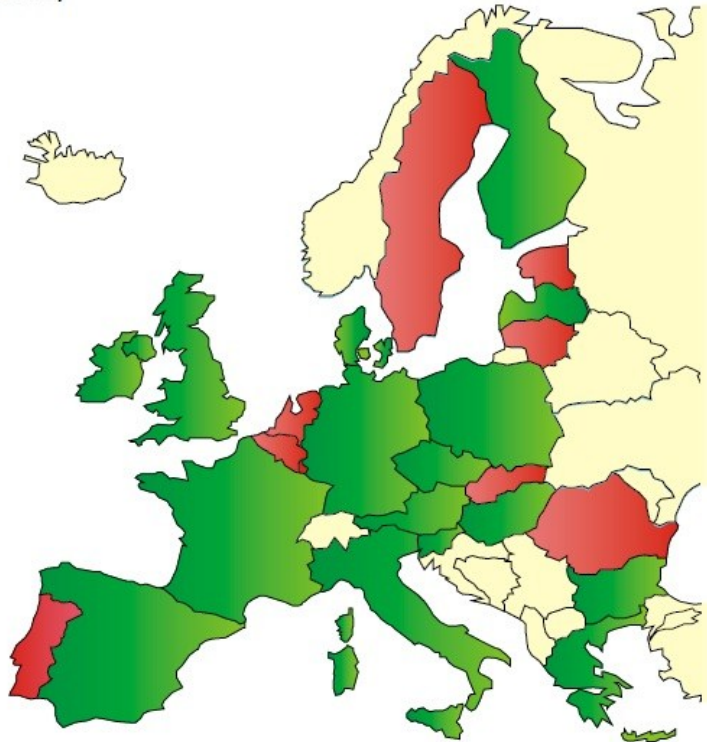
Přestupky za 2 body

- Řízení s telefonem v ruce
- Střední překročení rychlosti - v obci do 20 km nebo mimo obec do 30 km
- Neoznačení překážky způsobené řidičem

Peněžité tresty za takové přestupky jsou v do výše 2.000 Kč v blokovém řízení a od 1.500 - 2.500 Kč ve správním řízení. Zákaz řízení v této kategorii nehrozí.

4.1.2 Bodový systém

- Členské státy EU bez bodového systému
- Členské státy EU se zavedeným bodovým systémem
- Ostatní státy



Obrázek 2: Státy EU se znázorněním bodového systému [7]



Obrázek 3: Časová osa a způsob vedení bodového systému ve státech EU [7]

Nynější bodový systém hodnocení řidičů byl v České republice zaveden dne 1. července 2006 účinností zákona č. 411/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dle tohoto zákona jsou body zaznamenávány v registru řidičů vedeném u obecních úřadů obcí s rozšířenou působností do 5 pracovních od doručení pravomocného rozhodnutí nebo oznámení o pravomocně uložené sankci za porušení daných povinností řidiče motorového vozidla. Pokud se řidič svým jednáním dopustí více přestupků, nebo trestných činů, zaznamenávají se body pouze za ten nejzávažnější. Jakmile součet takto odebraných bodů dosáhne hranice 12 bodů, je úřad povinen neprodleně vyzvat řidiče k odevzdání řidičského průkazu a to do 5 dnů od obdržení takovéto výzvy. Pokud řidič takto neučiní, tak po uplynutí této výzvy dochází k pozbytí řidičského oprávnění i takovém případě, že řidičský průkaz nebyl odevzdán.

O navrácení řidičského oprávnění lze ze strany řidiče požádat po uplynutí jednoho roku, pokud netrvá trest nebo sankce uvalená na zákaz činnosti, která spočívá v zákazu řízení motorových vozidel uložený v trestním nebo přestupkovém řízení. Prokázání odborné způsobilosti je podmínkou pro navrácení řidičského oprávnění. V den navrácení řidičského oprávnění řidič nabývá nového bodového hodnocení - začíná od nuly.

Jestli po dobu 12 kalendářních měsíců od posledního zaznamenaného zápisu bodů nebyla uložena další pravomocná sankce, odečtou se 4 body z celkového počtu zaznamenaných bodů. Po dalších 12 uplynutých měsících se odečtou další 4 body a pokud po dalších 12 měsících nedojde k žádnému přestupku, vymažou se všechny ostatní body z registru. Tato doba ovšem neběží okamžitě po uložení trestu, ale v době, kdy tato skutečnost pomine a osoba je způsobilá k řízení motorových vozidel [6].

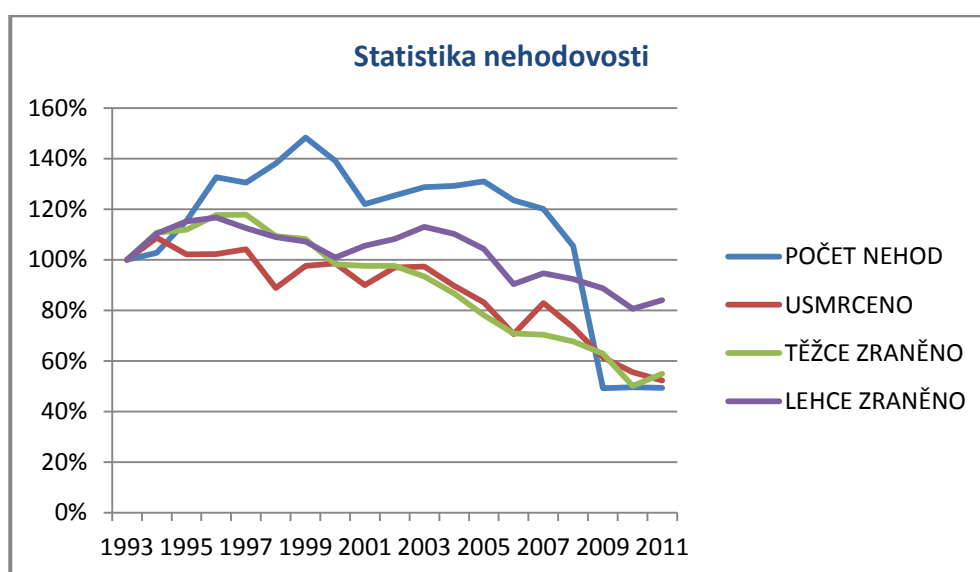
Nárok na odečtení 3 trestných bodů má řidič také v případě, že předloží příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností potvrzení o úspěšném absolvování školení bezpečné jízdy. Na odečtení bodu lze přistoupit pouze jedenkrát během jednoho kalendářního roku.

V Evropě se bodový systém v silničním provozu užívá ve Francii, Německu, Dánsku, Itálii, Velké Británii, Polsku, Maďarsku, Slovinsku, Irsku, Řecku, Finsku, Španělsku, Rakousku, Lucembursku, Lotyšsku. Podobné systémy fungují i v Kanadě, Austrálii, USA a na Novém Zélandu. Bodové systémy se dělí na systémy s odečítáním nebo naopak s přičítáním bodů.

Dopravní přestupky jsou definovány v zákonu č. 361/2000 Sb. o silničním provozu [8], ve znění pozdějších předpisů, konkrétně v ustanovení §125c. Ve Výpisu bodového hodnocení řidiče a ve Výpisu z evidenční karty řidiče jsou přestupky uváděny odkazem na konkrétní odstavec zákona o silničním provozu.

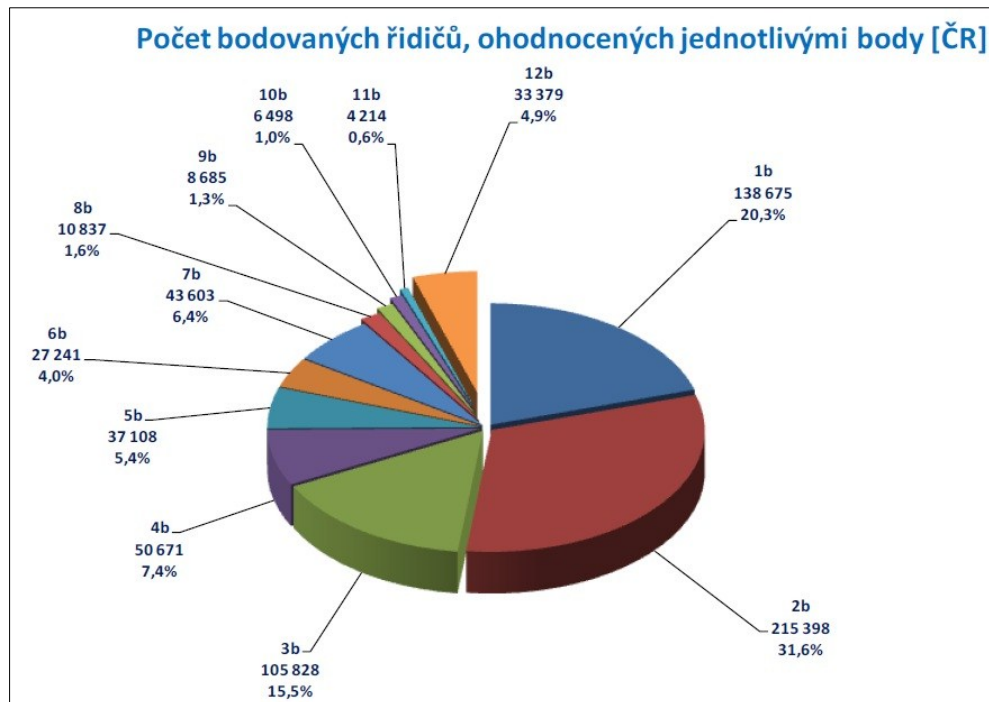
4.2 Faktory nehodovosti

V následující kapitole jsou graficky vyobrazeny faktory nehodovosti v různých oblastech souvisejících s bezpečností silničního provozu v ČR.



