

Univerzita Hradec Králové

Pedagogická fakulta

Ústav sociálních studií

**Sociální dopady na řidiče a okolí ve spojitosti
s přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silniční
dopravy**

Bakalářská práce

Autor: Michaela Rejchrtová

Studijní program: B 7507 Specializace v pedagogice

Studijní obor: Sociální komunikace v neziskovém sektoru

Vedoucí práce: PhDr. Josef Kasal, MBA, Ph.D.

Oponent práce: doc. PhDr. Iva Jedličková, CSc.



Zadání bakalářské práce

Autor: Michaela Rejchrtová

Studium: P18K0256

Studijní program: B7507 Specializace v pedagogice

Studijní obor: Sociální komunikace v neziskovém sektoru

Název bakalářské práce: **Sociální dopady na řidiče a okolí ve spojitosti s přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy**

Název bakalářské práce A): Social impact to drivers and surroundings in connection with safety and traffic continuity violations

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Bakalářská práce se zabývá problematikou správního řízení, přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy a možnými sociálními dopady nejen na řidiče, ale také na okolí. Teoretická část vymezuje základní pojmy související s problematikou, charakterizuje správní řízení, definuje jednotlivé přestupky a sankce. Dále představuje hlavní činitele, příčiny a následky dopravních přestupků. V empirické části je realizováno kvantitativní výzkumné šetření, jehož hlavním cílem je zjistit sociální dopady na řidiče a jeho okolí. Výzkumné šetření je provedeno formou dotazníku.

CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.

KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006. 431 s. ISBN 80-7201-613-X.

BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. 468 stran. ISBN 978-80-906024-1-0.

Garantující pracoviště: Ústav sociálních studií,
Pedagogická fakulta

Vedoucí práce: PhDr. Josef Kasal, MBA, Ph.D.

Oponent: doc. PhDr. Iva Jedličková, CSc.

Datum zadání závěrečné práce: 20.2.2020

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně pod vedením vedoucího práce PhDr. Josefa Kasala, MBA, Ph.D. a uvedla jsem všechny použité prameny uvedené v seznamu použitých zdrojů.

V Hradci Králové dne 20.04.2021

Michaela Rejchrtová

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucímu práce PhDr. Josefu Kasalovi, MBA, Ph.D., za obětavou pomoc, odborné vedení, cenné rady a nápady při zpracovávání bakalářské práce. V neposlední řadě bych chtěla poděkovat členům rodiny a přátelům za podporu a trpělivost při studiu. Také bych chtěla poděkovat všem respondentům za spolupráci a ochotu s vyplněním dotazníku.

Anotace

REJCHRTOVÁ, Michaela. *Sociální dopady na řidiče a okolí ve spojitosti s přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopavy*. Hradec Králové: Pedagogická fakulta Univerzity Hradec Králové, 2021. s 63. Bakalářská práce.

Bakalářská práce se zabývá problematikou přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopavy. Práce je rozdělena na část teoretickou a část empirickou. První část je zaměřena na problematiku osobní dopavy v rozvinuté společnosti, vliv transformace české společnosti na životní způsob obyvatel, změnu socioekonomických podmínek a jejich vliv na zvýšení individuální dopavy a dopady náročné dopavní situace na jednání jedince. Dále jsou vymezeny způsoby získávání, odnětí, vzdání se a pozbytí kompetencí k řízení motorových vozidel v provozu. Součástí této části je také vývoj právní úpravy a správní řízení u přestupků v dopravě, zejména pak správní řízení při zadržení řidičského průkazu. Nedílnou součástí této části jsou sociální dopady na řidiče a okolí a prevence na úseku dopavy. Empirickou část pak představuje kvantitativní výzkumné šetření, které je provedeno formou dotazníku.

Klíčová slova: doprava, řidičské oprávnění, správní řízení, sociální dopady, prevence

Annotation

REJCHRTOVA, Michaela. *Social impacts to drivers and surrounding in connection with safety and traffic continuity violations*. Hradec Kralove: Faculty of Education, University of Hradec Kralove, 2021. 63 p. Bachelor thesis.

This bachelor thesis is dealing with problematics of traffic violations. The paper is divided in two parts – theoretical and empirical. The first part focuses on passenger transport in developed society. It considers the impact of transformation on way of life of Czech inhabitants. Socioeconomic factors have changed which caused increase in individual traffic and consequences of difficult traffic situation on individual's behaviour. Further there are described ways how to obtain, withdraw, loose or give up the competence for driving. This part also includes description of the evolution of appropriate legislation and administrative management in case of traffic violations. The author also mentions the existence of social impacts on driver and his neighbourhood and highlights the importance of prevention in traffic industry. The empirical part is about quantitative research which was done per questionnaires.

Keywords: traffic, driving licence, administrative management, social impacts, prevention

Prohlášení

Prohlašuji, že bakalářská práce je uložena v souladu s rektorským výnosem č. 13/2017 (Řád pro nakládání s bakalářskými, diplomovými, rigorózními, disertačními a habilitačními pracemi na UHK)

Datum: 20.04.2021

Podpis studenta _____

Obsah

Úvod	9
1 Problematika osobní dopravy v rozvinuté společnosti	11
1.1 Vliv transformace české společnosti na životní způsob obyvatel	12
1.2 Změna socioekonomických podmínek a jejich vliv na zvýšení individuální dopravy.....	14
1.3 Dopady náročné dopravní situace na jednání jedince	16
2 Způsoby získávání kompetencí k řízení motorových vozidel v provozu.....	19
2.1 Podmínky udělení a držení řidičského oprávnění	19
2.2 Odnětí, vzdání se a pozbytí řidičského oprávnění	23
3 Vývoj právní úpravy a správní řízení u přestupků v dopravě.....	25
3.1 Řešení přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy	26
3.2 Správní řízení při zadržení řidičského průkazu.....	33
4 Sociální dopady a prevence na úseku silniční dopravy.....	37
4.1 Sociální dopady.....	37
4.2 Prevence na úseku bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy	40
5 Výzkumná část.....	43
5.1 Cíl výzkumu a stanovení hypotéz	43
5.2 Metoda sběru dat a výzkumný soubor	45
5.3 Analýza dat a interpretace výsledků	46
5.4 Shrnutí výsledků výzkumu.....	55
Závěr	57
Seznam použitých zdrojů	59
Seznam tabulek	64
Seznam grafů.....	65
Přílohy	66

Úvod

Bakalářská práce je věnována problematice sociálních dopadů na řidiče a okolí ve spojitosti s přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. Toto téma jsem si vybrala z důvodu svého zaměstnání, kdy již přes sedm let pracuji na Městském úřadě v Dobrušce jako referentka Odboru dopravy a správy vnitřních věcí, na úseku přestupků v dopravě. Při vypracování této práce jsem tedy využila jednak své poznatky a jednak praktické zkušenosti.

První kapitola bakalářské práce je zaměřena na problematiku osobní dopravy v rozvinuté společnosti. V této kapitole je vymezen zejména vývoj osobní dopravy, druhy dopravy a pojem pozemní komunikace. Dále je popsán vliv transformace české společnosti na životní způsob obyvatel, změna socioekonomických podmínek a jejich vliv na zvýšení individuální dopravy či dopady náročné dopravní situace na jednání jedince.

Druhá kapitola vymezuje způsoby získávání kompetencí k řízení motorových vozidel v provozu. Součástí této kapitoly jsou nejen podmínky k udělení a držení řidičského oprávnění, ale také způsoby odnětí, vzdání se a pozbytí těchto oprávnění. V této kapitole je dále popsána také zdravotní a odborná způsobilost.

První část třetí kapitoly je věnována vývoji právní úpravy v oblasti přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy na našem území. Dále je popsáno řešení přestupků v dopravě, zejména pak správní řízení při zadržení řidičského průkazu.

Předposlední kapitola je rozdělena na dvě části. První část je zaměřena na sociální dopady v oblasti zaměstnání, na rodinu či na řidiče samotného. Druhá část je pak věnována prevenci, kde jsou uvedeny jednotlivé preventivní programy či kampaně.

Poslední kapitola představuje kvantitativní výzkumné šetření zaměřené zejména na řidiče, kteří pozbyli řidičské oprávnění, zda o řidičské oprávnění přicházejí častěji muži nebo ženy, jací řidiči převládají na silnicích, jak řidiče ovlivnilo zadržení řidičského průkazu a na preventivní programy vztahující se k problematice bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. Ve výzkumné části je stanoven cíl, hypotézy a výzkumné metody. Dále je ve výzkumné části popsán výzkumný vzorek a metody sběru dat. Nedílnou součástí výzkumného šetření je také analýza dat a výsledek.

Cílem bakalářské práce je uvedení do problematiky sociálních dopadů na řidiče a okolí ve spojitosti s přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. Poznatky z této bakalářské práce mohou být užitečné k další práci v této oblasti a může umožnit pozoruhodný vhled do dané problematiky širší veřejnosti.

1 PROBLEMATIKA OSOBNÍ DOPRAVY V ROZVINUTÉ SPOLEČNOSTI

První kapitola vymezuje základní pojmy související s danou problematikou, jako je doprava a její vývoj, druhy dopravy a s nimi související dopravní prostředky a pozemní komunikace. V této kapitole se dále zaměříme na to, jak socioekonomické podmínky ovlivňují individuální dopravu a jaké dopady má náročná dopravní situace na jednání jedince. Součástí této kapitoly je také typologie agresivních řidičů, neboť to, jak se řidiči chovají na pozemních komunikacích má značný vliv na dopravní situaci.

Doprava je činnost, při níž dochází k přemístování osob či movitých věcí za použití dopravních prostředků, dopravních cest, pracovních sil či energie. Dopravní prostředky představují silniční vozidla, železniční vozidla, plavidla či letadla. Mezi dopravní cesty lze zařadit silnice, železniční tratě, vodní plochy a vzdušné koridory. Pracovní sílu je možno v tomto kontextu chápat jako řidiče, strojvedoucí, piloty a všechny pracovníky, kteří zajišťují a organizují dopravu. Pojem energie pak představuje pohonné hmoty a elektrickou energii (Zelený, 2017).

Doprava vznikala již v době pravěké. Nejstarším způsobem dopravy je chůze, kdy lidé chodili po cestičkách a vyšlapaných stezkách a nosili břemena na svých bedrech či je přepravovali na kmenech, saních apod. Tento způsob dopravy je využíván i v současnosti, a to zejména při kratších vzdálenostech. Druhým nejstarším způsobem dopravy je doprava pomocí zvířat, kdy lidé pomocí koňského spřežení převáželi náklad z jednoho bodu do druhého. Tento způsob dopravy již není tak rozšířen, ale v ojedinělých případech se s ním stále můžeme setkat (Ryba, 2004, s. 1).

V dnešní moderní společnosti si však většina z nás již nedovede představit, že bychom měli pěšky docházet do zaměstnání, do škol či na nákupy, natož abychom nosili těžká břemena na bedrech, zejména pak při chladném a deštivém počasí.

„Přeprava nákladů i osob se často klade mezi významné vymoženosti historie lidstva, které charakterizují lidský pokrok v různých vývojových etapách. Mezi ně, mimo jiné, patří také páka, klín, kolo, tavení kovů, písmo atd. Pomocí těchto a dalších vynálezů bylo možno uskutečnit a rozvíjet pokrok lidstva i v oblasti navazování lidských vztahů, výroby, řemesel, dopravy, obchodu, kultury, životního stylu a životní úrovně obyvatelstva“ (Ryba, 2004, s. 1).

Dopravu lze členit dle použitých dopravních cest a prostředků na dopravu silniční, železniční, leteckou, vodní, městskou (MHD) a nekonvenční, tedy potrubní či pomocí lanové dráhy (Šíp, 1997, s. 82). Vodní doprava je využívána především při přepravě nákladu mezi státy. Mezi nejznámější a nejmodernější druhy dopravy patří již zmiňovaná doprava prostřednictvím vozidel, zejména pak silničních, kolejových a letadel (Široký, 2007, s. 95).

Z výše uvedeného vyplývá, že doprava zaznamenala neuvěřitelný vývoj, a to nejen v dopravních prostředcích, ale také ve stavbě dopravních cest.

Široký ve své publikaci dále definuje silniční dopravu jako „*souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislужba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po pozemních komunikacích. V osobní dopravě je jako jediná využívána pro individuální dopravu, která se uskutečňuje vlastním dopravním prostředkem pro vlastní nebo příležitostné cizí potřeby*“ (Široký, 2007, s. 95). Jedná se o dopravu, která je schopna vyhovět kvalitativním požadavkům dopravního systému, jako je rychlost, spolehlivost, dostupnost, přizpůsobivost a pružnost (Široký, 2007, s. 95).

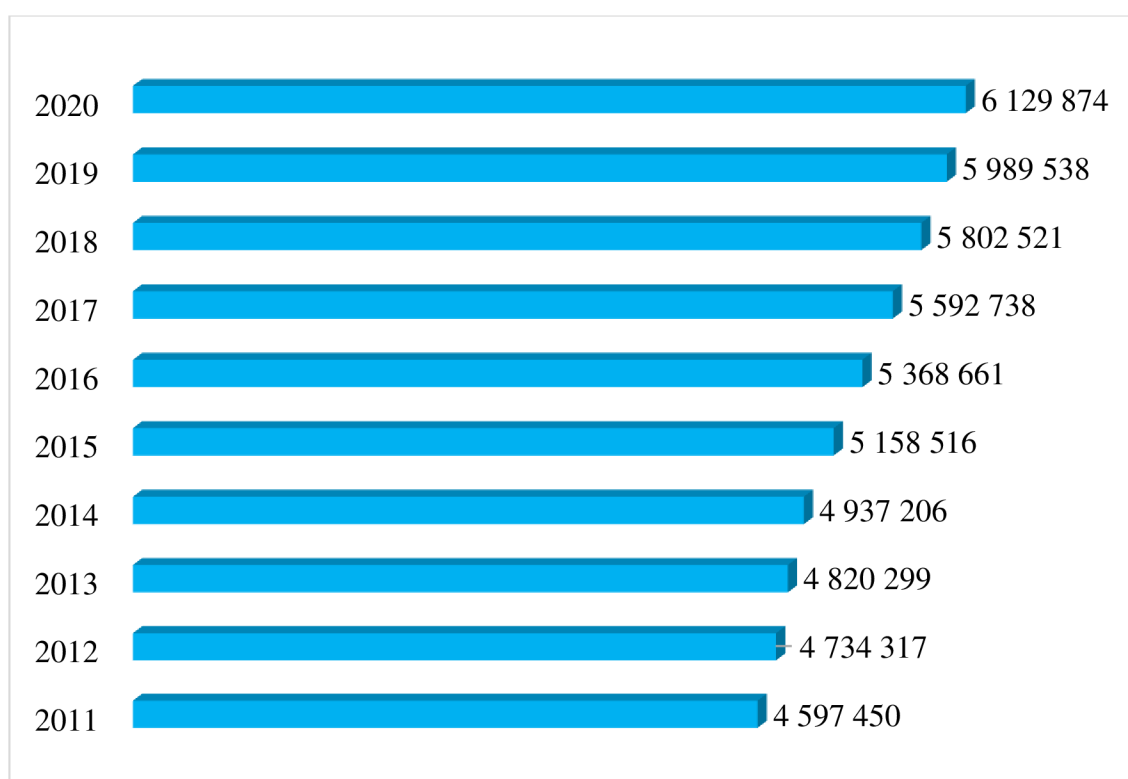
Pozemním komunikacím se věnuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, kdy § 2 uvádí, že *pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti*. Dle tohoto zákona lze komunikace členit na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace (§ 2 zákona č. 13/1997 Sb., online).