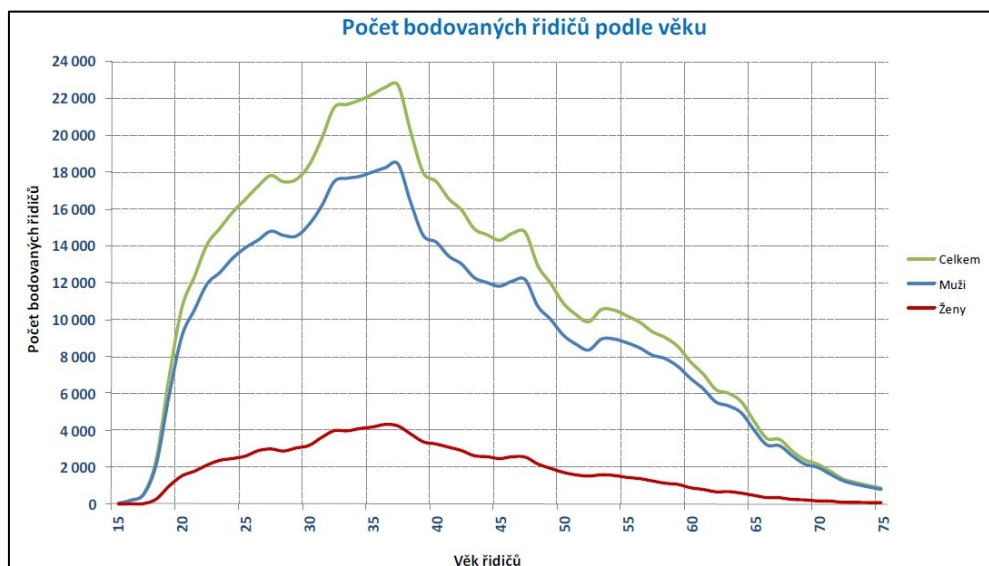
Obrázek 4: Statistika nehodovosti v letech 1993-2011 [9]

Počet dopravních nehod je v obrázku 4.4 uveden v procentuálním měřítku vzhledem k počtu nehod v prvním roce sledovaného období. Tato statistika slouží pro lepší představu vývoje nehod na území ČR. Sledovaná statistika nehodovosti má klesající tendenci, což ukazuje, že postupně zaváděná opatření ke snížení nehodovosti jsou účinná. Jedním z takových opatření je zavedení bodového systému a s ním spojené kurzy bezpečné jízdy za účelem odpočtu trestných bodů.

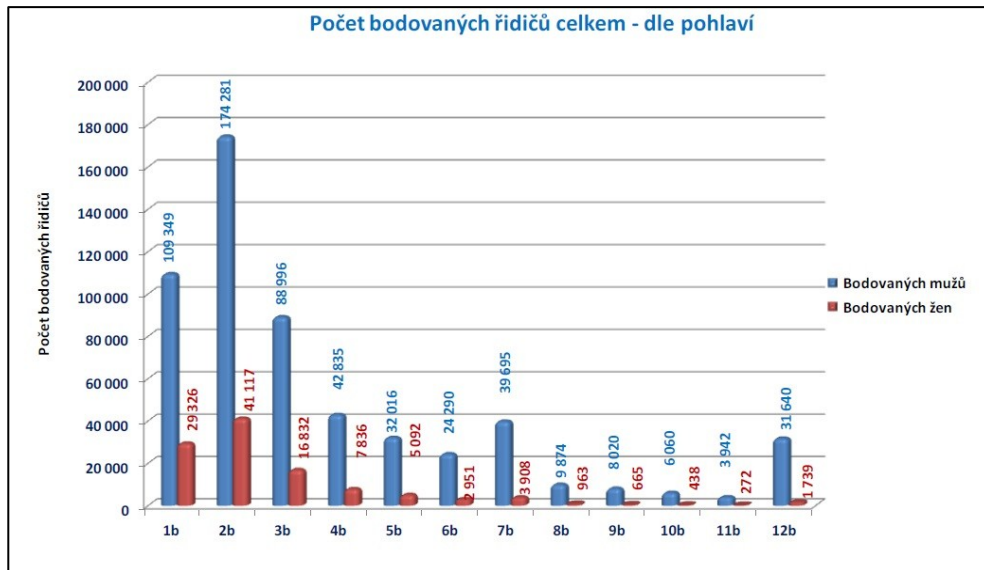


Obrázek 5: Graf bodovaných řidičů [9]

Uvedená statistika představuje počet řidičů rozdělených na základě výše bodů, které jim byly odečteny. Ze statistiky není zřejmé, jak závažných přestupků se dopustili řidiči s vyšším počtem odebraných bodů. Tato statistika je přesto dostačující pro nastínění představy o řešeném problému.

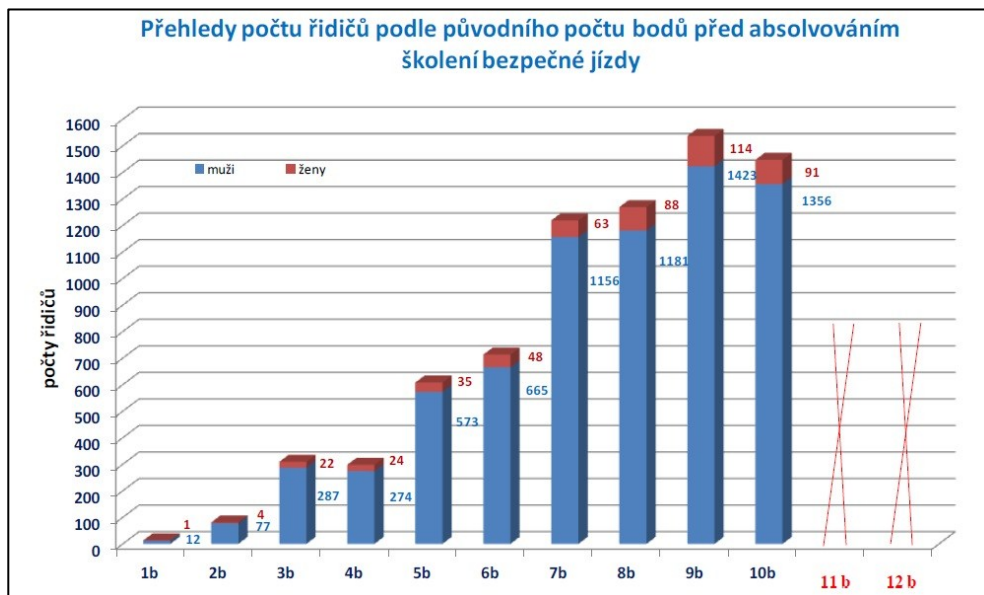


Obrázek 6: Rozdělení bodovaných řidičů podle věku a pohlaví [10]



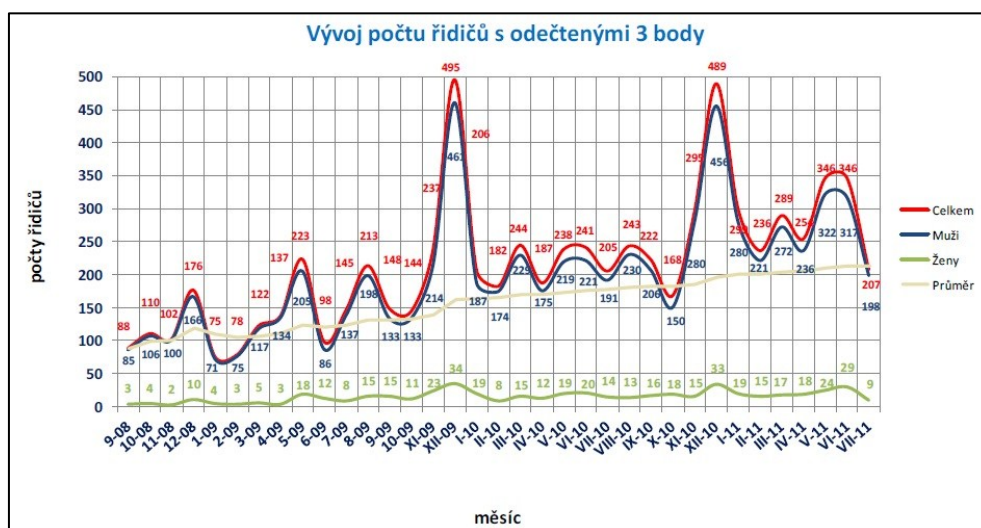
Obrázek 7: Celkový počet bodovaných řidičů s dělením na pohlaví [10]

Předchozí dva obrázky reprezentují statistiky bodovaných řidičů podle věku a podle pohlaví. Z věkového rozdělení vyplývá, že nejčastěji jsou body odebrány řidičům v rozmezí 30 až 40 let, bez ohledu na jejich pohlaví. Počet bodovaných mužů je vyšší nejenom proto, že muži jsou častějšími řidiči, ale i proto, že obecně muži jsou agresivnějšími řidiči než ženy.



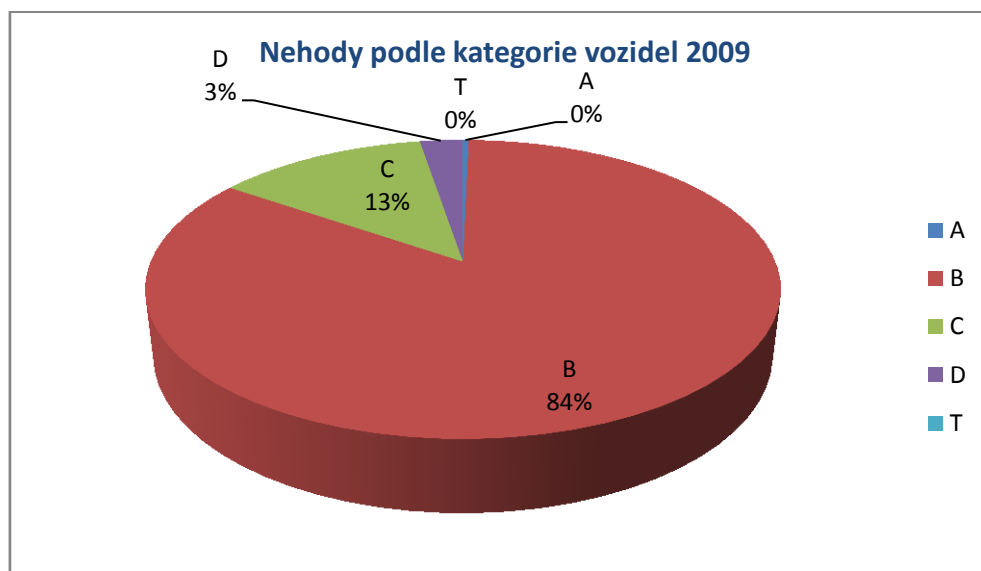
Obrázek 8: Přehled řidičů dle bodů před kurzem bezpečné jízdy [10]

Na obrázku 7 je znázorněno bodové rozdělení řidičů před absolvováním kurzu. Z tohoto obrázku je zřejmé, že někteří řidiči se kurzu účastní i v případě, že jim nehrozí odebrání řidičského oprávnění z důvodu dosažení dvanácti bodové hranice.