1.1 Vliv transformace české společnosti na životní způsob obyvatel

Na základě rozvoje postmoderní společnosti dochází k nárůstu významnosti dopravy. Doprava se stala každodenní součástí našeho života, která zapříčinila nejen změnu jedinců a jejich chování, ale také částečně pozměnila naši krajinu. V současné době lze dopravu zařadit mezi základní potřeby lidstva, neboť lidé ve svém blízkém okolí nenacházejí vše, co vyžadují a jsou nuceni přemísťovat nejen sebe, ale také své movité věci. Úspora času a sil spojená s vývojem transportu přispěla k ohromnému civilizačnímu růstu jedince. Doprava se stala stěžejním odvětvím ekonomiky, neboť základním fenoménem dnešní doby je překonání překážek v co nejkratší době. Překážkami v tomto kontextu lze chápat například vzdálenost, obchod, služby či zaměstnání. Vlivem dopravy

dochází mimo jiné také k propojování regionů mezi sebou či k rozvoji mezinárodní spolupráce (Svět člověka a doprava, 2010, online).

Vlivem transformace došlo rovněž k nárůstu počtu automobilů nejen na našem území. Pro získání statistik počtu vozidel od roku 1989 do roku 2020 bylo opakovaně kontaktováno Ministerstvo dopravy České republiky prostřednictvím datové schránky, ale bez odezvy. Na základě této skutečnosti byla zpracována statistika z údajů Svazu dovozců automobilů, která však znázorňuje vývoj počtu vozidel na našem území od roku 2011 do roku 2020. Tento vývoj počtu registrovaných osobních automobilů v České republice znázorňuje zobrazení uvedené dále.



Graf 1 - Počet registrovaných osobních automobilů v ČR (zdroj: Svaz dovozců automobilů, 2021, online)

Z výše uvedeného zobrazení je patrné, že v roce 2011 bylo v České republice registrováno celkem 4 597 450 osobních automobilů. Ke konci roku 2020 bylo evidováno celkem 6 129 874 osobních automobilů. V průběhu let tak došlo k nárůstu o 1 532 424 registrovaných vozidel v České republice (zdroj: Svaz dovozců automobilů, 2021, online)

Je všeobecně známo, že na počátku výroby automobilů vlastnili vozidla pouze bohatí občané, kteří měli svého osobního řidiče. V dnešní době se čím dál častěji setkáváme se skutečností, že čtyřčlenná rodina vlastní minimálně dvě vozidla.

1.2 Změna socioekonomických podmínek a jejich vliv na zvýšení individuální dopravy

Na vývoji intenzity dopravy, především silniční, se podílí mnoho faktorů. Marada ve své publikaci dělí faktory na dvě skupiny. První skupinu tvoří faktory závislé na poloze státu, města či regionu a druhou skupinu tvoří faktory socio-ekonomického charakteru. Faktory podmíněné polohou jsou určeny dvěma vzájemně se ovlivňujícími pozicemi, kdy jednou z nich je poloha vertikální či hierarchická poloha středisek v systému osídlení a druhou je poloha horizontální či geografická. Mezi faktory socio-ekonomického charakteru, patří zejména zvyšování bohatství domácností, ekonomický růst státu, dostupnost automobilů a zkvalitňování silniční infrastruktury (Marada, 2010, s. 18).

Zvýšená individuální doprava je vynucena také omezenou dostupností hromadné dopravy, neboť bylo zrušeno nespočetné množství spojů. Největší vliv má tato skutečnost zejména na občany žijící v menších vesnicích, kde jsou spoje hromadné dopravy minimální a takoví jedinci nemohou bez osobního automobilu téměř fungovat. I lidé z měst jsou značně omezeni hromadnou dopravou, neboť spoje leckdy nekorespondují například s jejich pracovní dobou, a tak se doprava do zaměstnání apod. stává problematickou. Na základě těchto skutečností dochází k navyšování počtu držitelů řidičských oprávnění a s tím spojené také navyšování dopravy.

Dopravní dostupnost obchodních center, zaměstnání i dalších služeb je rozhodujícím faktorem ke spokojenosti obyvatel. Přesto, že došlo ke vzniku internetového připojení, které umožnilo například práci z domu, tedy home office, nemá tato metoda v současné době zásadní vliv na pokles potřeb na každodenní dopravu zaměstnanců do zaměstnání. Dopravu značně ovlivňuje také volný čas jedinců, kteří především v odpoledních a nočních hodinách dojíždějí například do center volného času, na mimoškolní aktivity či navštěvují kulturní instituce. Současná doba také přispěla k podstatnému rozvoji v systému distribuce, kdy například supermarkety čím dál více nabízejí služby v podobě dodávky potravin (Investice do rozvoje vzdělávání, 2009, online).

Nejen distribuce, ale také celkový nárůst podnikatelů přispěl ke zvýšení intenzity dopravy.

Následující tabulka zobrazuje vývoj počtu podnikatelů v České republice mezi lety 2017 a 2020, z níž je patrné, že počet podnikatelů má ustavičně vzrůstající tendenci. Nejvyšší nárůst byl zaznamenán u cizinců mezi rokem 2018 a 2019, kdy došlo k nárůstu o 4,38 %. Naopak nejnižší nárůst byl zaznamenán u fyzických osob mezi rokem 2017 a 2018, kdy se počet nových podnikatelů zvýšil o pouhých 0,92 % (Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2020, online).

Tabulka 1 - Počet podnikatelů mezi lety 2017–2020

Podnikatelé	Rok			
	2017	2018	2019	2020
FO	2 009 927	2 028 496	2 051 614	2 076 010
PO	458 407	477 055	493 535	505 670
Cizinci	87 228	89 843	93 781	97 803
Celkem	2 468 334	2 505 551	2 545 149	2 581 680

Zdroj: Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2020, online

Intenzitu dopravy definuje Slabý ve své publikaci, kde uvádí, že „*intenzita dopravního proudu je definována jako počet dopravních prostředků, které projedou určitým úsekem (profilem) komunikace za jednotku času v jednom směru*“ (Slabý, 2006).

K největší intenzitě dopravy dochází zejména v období, kdy se jedinci dopravují do zaměstnání, tedy v ranních hodinách, nebo ze zaměstnání v hodinách odpoledních. Takto vzniklé situace na pozemních komunikacích nazýváme dopravními špičkami. Naopak nejnižší intenzitu dopravy můžeme zaznamenat v době, kdy jsou lidé v zaměstnání (Investice do rozvoje vzdělávání, 2009, online).

Následující tabulka zobrazuje porovnání ročního průměru denních intenzit dopravy v roce 2010 a v roce 2016 v krajském městě Hradec Králové, na silnici I. třídy č. 31, v ul. Sokolská. Jedná se o úsek, který se nachází na okruhu tohoto města, a tudíž se jedná o velmi frekventované místo.

Tabulka 2 - Roční průměr denních intenzit dopravy v Hradci Králové, v ul. Sokolská na silnici I/31 (vozidla/den)

Druh vozidla	Rok	
	2010	2016
Těžká	3 429	4 246
Osobní	26 156	26 575
Motocykly	116	117
Celkem	29 701	30 938

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic, 2021, online

Z výše uvedené tabulky je patrné, že mezi lety 2010 a 2016 nedošlo k prudkému nárůstu silniční dopravy ve výše uvedeném bodě. Největší nárůst byl ve sledovaném období zaregistrován u těžkých vozidel (Ředitelství silnic a dálnic, 2021, online).

1.3 Dopady náročné dopravní situace na jednání jedince

„Dopravní psychologie jako specifický obor psychologie práce čerpající z dalších vědních disciplín prokázala, že potenciálními nositeli dopravní nehodovosti jsou lidé, u kterých se dostává do rozporu psychosomatická kapacita s požadavky dopravy. Selhání řidiče je svázáno s jeho dopravním charakterem a z něho odvozeným dopravním chováním v souvislosti s dopravním prostředkem, dopravními podmínkami a prostředím.“ Člověk je rozhodujícím činitelem k dosahování bezpečného dopravního systému. (Havlík, 2005).