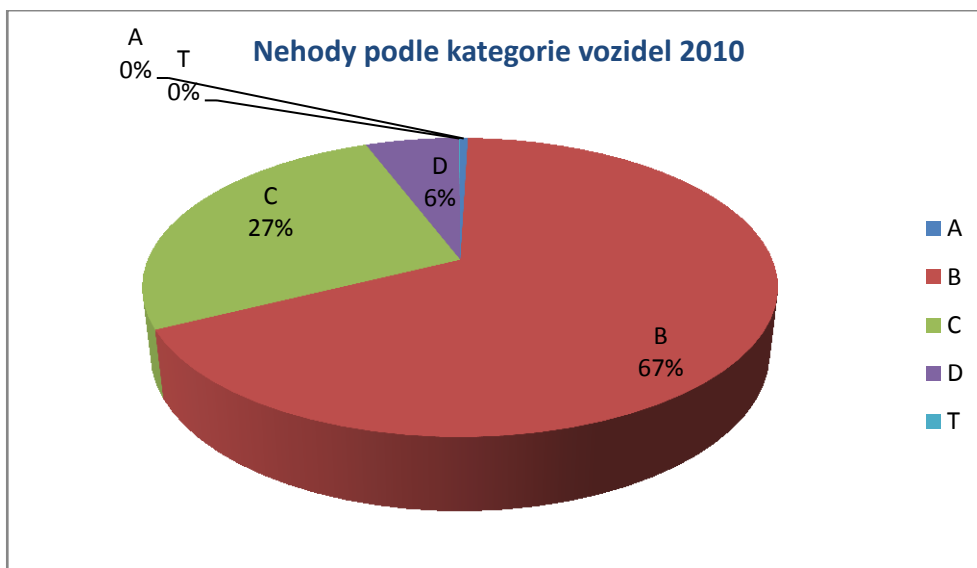


Obrázek 9: Celkový počet proškolených řidičů [10]

Celkový počet proškolených řidičů od zavedení kurzu bezpečné jízdy byl do roku 2011 v počtu 7.488. Toto číslo zahrnuje i opakovanou účast některých řidičů. Přesné údaje o počtu opakování nejsou k dispozici, protože taková statistika není sledována.

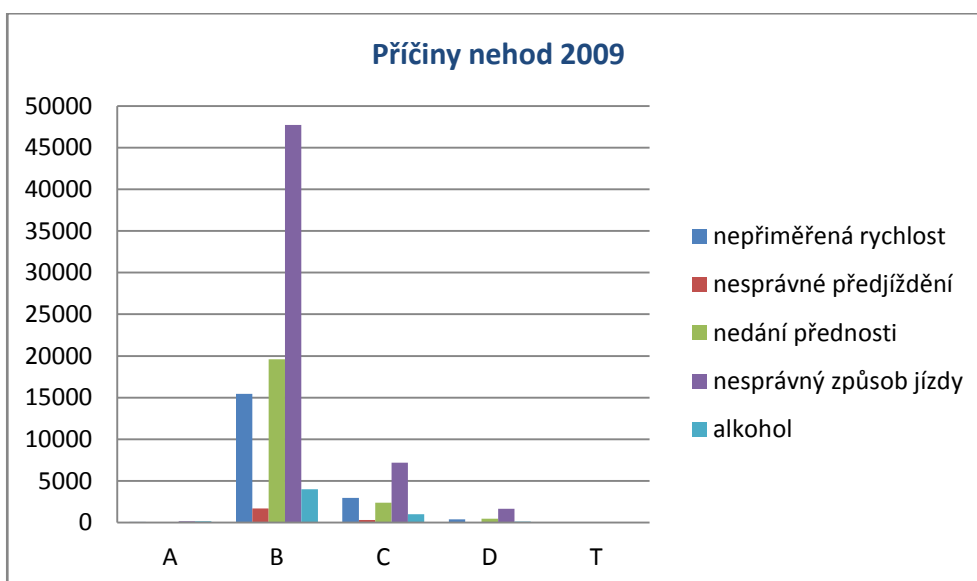


Obrázek 10: Viníci nehod dle skupiny vozidla za rok 2009 [7]

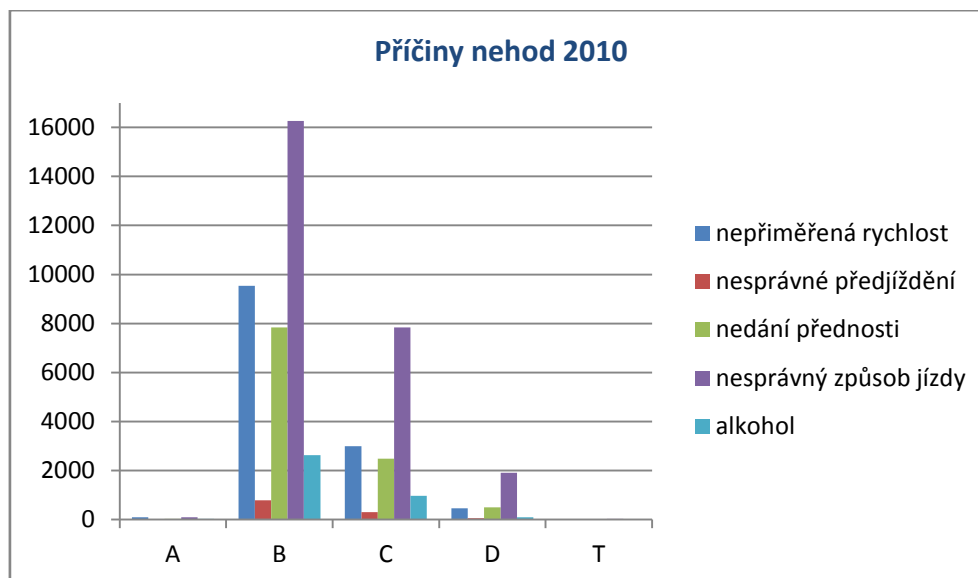


Obrázek 11: Viníci nehod dle skupiny vozidla za rok 2010 [7]

Z obrázků 9 a 10 je zřejmé, že nejvíce nehod způsobují řidiči skupiny B. Toto je logické, protože skupina B je na pozemních komunikacích nejpočetnější. Vhodnějším ukazatelem by byl poměr způsobených nehod k počtu vozidel dané skupiny. Tato statistika není aktuálně dostupná.



Obrázek 12: Příčiny nehod u jednotlivých skupin vozidel z roku 2009 [7]



Obrázek 13: Příčiny nehod u jednotlivých skupin vozidel z roku 2010 [7]

Z obrázku 11 a 12 vyplývá, že nejčastější příčinou nehod ve sledovaných letech je nesprávný způsob jízdy. Pod tímto pojmem se rozumí nepřizpůsobení jízdy stavu a povaze vozovky, hustotě provozu, nedodržení bezpečné vzdálenosti, atd.

4.3 Kurz bezpečné jízdy

Od 1. září 2008 lze podle zákona č. 374/2007 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 156/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů, absolvovat školení, po němž lze za zákonem stanovených podmínek odečíst 3 trestné body [11].

4.3.1 Cílová skupina

Školení je určeno pro řidiče, kteří mají ke dni podání žádosti v registru řidičů body za jednání zařazené do bodového hodnocení za porušení povinností podle zvláštního právního předpisu.

Jedná se o řidiče, kteří **nemají v součtu** zaznamenáno **více jak 10 bodů** za porušení právních předpisů a zároveň **nemají žádný** přestupek ohodnocen **6 a více body**.

V případě, že by řidič v době od podání písemné žádosti o přijetí na školení do data účasti na školení překročil hranici 10 bodů nebo získal 7 bodů za jeden přestupek, nebude mu záznam o odečtení bodů proveden, i když se školení zúčastnil.

Potvrzení o absolvování školení bezpečné jízdy má platnost 30 dní ode dne vydání, tzn., že řidič musí podat žádost o odečet bodů v této lhůtě.

Odečet bodů je možné provést na základě absolvování školení **jednou za kalendářní rok**.

4.3.2 Požadavky a předpisy

Obsah a rozsah školení je dán vyhláškou Ministerstva dopravy ČR č. 156/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ze dne 28. dubna 2008. Délka školení je stanovena na 7 hodin, z toho 180 minut teoretická část, 210 minut praktická část a 30 minut závěrečné vyhodnocení [8].

Předmětem výuky v rámci školení bezpečné jízdy je získání a prohloubení znalostí jako jsou:

- teorie řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy
- nejčastější příčiny dopravních nehod a jejich předcházení
- důsledky protiprávního jednání řidičů motorových vozidel
- prevence řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích

Předmětem výcviku v rámci školení bezpečné jízdy je praktická jízda s motorovým vozidlem pod dohledem lektora bezpečné jízdy na výcvikové ploše, zaměřená na předcházení a řešení situací, při kterých je značně ztížena možnost ovládat vozidlo, formou bezpečné a defenzivní jízdy [8].

V průběhu a po ukončení výcviku provádí lektor bezpečné jízdy vyhodnocení chování řidiče při výcviku.

4.3.3 Metodika a náplň kurzu

Každý provozovatel školení bezpečné jízdy za účelem odpočtu trestných bodů musí mít k dispozici výcvikovou plochu, která slouží k provádění praktické části kurzu. Tato slouží k provádění výcviku předcházení a řešení situací, při nichž je zásadním způsobem ztížena možnost ovládat vozidlo a je technicky vybavena pro výcvik:



Obrázek 14: Brzdění a vyhnutí překážce

a) navození kritické situace brzděním vozidla při rychlosti minimálně 50 km.h^{-1} na počátku brzdné dráhy stálou přímou kluznou plochou dlouhou 50 m a širokou 6 m, příjezdem po přímé nájezdové asfaltové ploše na kluznou plochu dlouhou 70 m s ochranným pásmem z asfaltového povrchu po obou stranách kluzné plochy širokým 8 m sloužícím k bezpečnému zastavení vozidla při opuštění kluzné plochy. Tato je určena pro zdokonalení ovládnutí vozidla při průjezdu vytyčenou dráhou na povrchu se sníženou přilnavostí, kde úkolem je zvládnout průjezd a pokusit se intenzivním brzděním ve vhodném okamžiku co nejvíce snížit rychlost vozidla [8].



Obrázek 15: Brzdění v zatáčce při rychlosti vyšší jak 30 km.h^{-1}

b) Situace brzdění v zatáčkách při rychlostech minimálně 30 km.h^{-1} na počátku kluzné plochy při nájezdu do zatáčky stálou kluznou plochou kruhového tvaru v sektoru

minimálně 90° s vnějším poloměrem minimálně 25 m a šířkou minimálně 4 m. Dráha je tvořená nájezdovou asfaltovou plochou napojenou na kluznou plochu dlouhou 50 m s ochranným pásmem a asfaltovým povrchem po obou stranách kluzné plochy širokým 8 m sloužícím k bezpečnému zastavení vozidla při opuštění kluzné plochy, po nezvládnutí smyku vozidla. Tato část slouží ke zdokonalení ovládání vozidla při průjezdu zatáčkou, kde dochází ke ztrátě přilnavosti hnací nápravy vozidla. U vozidel s předním pohonem dochází k nedotáčivému smyku, naopak u vozidla s hnanou zadní nápravou dochází k utržení zadní nápravy směrem ven ze zatáčky, tedy k přetáčivému smyku. Řidič má korigovat vozidlo tak, aby zvládnul zatáčku bezpečně projet a neopustil vyznačený jízdní pruh [8].



Obrázek 16: Brzdění z rychlosti 50 km.h⁻¹

c) Navození stavu nouzového brzdění na rovině a techniky vyhýbání a manévrování před překážkou na rovinné zpevněné ploše s povrchem odpovídajícím stavebně technickým požadavkům na silnice I. třídy. Testovací dráha o délce 150 m a šířce 30 m. Dráha je určena ke zdokonalení ovládání vozidla při kritickém brzdění a to ve více fázích na površích s různou hodnotou přilnavosti. Velmi důležitou součástí této části výuky je i brzdění mezi dvěma pruhy s odlišnou adhezí, to znamená, že levá a pravá strana vozidla brzdí na různém povrchu a tím je vozidlo stranově vychylováno [8].



Obrázek 17: Průjezd souvislou vodní vrstvou

d) Průjezd souvislou vodní vrstvou v koridoru se zpevněnou asfaltovou plochou konstrukčně uzpůsobenou pro zaplavování části této plochy se dnem širokým 5 m a délkou 50 m. Koridor je vybaven zařízením pro vytvoření vodního sloupce nad celým dnem zaplavované části o výšce 30 mm s maximálním sklonem bočních stěn zaplavované části plochy 10 % a s maximálním sklonem nájezdové a výjezdové stěny 2,5 %. Nájezd na zaplavovanou část plochy tvoří asfaltová plocha dlouhá 100 m s ochranným pásmem a asfaltovým povrchem po obou stranách zaplavované části o šířce 4 m a dojezdovou asfaltovou plochou za zaplavovanou částí dlouhou 20 m a širokou 15 m osově souměrnou se zaplavovanou částí koridoru. V této části praktické výuky se zaměřujeme na chování vozidla při ztrátě kontaktu s vozovkou a dosažení akvaplaningu. Tímto se řidič připravuje na zvládnutí situace, kdy bude při jízdě v mokřem počasí vystaven tomuto jevu tak, aby dokázal správně reagovat a tím mohl předejít ztrátě směrové stability vozidla [8].



Obrázek 18: Zařízení pro nucený smyk zadní nápravy

e) Situace navozená zařízením pro vyvolání smyku zadní nápravy vozidla při nízké rychlosti umístěným na počátku kluzné plochy o délce 40 m a šířce 10 m, tvořené přímou nájezdovou asfaltovou plochou před kluznou plochou v délce 50 m a ochranným pásmem s asfaltovým povrchem po obou stranách kluzné plochy širokým 7 m, sloužícímu k bezpečnému zastavení vozidla při opuštění kluzné dráhy. Tato část slouží k otestování reakce na přetáčivý smyk odhozením zadní nápravy do strany, která je při dalších průjezdech po zvládnutí smyku doplněna o průjezd vytyčenou trasou nebo vodní překážkou [8].



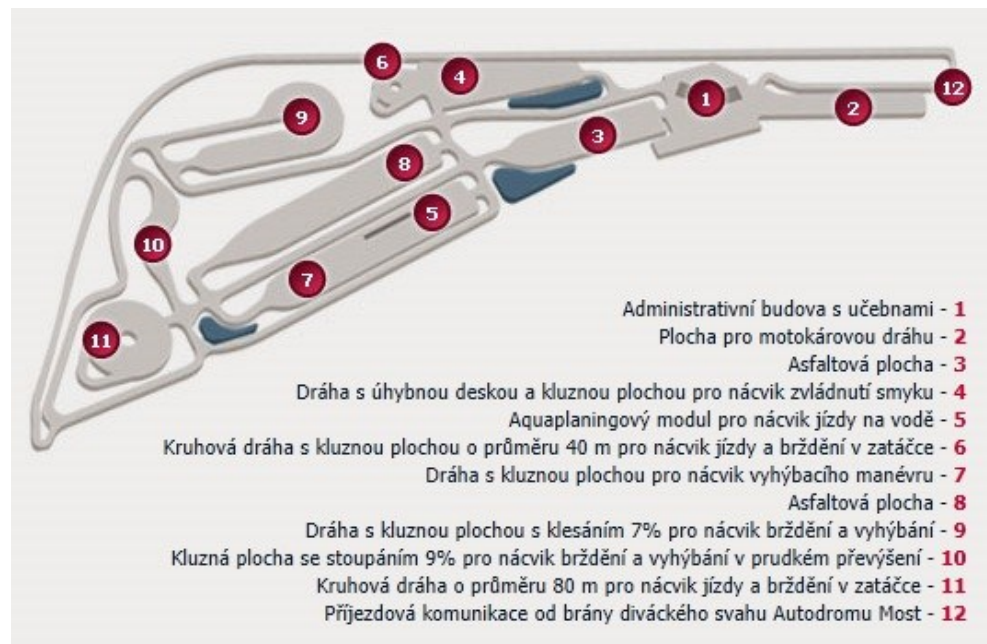
Obrázek 19: Zavlažovací zařízení a zařízení pro měření rychlosti

Výcviková plocha je technicky vybavena zavlažovacím zařízením pro stálé udržování vlhkosti povrchu kluzné plochy a zařízením pro měření rychlosti vozidel na počátku kluzných ploch, které umožňují účastníkovi a lektorovi přečíst aktuální rychlost vozidla, jež byla dosažena při nájezdu na výcvikovou plochu.

Účastník kurzu a lektor jsou v průběhu výcviku vybaveni komunikačním zařízením, které lektorovi umožní dávat účastníkovi kurzu pokyny a účastníkovi kurzu tyto pokyny přijímat tak, aniž by ho komunikační zařízení omezovalo v řízení vozidla [8].

4.3.4 Střediska s udělenou akreditací pro provádění kurzů bezpečné jízdy s odpočtem trestných bodů

POLYGON MOST



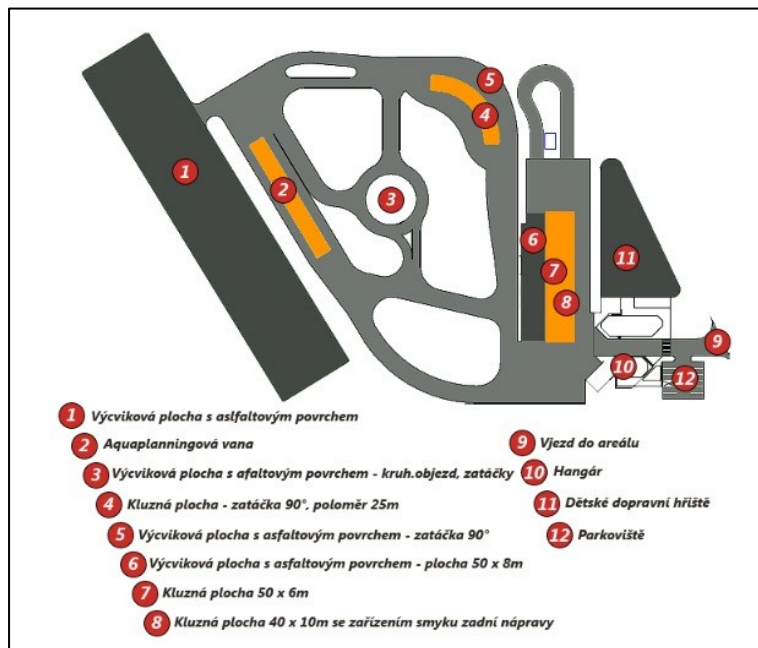
Obrázek 20: Polygon Most [12]

POLYGON SOSNOVÁ



Obrázek 21: Polygon Sosnová [13]

POLYGON JIHLAVA



Obrázek 22: Polygon Jihlava [14]

POLYGON OSTRAVA



Obrázek 23: Mapa areálu v Centra bezpečné jízdy Libros - Ostrava [15]

4.4 Porovnání tuzemského systému s metodikou odpočtu v zahraničí

4.4.1 Německo

Příslušným zákonem, který upravuje tuto problematiku je zákon o silničním provozu „StVG - STRAßENVERKEHRGESETZ“

Ve Spolkové republice Německo lze na rozdíl od systému v ČR dosáhnout odpočtu trestných bodů pouze absolvováním kurzu na odečet trestných bodů, ale také účasti na dopravně-psychologickém pohovoru „die verkehrpsychologische Beratung“, kde jsou s účastníkem při pohovoru s psychologickým pracovníkem probrány situace, ke kterým vede rizikové chování v silničním provozu a způsob, jak se takovému jednání vyhnout [16].

Možnosti odpočtu trestných bodů se liší podle přestupku, kterého se řidič dopustí.

Dělení je následující [17]:

- 1-3 body...žádné sankce
- 4-8 bodů...při dobrovolné účasti na školení dojde k odečtení 4 bodů
- 8-13 bodů...přijde varování a doporučení k dobrovolné účasti na školení
- 9-13 bodů...při dobrovolné účasti na semináři dojde k odečtení 2 bodů
- 14-17 bodů...semináře jsou nařízeny
- 14-17 bodů...při dobrovolné účasti na vyšetření u dopravního psychologa budou odečteny 2 body
- Od 18 bodů...zákaz řízení

Hlavní a zásadní rozdílem oproti českému systému je v tom, že účast na takovém školení je možná pouze jedenkrát za období 5 let. Toto navazuje diametrálně odlišnou situaci pro řidiče, který se nachází v situaci, kdy mu hrozí odebrání řidičského oprávnění.

Seminář sestává ze dvou částí a to ze skupinového pohovoru a jízdní zkoušky. Během absolvování semináře má účastník odhalit a eliminovat nedostatky v přístupu k řízení motorových vozidel [18].

4.4.2 Rakousko

Rakouská metodika vychází z tamního bodového systému „VORMERKSYSTEM“

V Rakousku není jediný kurz pro odpočet trestných bodů podobně jako u nás, ale se řidiči, kterým jsou uděleny trestné body, se jedná odlišně podle toho, za jaký konkrétní přestupek jsou potrestáni.

Ze škály všech možných školení a kurzů se nejvíce našemu blíží dopravně-bezpečnostní školení, které je také jednodenním kurzem a je zaměřeno na odhalení nebezpečí v kritických situacích v běžném silničním provozu. Dalším podobným kurzem je trénink bezpečné jízdy, ten však navozuje podobnost pouze okrajově, protože se jedná o dvě hodiny výcviku řízení vozidla v běžném provozu, ale je zaměřen na totožnou problematiku [16].

4.4.3 Polsko

Příslušný zákon zaměřený na metodiku odečtu bodů je „Prawo o ruchu pochodowym“.

Podstatnou odlišností v polském systému, kterou se liší od všech ostatních zemí, nejen od systému v ČR je to, že pokud řidič jedním činem spáchá více přestupků, pak jeho výsledný postih odpovídá součtu všech přestupků, kterých se takovým jednáním dopustil.