Faktorů, jež ovlivňují všechny účastníky silničního provozu, je nespočetné množství. Významný vliv mají například osobnostní vlastnosti, schopnosti, dovednosti, znalosti a zkušenosti či morální vlastnosti řidiče. Z osobnostních vlastností převládá emoční stabilita s ustavičnou sebekontrolou a poddajnost ve smyslu rychlé a správné reakce na proměnlivé dopravní situace. Ze schopností je nejdůležitější nejen koncentrace pozornosti, zejména pak její stálost, intenzita, výběrovost, rozdělení, ale také schopnost správně a rychle vnímat, reagovat, rozhodovat a hodnotit. Z oblasti dovedností je to psychomotorika a koordinace pohybů, které hrají významnou roli. Oddělit zásadní od méně zásadních a nezásadních stimulů a zachovávat předepsané dopravní normy jsou důsledkem znalostí a zkušeností. Sebekázeň, dodržování zásad slušného chování,

respektování pravidel, ohleduplnost, pomoc v nouzi či tolerance jsou morální vlastnosti, jež naplňují sociální roli motoristy (Havlík, 2005, s. 13-14).

Domnívám se, že mezi faktory, které značně ovlivňují účastníky silničního provozu, patří také aktuální kondice účastníka, zejména tedy jeho zdravotní stav a únava. I nachlazení (kašel a rýma) dovede silně omezit schopnost držet volant a plně sledovat situaci na silnici.

Řidičské schopnosti v neposlední řadě také značně ovlivňuje agresivní chování řidičů. Agrese je vymezena nespočetným množstvím definic. Obvykle se však jedná o motivované ničivé jednání, impuls či záměr, které zapříčiňuje psychologický diskomfort a újmu jednotlivci či celé skupině jedinců (Čermák, 1998).

„Agresivní řízení je definováno jako ovládání motorového vozidla způsobem, který ohrožuje nebo téměř ohrožuje osoby či předměty. Definice zahrnuje široký rozsah chování od přestupků, jako je nadměrná rychlost, kličkování, nebezpečné měnění dopravních pruhů, nebezpečné míjení, zneužívání brzdových světel i světel potkávacích, nedodržování bezpečných vzdáleností, předjíždění, hostilní mimiku a výhružná gesta rukou, zlobné výkřiky až násilnou konfrontaci“ (Šucha, 2009, s. 76).

Existuje mnoho typologií agresivních řidičů, osobně se však přikláním k typologii, která se nejvíce využívá i v současné době, jež vytvořil již v roce 1996 John Augustus Larson. Typologie uvádí celkem pět typů řidičů:

1. Závodník – jedinec, který závodí s časem. Jeho cílem je dosáhnout místa určení v co nejkratším čase, a pokud mu je v něm bráněno, velmi rychle se rozzlobí.
2. Soutěžící agresor – jedinec, který se snaží zvýšit své sebevědomí tím, že vytváří soutěže v dopravě a v určitých situacích se snaží přetrumfnout ostatní řidiče. Pokud se mu to však nepodaří, dochází ke zvýšení zlosti a následnému agresivnímu chování.
3. Pasivní agresor – jedinec, který se snaží mařit pokusy jiných řidičů, kteří se chystají předjet, připojit se do jízdního pruhu, jet rychleji apod. Jedná se o jakési útočení na jejich sebevědomí. Snahou o maření cílů jiných, vzbuzuje zlost a hazard v dopravě.

4. Narcista – jedinec, který se řídí rigidními standardy, které se týkají jízdniho chování, a pokud je ostatní nesplňují, vyvolává to v něm zlost.
5. Strážce – jedinec, který se považuje za nadřazeného soudce ostatních řidičů a cítí povinnost k trestání ostatních za jakýkoliv přestupek (Larson, 1996, s. 25-28).

2 ZPŮSOBY ZÍSKÁVÁNÍ KOMPETENCÍ K ŘÍZENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL V PROVOZU

Druhá kapitola je zaměřena zejména na podmínky udělení a držení řidičského oprávnění. Jedná se o vzdělávání jedince, které patří do neformálního vzdělávání, jehož certifikovaným výstupem je certifikát mající podobu řidičského průkazu. Aby jedinec mohl získat tato oprávnění, musí prokázat jak svou zdravotní způsobilost, tak způsobilost odbornou. Nedílnou součástí této kapitoly je také odnětí, vzdání se a pozbytí těchto oprávnění.

Již na počátku vzniku a rozvoje automobilové dopravy v Čechách se hovořilo o nutnosti legislativně zakotvit jízdu motorovými vozidly. Prvním předpisem v království Českém, který vymezil pravidla pro jízdu motocyklů a automobilů na veřejných komunikacích, bylo nařízení c. k. místodržitele, které vyšlo dne 29. ledna 1900 č. 13. Jednalo se o prozatímní ustanovení. Zajímavým ustanovením tohoto nařízení je § 28, které ukládá majiteli vozidla odpovědnost za to, že vozidlo bude řízeno jen osobou k tomu způsobilou. Způsobilost k řízení motorových vozidel byla prokazována zkouškou u místodržitelství a po jejím absolvování bylo vydáno vysvědčení. Složení zkoušky však nebylo s největší pravděpodobností povinné, avšak bylo výhodnější jak pro vlastníka vozidla, tak i pro řidiče (Štemberk, 2008, s. 72-73).

2.1 Podmínky udělení a držení řidičského oprávnění

Podmínky udělení a držení řidičského oprávnění jsou zakotveny v zákoně o silničním provozu v § 82. Odstavec 1 specifikuje, komu lze udělit řidičské oprávnění a za jakých podmínek. Mezi hlavní podmínky patří zejména dosažení stanoveného věku či odborná a zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel. Dalšími podmínkami jsou pak obvyklé bydliště na území České republiky, osoba nesmí být ve výkonu trestu, nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, nesmí být držitelem platného řidičského oprávnění uděleného jiným členským státem apod. Zákon dále vymezuje osoby, kterým nelze udělit řidičské oprávnění, mezi něž patří osoby, kterým bylo v jiném členském státě pozastaveno nebo odejmuto řidičské oprávnění, nebo jí byl uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, pokud však neuplynula lhůta pro opětovné udělení řidičského oprávnění (Bušta, 2016, s. 141-142).

Zdravotní způsobilost je definována v § 84 zákona o silničním provozu, kde se uvádí, že „*zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel se rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel*“ (Bušta, 2016, s. 145). Zdravotní způsobilost posuzuje posuzující lékař na základě prohlášení žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění, výsledku lékařské prohlídky a dalších potřebných odborných vyšetření. Na základě vyšetření tento lékař vydává posudek o zdravotní způsobilosti (Bušta, 2016, s. 145).

Před zahájením výuky nebo výcviku je provozovatel autoškoly povinen zaslat obecnímu úřadu s rozšířenou působností příslušnému podle místa provozovny provozovatele autoškoly seznam žadatelů o řidičská oprávnění. Teoretická výuka však musí předcházet výcviku. Před zahájením výcviku musí provozovatel autoškoly zajistit, aby byl žadatel seznámen se zásadami ovládání vozidla, zásadami bezpečné jízdy a teorií řízení. Aby mohlo dojít k ukončení výcviku, musí žadatel absolvovat minimální počet hodin výuky a výcviku stanovený učební osnovou pro příslušnou skupinu vozidel a dále musí být nejméně jedna vyučovací hodina zaměřena na nácvik vhodného jednání v určitých rizikových situacích, jako je například objíždění překážky, intenzivní brzdění, či náhlá změna směru jízdy (Zákon č. 247/2000 Sb., online).

Odborná způsobilost se tedy prokazuje, po absolvování autoškoly, závěrečnou zkouškou z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy, ze znalosti ovládání a údržby vozidla a z praktické jízdy s motorovým vozidlem za přítomnosti zkušební komisaře. Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy je první částí závěrečné zkoušky a uskutečňuje se formou testu, který obsahuje celkem 25 otázek. Doba určená k vypracování testu je stanovena na 30 minut. Pro úspěšné absolvování testu je zapotřebí získat nejméně 43 bodů z možných 50, tedy 85 %. Druhou částí je zkouška ze znalosti ovládání a údržby vozidla, která je vykonávána ústně v bezprostřední blízkosti výcvikového vozidla. Nedílnou součástí závěrečné zkoušky je také zkouška z praktické jízdy, na kterou je vymezena doba 30 minut a je rozdělena na dvě části (§ 40, § 41 a § 42 zákona č. 247/2000 Sb., online).

„V první části zkoušky žadatel o řidičské oprávnění prokazuje zejména:

- a) základní znalosti a dovednosti úkonů přípravy vozidla před jeho použitím;*
- b) rozjíždění s různým stupněm obtížnosti;*
- c) zastavení vozidla;*
- d) couvání a otáčení při couvání;*
- e) zajíždění do omezeného prostoru a vyjíždění z něj;*
- f) podélné, šikmé a kolmé zaparkování vozidla;*
- g) zastavení a rozjíždění ve stoupání;*
- h) řízení vozidla při malé rychlosti nejvýše do 30 km.h⁻¹.*

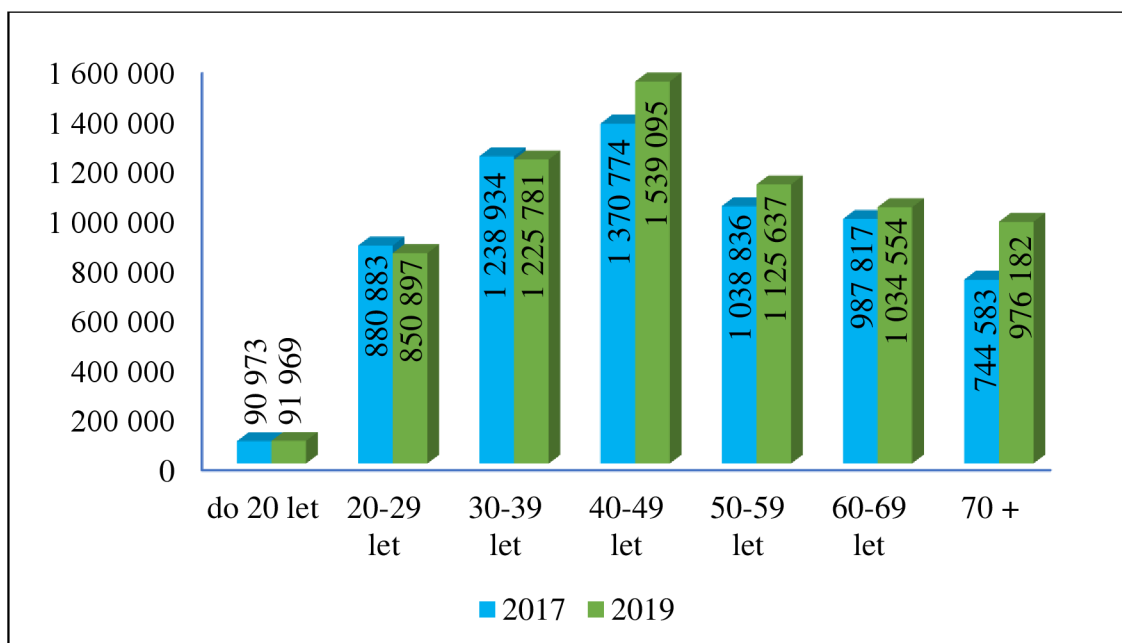
Ve druhé části zkoušky žadatel o řidičské oprávnění prokazuje zejména znalosti

- a) v bezpečném řízení vozidla s různou intenzitou provozu na pozemních komunikacích;*
- b) řízení vozidla na různých druzích pozemních komunikací;*
- c) řízení vozidla na křižovatce, která je řízena světelnou signalizací;*
- d) řízení vozidla na úseku, kde je provoz hromadné osobní dopravy a kde je dostatečný pohyb chodců s vyznačenými přechody pro chodce;*
- e) řízení vozidla mimo obec a v případě velkých měst alespoň na vícepruhové komunikaci, kde je dovolena rychlost vyšší než 50 km.h⁻¹;*
- f) ovládnutí vozidla ve vyšších rychlostech a při různých manévrovacích situacích;*
- g) rychlého a bezpečného rozhodování v dopravní situaci při řízení vozidla;*
- h) správné reakce na vzniklou dopravní situaci“ (§ 42 odst. 2 a odst. 3 zákona č. 247/2000 Sb., online).*

V případě, že žadatel o řidičské oprávnění splní veškeré podmínky, které jsou mu zákonem ukládány, může požádat o vydání řidičského průkazu. Řidičské průkazy vydává obec s rozšířenou působností.

Zdravotní i odbornou způsobilost lze podstoupit několikanásobně, neboť řidičská oprávnění jsou omezena věkem. Určitá řidičská oprávnění lze získat již v 15 letech, jiná zase v 18 letech nebo také až ve 24 letech. Jedním z důvodů k rozšíření řidičských oprávnění může být například změna zaměstnání, kdy se daný jedinec rozhodne vykonávat činnost řidiče kamionu či autobusu a nemá k výkonu tohoto povolání požadované řidičské oprávnění.

Následný graf znázorňuje vývoj počtu jednotlivců, jež vlastnili řidičské oprávnění skupiny B, tedy řidičské oprávnění, které je nezbytné k řízení osobního či motorového vozidla do 3,5 t, v letech 2017 a 2019. V roce 2017 vlastnilo řidičské oprávnění této skupiny celkem 6 352 800 řidičů a v roce 2019 celkem 6 844 115 řidičů. Vývoj počtu držitelů výše uvedeného řidičského oprávnění měl tedy vzrůstající tendenci a to téměř ve všech věkových kategoriích. Klesající tendence byla zaznamenána pouze u věkové skupiny 20-29 let a 30-39 let (Ministerstvo dopravy: Držitelé ŘP (řidičského oprávnění) v roce 2019, online).



Graf 2 – Počet držitelů řidičského oprávnění skupiny B dle věku (2017 a 2019) (Zdroj: Ministerstvo dopravy: Držitelé ŘP (řidičského oprávnění) v roce 2019, online)

2.2 Odnětí, vzdání se a pozbytí řídičského oprávnění

Obec s rozšířenou působností má možnost držiteli řídičského oprávnění tato oprávnění odejmout, a to pouze v případech stanovených zákonem. Řídičské oprávnění lze odejmout v případě, že jeho držitel zcela pozbyl zdravotní či odbornou způsobilost nebo nesplňoval při udělení řídičského oprávnění zákonem stanovené podmínky. V případě, že držitel řídičského oprávnění již nechce řídit motorová vozidla, může se tohoto oprávnění vzdát. Tuto skutečnost oznamuje držitel písemně příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností. Do oznámení žadatel uvede své identifikační údaje, tedy jméno, příjmení, adresa obvyklého bydliště, datum a místo narození a dále datum udělení řídičského oprávnění. K oznámení je dále držitel povinen přiložit platný doklad totožnosti (Bušta, 2016, s. 156-157).

K pozbytí řídičského oprávnění dochází v okamžiku, kdy nabude právní moci rozhodnutí, v němž soud nebo příslušný správní orgán uloží řídiči správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. V případě, že řídičský průkaz nebyl držiteli odebrán při silniční kontrole, je držitel povinen tento řídičský průkaz odevzdat příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností do 5 pracovních dnů ode dne, kdy nabylo právní moci rozhodnutí. Dalším důvodem pro pozbytí řídičského průkazu je skutečnost, že řídič dosáhne 12 bodů v bodovém hodnocení řídiče (Bušta, 2016, s. 157-158).

Bodové hodnocení řídičů neboli „bodový systém“ byl do legislativy zařazen s účinností od 1. července 2006 (Kučerová, 2008, s. 9). Kučerová dále ve své publikaci uvádí, že *„hlavním úkolem bodového hodnocení je sledování recidivy přestupků nebo trestných činů páchaných v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích řídiči motorových vozidel“* (Kučerová, 2008, s. 9). Jedná se tedy o nástroj, který plní úlohu jak represivní, tak také preventivní. *„Preventivní součástí zahrnuje možnost každého řídiče aktivně čelit hrozbě ztráty řídičského oprávnění, represivní pak dopadá na ty řídiče, u nichž se projednání a následný postih za jednotlivá provinění v silničním provozu mají účinkem“* (Kočí a Kučerová, 2009, s. 288).