K přímému odpočtu bodů z evidence řidičů mohou řidiči absolvovat školení „Regional Center Road“, po jehož absolvování je účastníkovi navraceno 6 bodů. Takového školení se každý zájemce může zúčastnit jedenkrát za období 6 měsíců [16].

4.4.4 Velká Británie

Příslušný zákon upravující způsob odečtu trestných bodů je zákon „ROAD TRAFFIC OFFENDERS ACT 1988“ [16].

Účastníci, kteří úspěšně zakončili kurz pro zlepšení řízení, mají nárok na odečtení 3 trestných bodů. Ke ztrátě nároku na odečtení bodů dochází pokud:

- účastník nemá zaznamenány trestné body. Toto lze chápat jako dobrovolnou účast, nelze tedy uplatnit nárok na odečtení trestných bodů v období po absolvování kurzu.
- celkový počet nasbíraných bodů je nad hranicí 15 bodů celkem
- byl již proveden odpočet bodů v předchozích 2 letech

Při spáchání přestupku může řidiči policie nabídnout alternativní trest v podobě účasti na kurzu v rámci rekvalifikačního programu. Pokud s tímto sankcionovaná osoba souhlasí, může se vyhnout stanovené pokutě, možnému soudu a zápisu bodů do řidičského průkazu.

Účelem kurzu je to, aby se řidič stal více zodpovědným, a tím tento kurz zvyšuje bezpečnost silničního provozu. Kurz není zakončen žádným testem, k úspěšnému absolvování stačí pouze účast a pozitivní přístup.

Větší část policejních složek ve Velké Británii nabízí komplexní nabídku kurzů podle národního modelu. Periodika účasti na kurzu je umožněna pouze jednou v rozpětí 3 let. Pokud řidič spáchá ve jmenovaném období další přestupek, potom mu je udělen pevný trest nebo je jeho čin postoupen k soudnímu projednání. Samozřejmostí je, že kurz lze absolvovat v libovolném středisku, jehož náplň sestavena tak, aby odpovídala schválenému národnímu předpisu [19].

Druhy kurzů v rámci schváleného typu:

- národní kurz pro zlepšení řidičských schopností
- kurz řidičské ostražitosti
- kurz pro řidiče motocyklů
- kurz uvědomění si rychlosti

4.4.5 Hong Kong

Příslušný předpis pro odečet trestných bodů vydává „*The Government of the Hong Kong Special Administrative region*“ [20].

Postupem při odpočtu bodů ze záznamu řidiče se zabývá předpis o bezpečnosti silničního provozu a o vývoji řidiče „*Driver improvement Scheme (DIS)*“ zaměřený na podporu bezpečnosti silničního provozu a na zlepšení porozumění jejich chování a postoje k dopravě. Od 9. ledna 2009 jsou osoby spadající do kategorie řidičů trestaných

10 body povinni se zúčastnit kurzu ve sledovaném období 2 let. Body jsou zde nazývány „*Driving-offence points (DOPs)*“ [21].

Požadavky na účastníka kurzu jsou následující:

- plná účast na všech částech školení
- musí věnovat pozornost průběhu kurzu
- aktivně se podílet na průběhu školení a diskuze
- projít všechny předepsané teoretické a některé praktické části

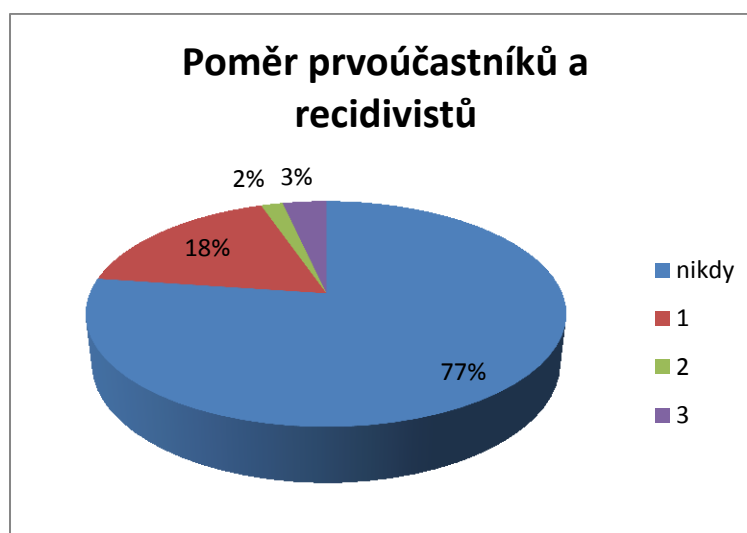
Při porovnání přístupu k odpočtu bodů řidičům z jejich záznamu v zahraničí lze jasně říct, že největší rozdíl je v rozdělení řidičů podle přestupku, kterého se dopustili. To by mělo být zaneseno do našeho systému, protože naše jednotná metodika pro všechny účastníky nemusí dostatečně postihnout konkrétní oblasti nedovoleného chování, kterého se zmíněné osoby svým jednáním dopouštějí.

4.5 Dotazníkové šetření

Dotazník (příloha č. 1) byl předložen respondentům bezprostředně po absolvování kurzu bezpečné jízdy. Jeho účelem bylo zjistit, jaký osobní dojem na posluchačích kurz zanechal a případně jaký měl na dotyčného účastníka vliv z pohledu řízení motorového vozidla. Sledování kurzů probíhalo od poloviny června 2012 do konce září téhož roku. Kurzy jsou dle zákona naplňovány do maximálního počtu 24 účastníků na jeden kurz. Při sledování kurzů ve zmíněném období byl na polygonech v Mostě, Sosnové a Ostravě prováděn sběr dat, autor práce odpovědi zpracoval, jejich výsledky vyhodnotil a pro větší názornost vynesl do grafů, které jsou uvedeny v následujících podkapitolách.

1. otázka:

První položenou otázkou bylo dotazováno, zda se účastník kurzu již obdobného školení za účelem odpočtu trestných bodů účastnil. Z dotazníku vyplývá, že většina účastníků se kurzu účastní poprvé. Z rozhovoru s lektorem jednoho ze zkoumaných polygonů bylo zjištěno, že někteří zájemci o odpočet trestných bodů se v posledních dvou měsících kalendářního roku přihlašují do kurzu na začátku následujícího roku. Počet takových případů je nejvýše 6 zájemců během jednoho roku. Takto se někteří řidiči snaží co nejrychleji zbavit trestných bodů ve svém záznamu. Proti takovému postupu navrhuji úpravu legislativy, která je uvedena v páté kapitole.



Obrázek 24: Graf odpovědí na 1. otázku

2. otázka:

Ve druhé otázce bylo zjišťováno, kolik řidičů se účastní kurzu jako jediného dopravně vzdělávacího zařízení, nebo jestli jsou vychováváni ke vhodnému chování na pozemních komunikacích i jiným způsobem. Z následujícího grafu vyplývá, že většina účastníků nemá jinou zkušenost, naopak výjimkou nejsou i profesionální závodníci z okruhových soutěží.



Obrázek 25: Graf odpovědí na 2. otázku

3. otázka:

V pořadí třetí otázka zjišťovala, jaký celkový dojem zanechalo absolvování kurzu na účastníky. Z grafu vyplývá, že převážná většina účastníků si odnáší z kurzu dobrý pocit.



Obrázek 26: Graf odpovědí na 3. otázku

4. otázka:

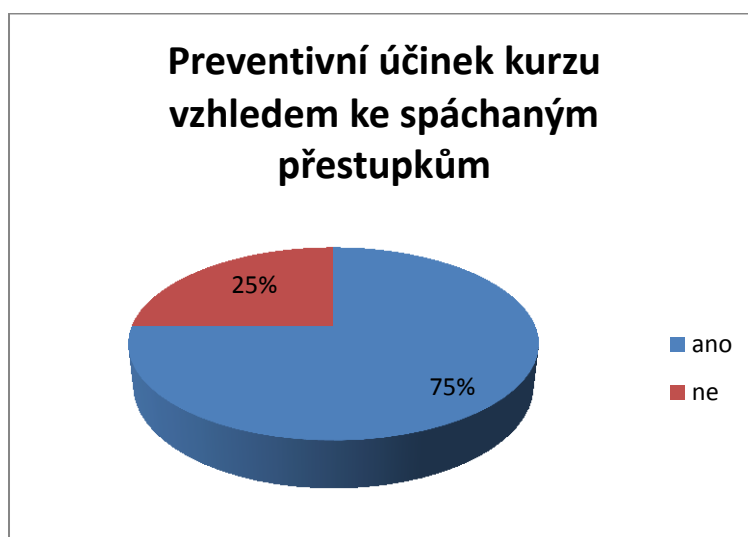
V této otázce autor zjistil, kolik účastníků kurzu by rádo absolvovalo praktickou část výcviku s jiným než se svým vozem, hlavně z pohledu jiné hnané nápravy, než má právě jejich vlastní vozidlo. Z grafu vyplývá, že více než dvě třetiny účastníků by uvítaly takovou možnost.



Obrázek 27: Graf odpovědí na 4. otázku

5. otázka:

V páté otázce zazněl dotaz, na kolik byla náplň kurzu vhodná vzhledem k přestupkům, za které byly uděleny trestné body účastníkům kurzu. Z grafu je zřejmé, že čtvrtina účastníků se rozboru svých chyb nedočkala.



Obrázek 28: Graf odpovědí na 5. otázku

6. otázka:

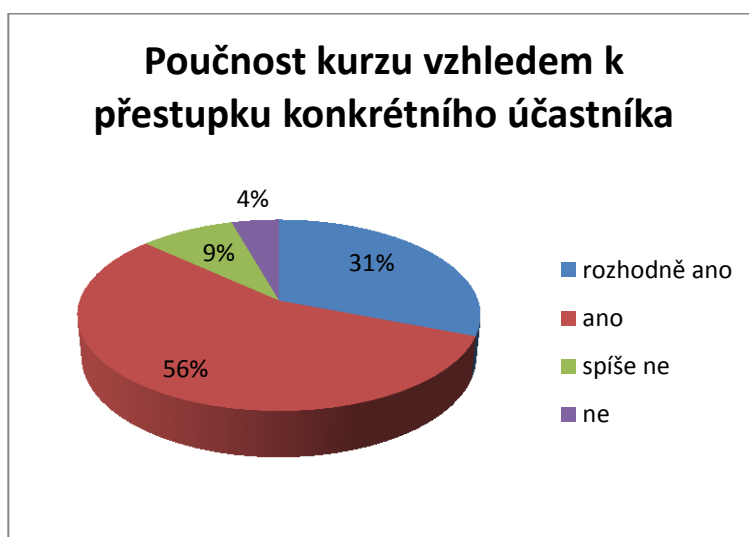
Vhodnost zařazení dopravně-psychologického pohovoru pro účastníky, kteří tento kurz opakují, toto bylo účelem šesté otázky a výsledkem bylo, že většina dotazovaných osob by tuto možnost považovala za vhodnou.