V případě, že zcela nebo zčásti pominuly důvody pro odnětí řídičského oprávnění pro ztrátu zdravotní způsobilosti, lze držiteli řídičské oprávnění vrátit. O vrácení řídičského oprávnění rozhoduje příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností na základě písemné žádosti o vrácení řídičského oprávnění (Bušta, 2016, s. 162-163).

Pro mnohé z nás mohou být kompetence k získání řídičského oprávnění obtížné. Přijít o tyto kompetence lze však velmi snadno. Někdy stačí jen chvilka nepozornosti nebo nezodpovědné a neukázněné chování na pozemních komunikacích.

3 VÝVOJ PRÁVNÍ ÚPRAVY A SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ U PŘESTUPKŮ V DOPRAVĚ

Třetí kapitola pojednává o legislativním vývoji vztahujícím se k problematice bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. Podstatná část této kapitoly je věnována řešení přestupků v dopravě a správnímu řízení při zadržení řidičského průkazu.

Již v druhé polovině 19. století se v českých zemích začal právně upravovat provoz na veřejných silnicích. Nařízení ministra vnitra č. 156/1905 ř. z. ze dne 27. září 1905, bylo prvním společným předpisem, který upravoval jízdu motocykly a automobily. Toto nařízení mimo jiné stanovilo také sazbu za dopravní přestupky, která se pohybovala v rozmezí 2–200 Kč. Jediný, kdo měl oprávnění v tehdejší době projednávat dopravní přestupky, byl starosta obce, v jejímž obvodu došlo k přestupku. Přestupky bylo možné řešit také formou blokového řízení (Štemberk, 2008, s. 75).

Při pohledu na částku 200 Kč si můžeme říci, že se nejedná o nic, co by mohlo daného jedince ovlivnit. Je však zapotřebí si uvědomit, že v tehdejší době měly peníze jinou hodnotu než dnes. Obdobně tak částky uvedené níže.

Zásadním právním předpisem bylo ministerské nařízení vydané v roce 1910, jehož součástí bylo ustanovení, které upravovalo maximální povolenou rychlost, a to nejen v obci, ale také mimo obec. Maximální povolená rychlost v obci byla do 15 km/h. Na základě vlivu rozvoje mezinárodní automobilové dopravy, kdy stávající právní úprava nepostačovala, byla v Paříži, ve dnech 20. – 24. dubna 1926 uzavřena Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly, která upravovala a pozměňovala stávající právní předpisy (Štemberk, 2008, s. 90).

Dalším klíčovým předpisem bylo vládní nařízení č. 203/1935 Sb., z. a n., jež stanovilo nové povolené rychlosti v uzavřených obcích na 35 km/h a mimo obec do 50 km/h. Tento předpis dále upravoval ustanovení o přestupcích. Dopravní přestupky v této době byly oprávněny řešit okresní úřady, které mohly za porušení předpisů uložit pokutu až do výše 2 000 Kč, případně trest vězení až na 5 dnů. Pokud se však jednalo o zvláště přitěžující okolnosti, mohla být uložena pokuta až do výše 5 000 Kč či trest vězení až na 14 dnů. Blokové řízení bylo umožněno pouze v případě, že pokuta nebyla vyšší než 300 Kč (Štemberk, 2008, s. 110).

V roce 1939, tedy v době Protektorátu Čechy a Morava, bylo přijato nařízení č. 241/1939 Sb., z. a n. o jízdě motorovými vozidly, nařízení č. 242/1939 Sb. z. a n. o chování v silniční dopravě a nařízení č. 243/1939 Sb., z. a n. o přípuštění osob a vozidel k dopravě na silnicích. Tato právní úprava byla přijata na základě růstu dopravy, jež vyžadoval sjednocení legislativy. Pokuta za dopravní přestupky byla ponechána dle předchozího nařízení, tedy 5 000 Kč či trest vězení až na 14 dnů (Štemberk, 2008, s. 119).

V listopadu roku 1951 vyšel v účinnost zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných komunikacích a v roce 1953 bylo vydáno vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, kterým došlo k zásadní změně, kdy již nemohl být ukládán trest odnětí svobody za přestupky v dopravě. Napomenutí, pokuta do výše 500 Kčs, propadnutí věci, zabránění věci či veřejná důtka jsou sankce, které bylo možné ukládat dle zákona č. 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku, ve znění pozdějších předpisů, za porušení pravidel silničního provozu méně závažného charakteru. Tento předpis byl nahrazen zákonem č. 200/1990 Sb., o přestupcích, kdy v § 22 byly upravovány právě přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. Zákon o přestupcích byl mnohokrát novelizován a sazby za přestupky byly zpřísněny (Štemberk, 2008, s. 72-73).

V současné době se přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy řeší dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, kdy tento zákon je v souladu s předpisy Evropské unie. I tento právní předpis prošel mnoha novelizacemi. Největší novelizace proběhla v roce 2005, kdy došlo ke změně právní úpravy přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. Velmi důležitá byla také novela zákona v roce 2006, kdy byl zaveden již zmiňovaný bodový systém.

3.1 Řešení přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy

„Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin“ (§ 5 zákona č. 250/2016 Sb., online).

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy jsou zakotveny v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Přestupky jsou zde rozčleněny celkem do třech kategorií,

neboť je mohou páchat nejen fyzické osoby, ale i právnické osoby a podnikající fyzické osoby či provozovatelé vozidel. První kategorii tvoří přestupky, které na pozemních komunikacích páchají fyzické osoby. Fyzickým osobám se věnuje § 125c tohoto zákona. Druhou kategorií jsou přestupky páchané právnickými a podnikajícími fyzickými osobami. Tyto přestupky jsou zakotveny v § 125d zákona o silničním provozu. Poslední kategorií jsou přestupky provozovatelů vozidel, kterým se věnuje § 125f téhož zákona.

K vyřizování přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy je dle zákona o silničním provozu kompetentní Policie České republiky, obecní policie a v neposlední řadě také správní orgán. Policie České republiky, a zvláště pak obecní policie mají omezenou pravomoc, kdy nemohou vše řešit samostatně a jsou povinni určité přestupky postoupit ke správnímu řízení. Zákon dále upravuje, jaké přestupky lze řešit příkazem na místě, tedy blokovou pokutou (Bušta, 2016, s. 203-207).

Správní řízení v oblasti bezpečnosti a plynulosti provádí obce s rozšířenou působností. Velice důležitá je však při správním řízení příslušnost, a to jak věcná, tak místní, která je zakotvena v § 125e odst. 1 zákona o silničním provozu v návaznosti na § 124 odst. 5 písm. j) téhož zákona (Bušta, 2016, s. 218).

Místní příslušnost přestupků je dále upravena v zákoně o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, a to v § 62, kde se uvádí, že k řízení o přestupcích v dopravě je místně příslušný správní orgán, v jehož správním obvodu byl přestupek spáchán (§ 62 zákona č. 250/2016 Sb., online). Tato legislativa dále upravuje působnost, která je dalším důležitým aspektem k projednávání přestupků ve správním řízení. Působnost dle uvedeného zákona lze členit na časovou, místní a osobní. Dle časové působnosti se odpovědnost za přestupek *„posuzuje podle zákona účinného v době spáchání přestupku, podle pozdějšího zákona se posuzuje jen tehdy, je-li to pro pachatele přestupku příznivější“* (§ 2 zákona č. 250/2016 Sb., online). Územní působnost je vázána pouze na přestupky, jež byly spáchány na území České republiky (§ 3 zákona č. 250/2016 Sb., online).

Při správním řízení je dále podstatné, aby správní orgán hodnotil, zda jednání obviněného vykazuje, jak formální znaky skutkové podstaty přestupku, tedy subjekt, objekt, subjektivní stránku a objektivní stránku, tak i materiální znak přestupku. Jedná se souhrn typových znaků, které formulují to, jak je daný druh přestupku pro společnost škodlivý

a to, jak se jednotlivé přestupky od sebe odlišují. Následně si vymežíme jednotlivé formální znaky skutkové podstaty a materiální znak přestupku.

Subjektem přestupkového jednání je pachatel přestupku, který naplnil všechny znaky přestupku. Správní orgán musí mít při uznávání pachatele vinným prokázané, že se skutečně jedná o osobu, jež měla spáchat přestupek. Subjekt musí dále dosahovat stanoveného věku, od kdy je osoba odpovědná za své protiprávní jednání z hlediska zákona o přestupcích, tedy 18 let věku. Zákon o přestupcích však upravuje spáchání přestupků také mladistvých. Mladistvým je osoba, která v době spáchání přestupku dovršila patnáctý rok a nepřekročila osmnáctý rok svého věku (Mates, 2010, s. 15).

Objektem přestupku je to, co zákon o silničním provozu v návaznosti na zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich chrání. V případě přestupků v silniční dopravě jde zejména o bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, kdy je nutné, aby všichni účastníci provozu na pozemních komunikacích dodržovali pravidla stanovená tímto zákonem (Mates, 2010, s. 14).

Objektivní stránkou přestupku je to, co bylo jednáním obviněného ohroženo. Jednání (konání, opomenutí), následek a příčinná souvislost mezi jednáním a následkem jsou tři obligatorní znaky, které jsou podstatné pro objektivní stránku. V případě přestupků v silniční dopravě se jedná zejména o ohrožení bezpečnosti nejen provozu, ale i obviněného a v neposlední řadě ostatních účastníků silničního provozu (Mates, 2010, s. 14).

V případě, že dojde k dopravní nehodě, nejedná se pouze o ohrožení bezpečnosti účastníků silničního provozu, ale také dochází ve většině případů ke značnému ovlivnění plynulosti silniční dopravy. Mnohé nehody zapříčiní zastavení dopravy na dlouhé hodiny, což může mít kolosální následky.

Subjektivní stránka přestupku je zavinění, jakým byl přestupek spáchán. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich definuje dva druhy zavinění, a to úmysl a nedbalost. Úmysl lze dále dělit na přímý a nepřímý. Přímým úmyslem je, že pachatel chtěl svým jednáním porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem a u nepřímého úmyslu pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem a pro případ, že jej poruší nebo ohrozí, s tím byl srozuměn. Zavinění z nedbalosti lze dělit na nedbalost vědomou a nevědomou. Nedbalost vědomá

se vyznačuje tím, že pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí. U nedbalosti nevědomé pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl. K odpovědnosti za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění (Mates, 2010, s. 15).

Materiálním znakem přestupku se rozumí, zda konkrétní jednání ve své konkrétní podobě skutečně porušuje nebo ohrožuje chráněný zájem společnosti natolik, že se jedná o přestupek. Společenská nebezpečnost (škodlivost) jednání obviněného musí být dána tím, že obviněný poruší zájem společnosti na bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. V případě, že jednáním obviněného dojde prokazatelně k ohrožení zájmu chráněného zákonem, dojde k naplnění materiálního znaku přestupku. Aby však mohl být obviněný uznán vinným z daného přestupku, musí být naplněny všechny výše uvedené znaky (Mates, 2010, s. 53). Novotný ve své publikaci uvádí, že „*společenskou škodlivostí se rozumí způsobilost činu poškodit (ohrozit či porušit) zájmy chráněné trestním zákonem a jinými právními předpisy*“ (Novotný, 2010, s. 40).

Při svém rozhodování o určení druhu a výměře správního trestu správní orgán musí přihlídnout zejména k povaze a závažnosti přestupku, ke způsobu spáchání, k následkům, k okolnostem, za kterých byl spáchán, k míře zavinění, k pohnutkám, k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem a k osobním poměrům fyzické osoby (§ 38 zákona č. 250/2016, online).

Za přestupky lze uložit správní trest v podobě napomenutí, pokuty, zákazu činnosti, propadnutí věci nebo náhradní hodnoty či zveřejnění rozhodnutí o přestupku. Nejobvyklejšími správními tresty ukládanými správními orgány za přestupky v dopravě jsou zejména pokuta či zákaz činnosti (§ 35 zákona č. 250/2016 Sb., online).

Sankce pokuty a sankce zákazu činnosti ukládané fyzickým osobám jsou detailně zakotveny v § 125c odst. 5 a odst. 6 zákona o silničním provozu. Pokutu lze fyzickým osobám za nejzávažnější přestupky uložit od 25.000 Kč do 50.000 Kč a sankci zákazu činnosti od 1 roku do 2 let. Mezi tyto přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu patří zejména řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, odmítnutí podrobení se testu na alkohol a jiné návykové látky, řízení vozidla, aniž by byl řidič

držitelem řidičského oprávnění nebo ho pozbyl či řidič při řízení vozidla způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví (Bušta, 2016, s. 217).

Za neméně závažné přestupky se považuje řízení vozidla, na němž není umístěna registrační značka, nebo je zakrytá či znečištěná, řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu, jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, řízení vozidla, ačkoli byl řidiči zadržen řidičský průkaz, není profesně způsobilý k řízení vozidla nebo nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti, řízení vozidla ač bylo řidiči řidičské oprávnění pozastaveno, překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více, otáčení, couvání či jízda v protisměru na dálnici a porušení zákazu předjíždění. Za tyto přestupky lze rovněž uložit sankci pokuty, a to ve výši 5.000 Kč – 20.000 Kč nebo zákaz činnosti na 6–12 měsíců (Bušta, 2016, s. 217).

Nerespektování právních předpisů, jež upravují provoz na pozemních komunikacích, významně zvyšuje riziko vzniku dopravních nehod.

Pojem dopravní nehoda definuje zákon o silničním provozu v § 47 odst. 1 jako „*událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu*“ (§ 47 zákona č. 361/2000 Sb., online).

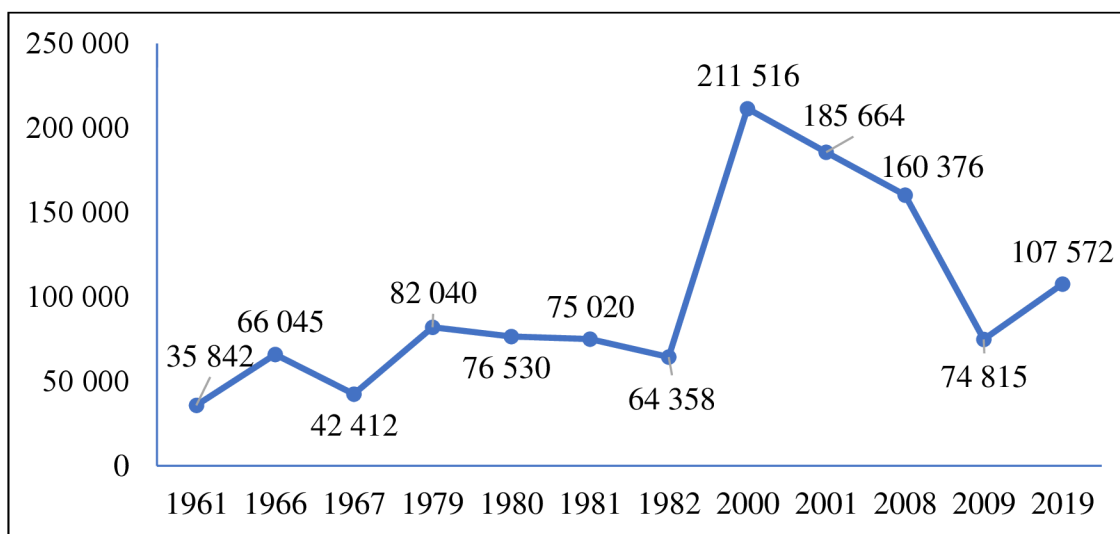
Dle Chmelíka je dopravní nehoda „*nepředvídatelná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek*“ (Chmelík, 2009, s. 17).

Nehodové jednání a nehodová událost jsou dva komponenty, kterými je charakterizována jakákoli dopravní nehoda. Nehodové jednání představuje konání či opomenutí účastníka dopravní nehody, který tímto svým protiprávním jednáním způsobil nehodovou událost. Srážka, náraz, pád, havárie, obecné nebezpečí apod. jsou konkrétní projevy dopravní nehody, které vyjadřují nehodovou událost. Mezi nehodovou událostí a nehodovým jednáním existuje příčinná souvislost (Chmelík, 2009, s. 18).