Obrázek 29: Graf odpovědí na 6. otázku

7. otázka:

V této otázce autor zjistil, zda mají účastníci přehled v přestupcích, za které jsou udělovány trestné body, respektive jestli se v průběhu školení dověděli nové věci, které jim před absolvováním nebyly jasné. Téměř 90 procent účastníků považuje kurz za přínosný v tomto ohledu.



Obrázek 30: Graf odpovědí na 7. otázku

8. otázka:

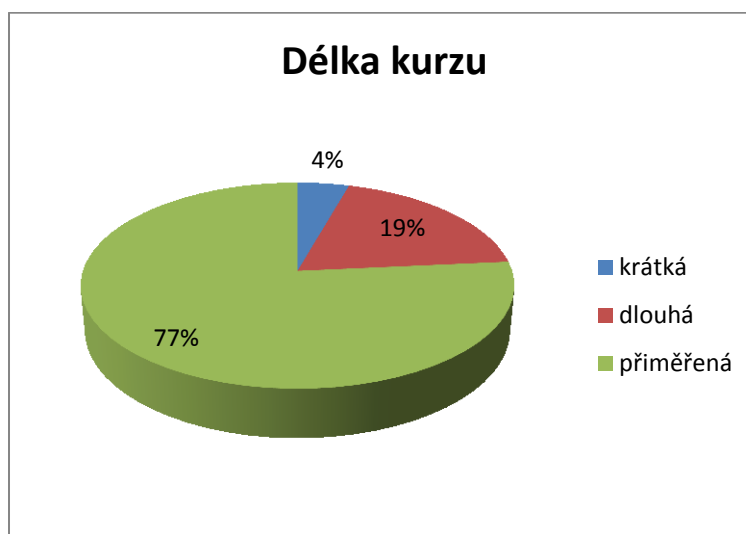
Osmá otázka zjišťovala, zda jsou situace na polygonu srovnatelné se situacemi, do kterých se mohou účastníci dostat při pohybu v běžném silničním provozu. I v tomto případě naprostá většina, tedy více než 90 procent účastníků považuje kurz za vyhovující.



Obrázek 31: Graf odpovědí na 8. otázku

9. otázka:

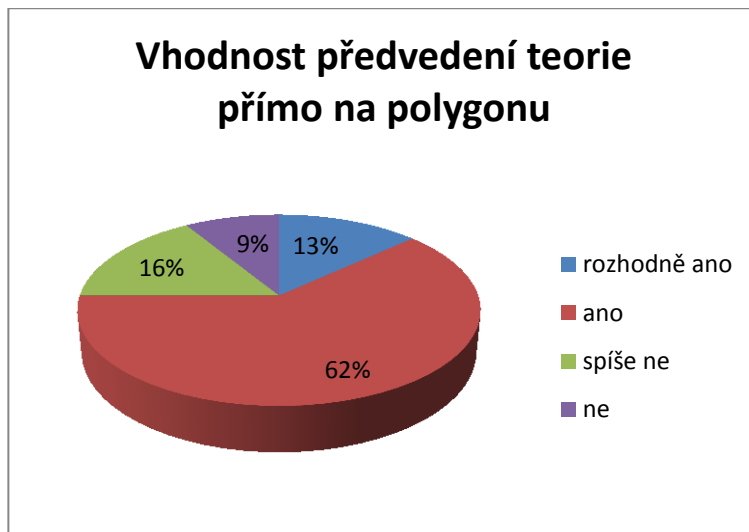
Délka kurzu vzhledem k jeho náplni byla námětem deváté otázky. Bylo zjištěno, že většina účastníků považuje délku kurzu za přiměřenou. Jsou zde i názory na prodloužení kurzu, zajímavé je, že prodloužení kurzu by uvítaly dvě třetiny absolventek.



Obrázek 32: Graf odpovědí na 9. otázku

10. otázka:

V desáté otázce autor práce zjistil, že 75 procent účastníků by považovalo za vhodné demonstrovat některé teoretické části kurzu ve spojení s praktickou ukázkou přímo na polygonu.



Obrázek 33: Graf odpovědí na 10. otázku

11. otázka:

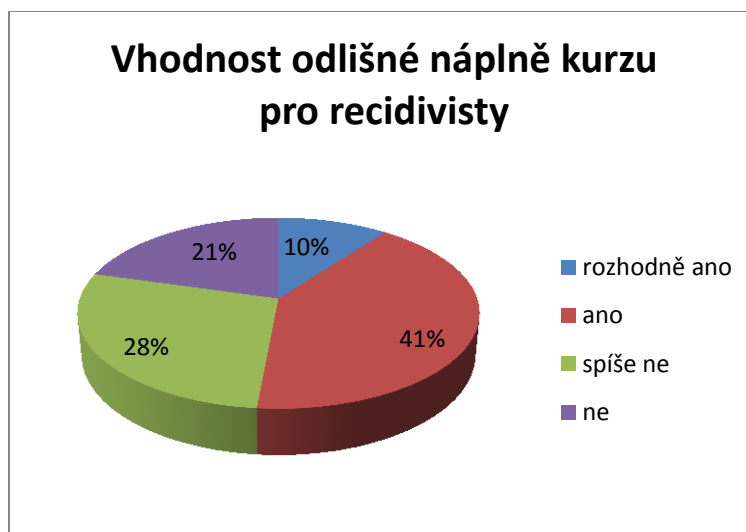
V jedenácté otázce autor zjišťoval, zda by účastníci uvítali možnost natočení vlastní jízdy na polygonu na kameru a poté by byl s nimi proveden rozbor chyb v jízdě. Tato myšlenka by se líbila většině, konkrétně 75 procentům účastníků kurzu.



Obrázek 34: Graf odpovědí na 11. otázku

12. otázka:

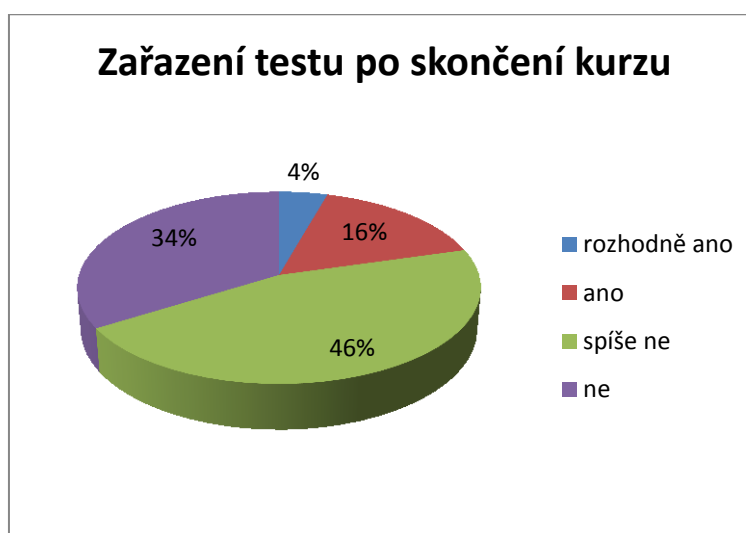
Tato otázka odhalila, že dvě třetiny účastníků kurzu by považovalo za vhodné, aby řidiči, kteří jsou na kurzu opakovaně, měli jinou náplň vzhledem k tomu, že kurz při opakování totožné náplně pro ně nebude již tak přínosný jako pro prvoúčastníky.



Obrázek 35: Graf odpovědí na 12. otázku

13. otázka:

Kontrola na konci kurzu ve formě testu, to byla podstata otázky třináct. Odpovědi na tuto otázku jasně poukazují, že účastníci nechtějí být kontrolováni. Tato otázka byla jediná z celého dotazníku, která dosáhla 80 procent negativních odpovědí.



Obrázek 36: Graf odpovědí na 13. otázku

14. otázka:

V této otázce bylo dotazováno, zda by bylo vhodné, aby lektor předvedl jízdu na jednotlivých částech praktické výuky sám pro lepší názornost. Tato otázka byla posuzována na základě údajů z polygonu Most a Sosnová, protože na polygonu v Ostravě je toto automaticky předváděno. Z grafu vyplývá, že většina účastníků by tuto možnost uvítala, ale někteří účastníci považují slovní rozbor za více než dostatečný.



Obrázek 37: Graf odpovědí na 14. otázku

15. otázka:

Otázka číslo patnáct se zaměřila na vlastní náměty účastníků kurzu. Z jejich nejčastějších námětů na doplnění kurzu jsou vybrány nejčastější odpovědi řazeny chronologicky od nejčastějších:

- více praxe
- požadavek a zmenšení počtu účastníků
- jakým způsobem jednat s policisty při silniční kontrole
- rozšíření teoretické výuky (bez konkrétních námětů)
- zkrácení kurzu

16. otázka:

Předmětem šestnácté otázky bylo zjištění maximální rychlosti, kterou se řidiči pohybovali na polygonu během výcviku bezpečné jízdy. Jejich odpovědi byly porovnány pomocí mediánu a tato hodnota poukazuje na rychlost 70 km.h⁻¹.

17. otázka:

Na jaké vzdálenosti lze zastavit vozidlo z rychlosti 50 km.h^{-1} , zjišťovala 17. otázka a respondenti odpovídali v rozmezí 5 až 35m, střední hodnotou potom bylo 15m, což lze považovat za správnou hodnotu, která je ve skutečnosti 12,5m, pokud budeme uvažovat brzdné zpomalení na suchém asfaltu s hodnotou 8 m.s^{-2} .

18. otázka:

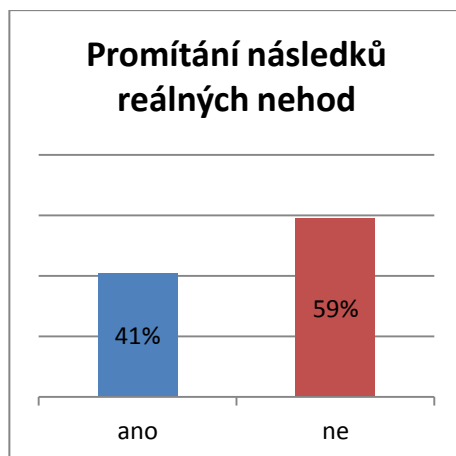
Nejsilnější pocit, který kurz bezpečné jízdy zanechal na účastnících, to byla náplň této otázky. Z nejčastějších odpovědí byly jako nejzajímavější chronologicky od nejpočetnějších seřazeny tyto:

- dobrý celkový pocit
- únava a spokojenost s vlastním výkonem
- náročnost situace na kluzké vozovce i při nízké rychlosti
- smyková plošina a zvládnutí přetáčivého smyku
- výborný pocit
- pozitivní překvapení
- respekt k vlastnímu vozu
- myslel jsem, že situace zvládnou lépe
- budu se chovat zodpovědněji

19. otázka:

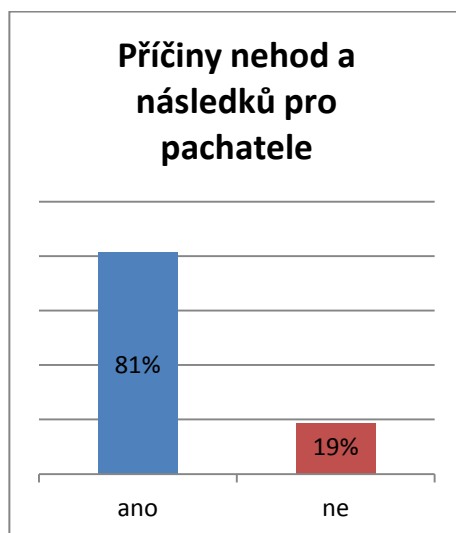
Tato otázka ověřovala, jak se účastníkům kurzu líbí návrhy autora práce na doplnění kurzu, navíc byl účastníkům kurzu dán prostor k vlastním námětům na doplnění kurzu.

První navrhovanou náplní bylo promítání následků dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR. Z grafu je zřejmé, že tento návrh větší část respondentů považuje za nevhodný.



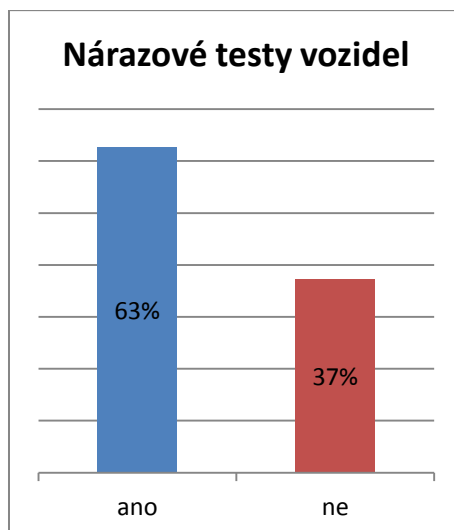
Obrázek 38: Graf odpovědí na 1. návrh

Druhou navrhovanou náplní kurzu byl rozbor příčin vedoucích k nejčastějším nehodám a následkům pro řidiče po způsobení takové nehody. Tato možnost by byla uvítána více než 70 procenty dotazovaných osob.



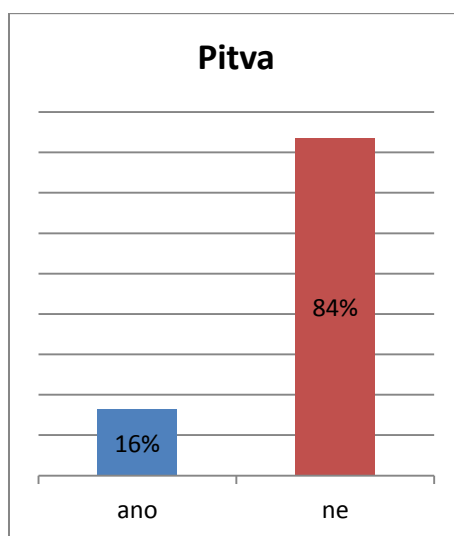
Obrázek 39: Graf odpovědí na 2. návrh

Dalším návrhem bylo, zda by účastníci považovali za vhodné doplnit kurz o ukázky nárazových testů vozidel. Tato možnost by byla vhodná podle vyjádření 63 procent účastníků.



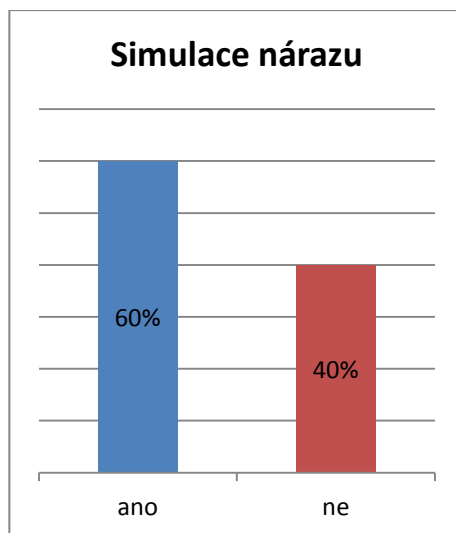
Obrázek 40: Graf odpovědí na 3. návrh

Čtvrtou navrhovanou možností o doplnění kurzu by bylo podle 84 procent účastníků nevhodné doplnění o pitvu těla s rozbořem následků dopravní nehody na lidské tělo a příčin vedoucích ke smrti.



Obrázek 41: Graf odpovědí na 4. návrh

Poslední autorovou navrhovanou součástí kurzu byla simulace nárazu do pevné překážky, takzvaná saňová zkouška. Tato navrhovaná součást kurzu se setkala s 60 procentní pozitivní reakcí.



Obrázek 42: Graf odpovědí na 5. návrh

Náměty autora práce na doplnění kurzu:

- spojení všech situací na polygonu do jedné komplexní jízdy
- vyšší rychlost jízdy na polygonu
- psychologická pomoc a podpora
- simulace vystřelení airbagu
- kamera pro každého účastníka
- kolébka pro zkoušku pásů při převrácení vozidla

Dále byl v dotazníku zjištěn poměr zúčastněných osob podle pohlaví, z čehož vyplývá, že kurzu se účastní hlavně muži, jejich účast tvoří 91 procent všech účastníků.

Věk účastníků kurzu ve sledovaném vzorku se pohyboval v rozmezí mezi 22 a 64 lety, střední věk účastníků je potom 36,5 roků. U žen se rozmezí věku účastnic pohybuje od 25 do 51 let, zajímavé je, že střední hodnota věku byla stejná jako u opačného pohlaví tedy přesně 36,5 let.

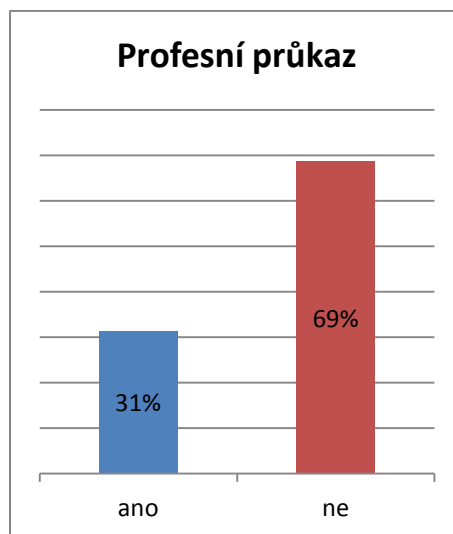
Dalším sledovaným parametrem byly skupiny řídičských oprávnění a vlastnictví profesního průkazu. Samozřejmostí je, že každý účastník vlastní oprávnění skupiny B, další skupiny řídičského oprávnění jsou uvedeny procentuálním poměrem vůči celkovému počtu řídičských oprávnění všech účastníků.

- A = 20%
- C = 19%
- D = 3%
- T = 11%

- E = 6%

Z těchto hodnot nelze konstatovat, že nejukázněnějšími řidiči jsou majitelé skupiny D, ale pouze to, že je toto nejméně častým řidičským oprávněním u řidičů v ČR.

Zajímavým sledovaným parametrem bylo i vlastnictví profesních průkazů u absolventů kurzu a při analýze bylo zjištěno, že téměř třetina zájemců o navrácení bodů je majitelem výše zmíněného průkazu.



Obrázek 43: Poměr majitelů profesního průkazu řidiče

Závěrem lze k dotazníkovému šetření říci, že se setkala poměrně s kladnými reakcemi a při spolupráci s výše zmíněnými polygony bylo dosaženo 62 procent kladných odpovědí vůči 38 procentům záporných. Dotazníkové šetření autor práce považuje za úspěšné a získané informace byly pro autora přínosem a pochází z nich některé náměty na zefektivnění kurzu bezpečné jízdy za účelem odpočtu trestných bodů. Bohužel autor nemohl provádět sběr informací na polygonu v Jihlavě, protože mu to nebylo provozovatelem umožněno. Na každém pracovišti se provádí zejména praktická část s drobnými odlišnostmi, ale vždy dle platného právního předpisu. Rozdíl, který autora nejvíce zaujal, je to, že na polygonu v Ostravě každou část praktického nácviku nejdříve předvádí sám instruktor a poté jí provádí účastníci. Toto lze považovat za výhodu, ale při dotazníkovém šetření z mnoha odpovědí bylo zjištěno, že slovní interpretace je pro většinu účastníků dostačující. Ostatní rozdíly lze považovat za zanedbatelné.

5 NÁVRHY ŘEŠENÍ

5.1 Doplnění kurzu

Následující kapitoly v kostce vystihují navrhované úpravy kurzu bezpečné jízdy za účelem odpočtu trestných bodů. Tyto dílčí úpravy jsou navrhovány na základě zkušeností získaných přímou účastí na kurzu a rozhovory s účastníky kurzů a dotazníkového šetření.

5.1.1 Test teoretických znalostí

Vzhledem k absenci závěrečného testu na ověření znalostí získaných během teoretické výuky je navrženo zařadit takový druh testu. Tento bude zaměřen na oblasti probírané v rámci školení dle platného předpisu o náplni kurzu bezpečné jízdy v ustanovení § 52i odst. 3 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

5.1.2 Praktická část

Na základě zjištěných poznatků se doporučuje zavedení jednotného systému hodnocení dosažené úrovně průjezdu jednotlivými pasážemi na testovacím polygonu. Každá hodnocená část by byla bodována jednotným systémem. Pro splnění jednotlivých částí by musel posluchač kurzu (řidič) projet koridorem minimální testováním stanovenou rychlostí a zvládnout daný jízdní úkon bez závažných chyb. Za závažné chyby lze považovat například opuštění vyznačeného koridoru, kolize s překážkou či nedodržení vyučované techniky řízení.

5.1.3 Saňová zkouška – simulace nárazu

Zařadit do náplně kurzu simulaci nárazu do pevné bariéry. Klasickým případem je „saňová zkouška“. Posluchač při této zkoušce je umístěn do vozíku, který dosáhne stanovené rychlosti a poté je prudce zastaven, což simuluje náraz.



Obrázek 44: Zařízení pro simulaci nárazu [22]

5.1.4 Psychologický test

Před přijetím do kurzu zařadit vstupní psychologický test, na základě kterého by byli posluchači rozděleni do dvou nebo více skupin. Pro každou skupinu by na základě vyhodnocení psychologického testu byla mírně odlišná náplň kurzu. Například pro agresivní řidiče by byl kurz doplněn například o promítání následků nehod na lidský organismus.

5.1.5 Alternativní způsob rozdělení uchazečů

Pokud by se nezařazoval vstupní psychologický test, provedlo by se rozdělení posluchačů podle přestupků vedoucím ke ztrátě bodů z karty řidiče. Na základě tohoto rozdělení by byla náplň kurzu koncipována zejména na oblast, za kterou jsou účastníci postihováni. Do tohoto rozdělení by měla být zahrnuta i společenská nebezpečnost uvedeného přestupku.

5.1.6 Demonstrace poškozených vozidel

Pro názornou ukázkou se doporučuje vystavit v prostorách polygonu příklady havarovaných vozidel při různých rychlostech a směrech nárazu. Důraz by měl být kladen na havarovaná vozidla z nejčastějších kolizních situací, např. boční náraz, náraz zezadu, čelní náraz a podobně.

5.2 Návrh na úpravu legislativy

Tato kapitola je zaměřena na úpravy zákonných podmínek pro odpočet trestných bodů za účelem zvýšení efektivity kurzu bezpečné jízdy.

5.2.1 Rozdělení kurzu do více skupin

Základní navrženou úpravou legislativy je rozdělit kurz do více úrovní podle charakteru přestupku, který je důvodem k odebrání bodů u jednotlivého řidiče. Podle toho by se řidič účastnil daného druhu kurzu se specifickým zaměřením na skupinu podobných řidičů.

5.2.2 Podmínka pro odpočet trestných bodů

Nejdůležitější úprava legislativy navržená na základě zkušeností s průběhem školení bezpečné jízdy spočívá ve stanovení ochranné lhůty pro navrácení bodů. Absolvent kurzu bude mít 6 měsíců od ukončení podmínku. Pokud spáchá přestupek a budou mu odebrány body, tak přijde o body za dané porušení pravidel a navíc mu zanikne nárok na odečtení bodů absolvováním kurzu bezpečné jízdy.

5.2.3 Zvýšená sazba postihů za přestupky

Další navrhovanou úpravou legislativy je zvýšení dolní sazby pokut a s tím spojeným zákazem činnosti v řízení motorového vozidla. Pokud bude řidič trestán bodovou srážkou v průběhu šesti měsíční podmínky z předchozího bodu, potom se u něj bude výše pokuty pohybovat vždy v horní hranici sazeb pro daný přestupek.

5.2.4 Pravidelnost školení

Současná zákonná podmínka hovoří o tom, že se lze na kurz bezpečné jízdy přihlásit jedenkrát za kalendářní rok. Vzhledem k nastavené podmínce pro navrácení bodů ve lhůtě 6 měsíců se doporučuje tento časový interval nařídít i jako rozestup od dvou po sobě následujících školení. Řidiči, který úspěšně absolvuje během 12 po sobě jdoucích měsíců dvě školení za účelem odpočtu bodů a neporuší navrhovanou podmínku, bude mu na konci tohoto období odečteno 10 trestných bodů z karty řidiče. Takto bude dosaženo maximální efektivity kurzu a zároveň bude tento působit jako prevence bezpečnosti v silniční dopravě.

6 ZÁVĚR

Úkolem diplomové práce bylo představit problematiku chování řidičů, faktory a vývoj nehodovosti a následně analyzovat metodiku školení bezpečné jízdy a zjistit vliv těchto kurzů na chování řidiče a dopad na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích ČR.

Dosažení cílů práce nebylo snadné, protože dostupnost potřebných informací a podkladů je velmi nízká a navíc je celý průběh kurzu včetně konkrétních údajů jednotlivých účastníků chráněn na základě zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů. Každý provozovatel střediska chrání svůj vlastní prospěch a není v jeho zájmu umožnit cizím osobám vstup do prostoru polygonu, což autorovi práce do značné míry znesnadnilo provést dotazníkové šetření. Bylo by vhodnější sledovat řešenou problematiku chování řidičů po kurzu v delším časovém horizontu a ve více fázích po ukončení kurzu. I přes tyto komplikace byl autor schopen vytvořit si ucelený pohled na danou problematiku a dosáhnout vytyčených cílů.

Při tvorbě práce autor postupoval následujícím způsobem. Jako první byla vymezena a popsána cílová problematika a stanoveny cíle práce. Následně byla nastíněna teoretická východiska práce a vyhotovena analýza současného stavu z pohledu legislativy a statistických údajů nehodovosti v ČR a porovnání tuzemské metodiky se státy, kde je tento problém řešen podobným způsobem. Dále bylo provedeno dotazníkové šetření u absolventů kurzu bezpečné jízdy. Po analyzování všech dostupných informací z veřejně přístupných zdrojů, ze zkušeností získaných přímou účastí na kurzech bezpečné jízdy, konzultací s instruktory a osobami zodpovědnými za průběh kurzů bylo navrženo několik dílčích zlepšení pro zvýšení efektivnosti těchto kurzů. Na základě těchto zjištění a dalšího autorem provedeného výzkumu byly navrženy dílčí úpravy metodiky výcviku a konkrétní úpravy legislativy. Souhrn těchto navrhovaných úprav je uveden v páté kapitole s názvem „Návrhy řešení“.

Pro srovnání autor dále navrhuje zaměřit metodiku kurzu dle příčin vedoucích k odebrání bodů u konkrétního řidiče, jako je tomu například v Německu a Rakousku. Dalším vhodným prvkem, který autor považuje za efektivní, je obdoba alternativních trestů dle modelu ve Velké Británii, kde přímo policista při jednání s pachatelem přestupku navrhne kurz bezpečné jízdy jako možný trest.

Autor je přesvědčen o tom, že jím navrhované úpravy by mohly být pozitivním přínosem pro budoucí absolventy kurzu bezpečné jízdy a tím nepřímo zvýšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Zásadním elementem, který má největší vliv na efektivitu kurzu bezpečné jízdy, je vlastní iniciativa účastníků, protože i propracovaná metodika výuky nebude dosahovat pozitivních výsledků, pokud zasažené osoby nebudou mít snahu zapracovat na svém chování v silniční dopravě.

ZDROJE LITERATURY

- [1] ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J. a ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0606-2.
- [2] HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: Zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál s.r.o., 2005. 224 s. ISBN: 80-7178-542-3.
- [3] Grafologie a Psychologie: Temperament. [online]. [cit. 2012-05-27]. Dostupné z: <http://ografologii.blogspot.com/2007/10/4-klasick-temperamenty.html>
- [4] LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, xii, 131 s. Právní monografie. ISBN 978-807-3576-158.
- [5] Pozornost. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2012-05-27]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Pozornost>
- [6] *Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu*. [online]. [cit. 2012-05-10]. Dostupné z: http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?kam=zakon&c=361/2000.
- [7] Ministerstvo dopravy. [online]. [cit. 2012-05-27]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/default.htm
- [8] *Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel*. [online]. [cit. 2012-05-10]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/ronlyres/914287AA-57A8-4671-8E52-026CC1EEA13E/0/MicrosoftWord247.pdf>.
- [9] Policie České republiky. *Statistika nehodovosti* [online]. [cit. 2012-05-27]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx>

- [10] Portál veřejné správy. [online]. [cit. 2012-05-27]. Dostupné z: <<http://portal.gov.cz/portal/obcan/>>
- [11] Bodový systém v Česku. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2012-05-27]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Bodov%C3%BD_syst%C3%A9m_v_%C4%8Cesku>
- [12] Centrum bezpečné jízdy POLYGON MOST. [online]. [cit. 2012-05-27]. Dostupné z: <<http://www.polygon-most.cz/>>
- [13] Autodrom SOSNOVÁ. [online]. [cit. 2012-05-27]. Dostupné z: <<http://www.kurzybezpecnejizdy.cz/cs/>>
- [14] Polygon JIHLAVA - HOSOV. [online]. [cit. 2012-05-27]. Dostupné z: <<http://www.autoskolamusil.cz/polygon/index.php>>
- [15] *Dopravní zpravodajství* [online]. 2012 [cit. 2012-10-03]. Dostupné z: <<http://www.doipo.cz/akce/libros-festival-rychlosti-a-burza/>>
- [16] HABÁSKO, J. *Bodový systém jako nástroj silniční bezpečnosti*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2011. 198 s. Vedoucí diplomové práce Ing. Bc. Marek Semela, Ph.D..
- [17] Das Punktesystem. *Automobilclub von Deutschland* [online]. 2012 [cit. 2012-10-03]. Dostupné z: <<http://www.avd.de/startseite/recht-wissen/recht/urteile-und-rechtstipps/das-punktesystem/>>
- [18] Kzf.net. *Autonews und Autobilder* [online]. 2012 [cit. 2012-10-03]. Dostupné z: <<http://www.kfz.net/recht/punkte-in-flensburg/>>
- [19] Endorsements and disqualifications. *UK Government* [online]. 2012 [cit. 2012-10-03]. Dostupné z: <http://www.direct.gov.uk/en/Motoring/DriverLicensing/EndorsementsAndDisqualifications/DG_10022425/>

- [20] GovHK. *Hong Kong Special Administrative Region Government* [online]. 2012 [cit. 2012-10-03]. Dostupné z: <<http://www.gov.hk/en/residents/transport/safetymeasuresandtips/dops.htm/>>
- [21] GovHK. *Transport department of Hong Kong* [online]. 2012 [cit. 2012-10-03]. Dostupné z: <http://www.td.gov.hk/en/road_safety/driver_improvement_scheme/index.html/>
- [22] Saňová zkouška. [online]. [cit. 2012-05-27]. Dostupné z: <http://www.uamk.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=124&Itemid=188>
- [23] *Vyhláška č. 156/2008 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.* [online]. [cit. 2012-05-10]. Dostupné z: <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/6D2B9A23-AAA6-4671-BF0C-C5D5C656291F/0/MicrosoftWord156.pdf>>
- [24] HARTL, Pavel; HARTLOVÁ, Helena. *Psychologický slovník.* Praha : Portál, 2000. ISBN 80-7178-303-X. S. 445.
- [25] VONDRÁČEK, Vladimír; HOLUB, František. *Fantastické a magické z hlediska psychiatrie.* Bratislava : Columbus, 1993. ISBN 80-7136-030-9. S. 170.
- [26] ŘÍČAN, Pavel. *Psychologie..* Praha : Portál, 2009 3. Doplněné a upravené vydání. 300 s. ISBN 978-80-7367-560-8.
- [27] ATKINSON, Rita L. *Psychologie.* Praha : Portál, 2007. 640 s. ISBN 80-85605-35-Xb.
- [28] AUTOKLUB ČESKÉ REPUBLIKY. *Statistika nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za rok 2011* [online]. 2012 [cit. 2012-05-19]. Dostupné z:

<http://www.autoklub.cz/acr/autoskoly/dopr_nehodovost/pdf2012/0118/s_tatistika_nehod_rok2011.pdf>

- [29] Polygon LIBROS OSTRAVA. [online]. [cit. 2012-05-27]. Dostupné z: <<http://www.centrum.libros.cz/>>