V souvislosti s dopravní nehodou můžeme hovořit také o nehodě sekundární. „*Jedná se o střet, který se odehraje do dvou hodin a dvou kilometrů od místa vzniku první nehody*

nebo poruchy. Často vzniká proto, že řidiči neznají správný postup při dopravní nehodě“
(Svět motorů, 2019, s. 32)

Vývoj počtu dopravních nehod zaznamenal mezi lety 1961-2019 vzrůstající i klesající tendenci. V průběhu vývoje však došlo ke dvěma zásadním momentům, a to po roce 2000 a po roce 2009, kdy došlo ke značnému poklesu v počtu dopravních nehod. Vliv na tuto skutečnost měla především legislativní změna. V roce 2000 vyšel v platnost zákon o provozu na pozemních komunikacích a od 1. ledna 2009 byla změněna „hranice“ povinná pro hlášení nehody Policii z původních 50 000 Kč na 100 000 Kč. Oproti roku 1961 byl však zaznamenán nárůst téměř o 200 %. V roce 2019 byl zaznamenán třetí nejnižší počet osob usmrcených následkem dopravní nehody v historii policejní statistiky. Počet těžce zraněných osob při dopravních nehodách je nejnižší v historii. Dále také došlo k poklesu i počtu lehce zraněných osob (Statistika nehodovosti, 2021, s. 8, online). Tyto nejzásadnější momenty ve vývoji dopravních nehod jsou zaznamenány v grafu uvedeném níže.

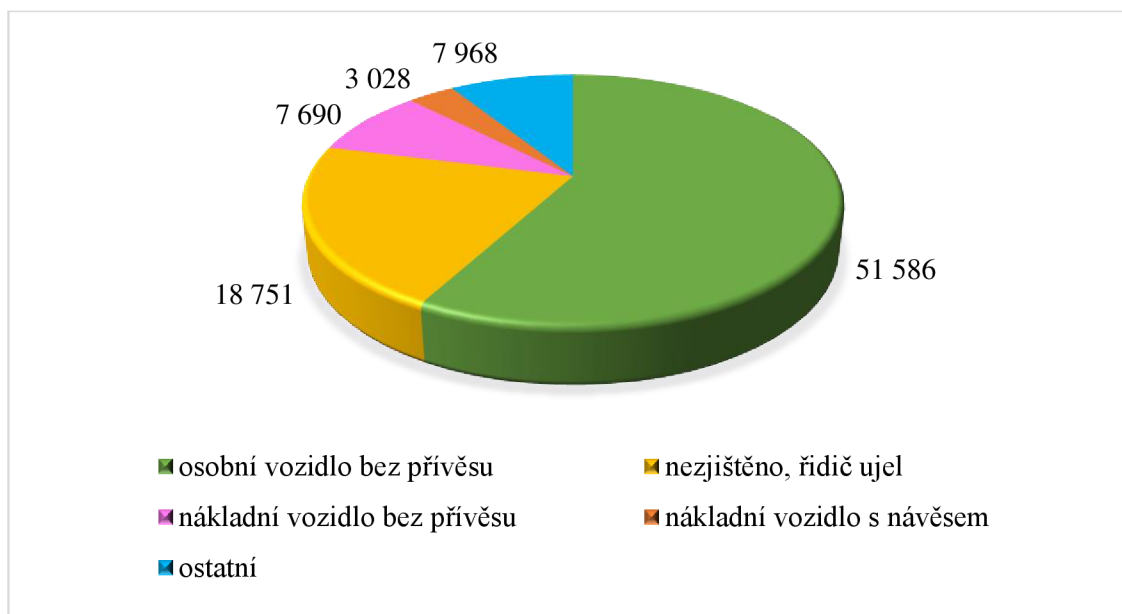


Graf 3 - Vývoj dopravních nehod v České republice mezi lety 1961–2019 (zdroj: *Statistika nehodovosti, 2021, s. 8, online*)

Dopravní nehody je možno dělit dle zavinění, tedy dle toho, jaký účastník silničního provozu dopravní nehodu zavinil. Tuto skutečnost znázorňuje následný graf.

Bezmála 60 % všech nehod zavinili řidiči osobních vozidel bez přívěsu. V celkovém součtu 21 % dopravních nehod zavinili řidiči, kteří však z místa dopravní nehody ujeli. Téměř shodný počet dopravních nehod zavinili řidiči nákladních vozidel bez přívěsu a ostatní řidiči (9 %). Mezi ostatní řidiče patří cyklisté, motorkáři, řidiči autobusu, řidiči

nákladních vozidel s přívěsem, řidiči osobních vozidel s přívěsem, řidiči jiný motorový vozidel, řidiči traktorů či řidiči tramvají. Nejnižší počet dopravních nehod zavinili řidiči nákladních vozidel s návěsem. Tyto nehody představují celkem 3 % (Statistika nehodovosti 2019 - Policie ČR, 2021, online).



Graf 4 - Počty dopravních nehod v roce 2019 dle zavinění (zdroj: Statistika nehodovosti 2019 - Policie ČR, 2021, online)

Čím dál častěji se setkáváme s případy, kdy řidiči řídí vozidlo pod vlivem alkoholu či návykových látek a jejich jednání může mít až fatální následky.

Pod vlivem alkoholu bylo v roce 2019 zaviněno celkem 4 627 dopravních nehod. Nejvíce dopravních nehod způsobil viník, kterému byla naměřena hodnota nad 1,5 promile. V Královéhradeckém kraji došlo celkem ke 236 dopravním nehodám, při nichž byl řidič vozidla pod vlivem alkoholu, což představuje 4,5 % z celkového počtu (Statistika nehodovosti 2019 - Policie ČR, 2021, online).

Dle zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, se alkoholickým nápojem rozumí nejen lihovina, pivo a víno, ale také jiný nápoj, jež obsahuje více než 0,5 objemového procenta alkoholu (§ 2 písm. k) zákona č. 379/2005 Sb.,).

Již při hodnotě přes 0,3 ‰ alkoholu v krvi řidiče narůstá riziko nehodovosti. Reakční doba se významně prodlužuje od hladiny 0,5 ‰ alkoholu v krvi řidiče. Při hladině nad 0,8 ‰ alkoholu v krvi dochází u řidiče k poruchám prostorového vidění, řidič nepřiměřeně riskuje, předjíždí v nepřehledných úsecích, jedná impulzivně, značně překračuje povolenou rychlost a dochází u něho k zúžení zorného pole. U hladiny 1,5 ‰ alkoholu v krvi řidiče se dále prodlužuje reakční doba, velmi intenzivně ubývá schopnost hodnotit vlastní jednání a v neposlední řadě dochází k podstatnému narušení svalové koordinace (Chmelík, 2009, s. 37).

Hladina alkoholu za volantem je však v různých zemích chápána odlišně. Je všeobecně známo, že v České republice je tolerance hladiny alkoholu a volantem nulová, ale ve většině zemí je tomu jinak a jsou dokonce i země, které žádný limit pro alkohol nemají. Je možná až absurdní, že v České republice se hladina alkoholu v dechu řidiče od 1,0 ‰ stává trestným činem a v některých zemích se ještě hladina 0,8 ‰ toleruje, stejně tak i 0,5 ‰ u nás představuje zákaz řízení motorových vozidel až na dva roky a v Německu je to v pořádku.

3.2 Správní řízení při zadržení řidičského průkazu

Správní řízení související se zadržením řidičského průkazu probíhá ve dvou samostatných řízeních. V prvním řízení obec s rozšířenou působností rozhoduje pouze o tom, zda byla Policie České republiky oprávněna řidičský průkaz řidiči zadržet. Řízení o zadržení řidičského průkazu je zvláštním druhem řízení, jehož předmětem není posoudit, zda řidič spáchal trestný čin nebo přestupek, ale zda zadržení řidičského průkazu, ke kterému je policista oprávněn dle § 118b odst. 1 zákona o silničním provozu, za podmínek uvedených v § 118a odst. 1 písm. a) až h) zákona o silničním provozu, proběhlo v souladu s právní úpravou. V druhém řízení již obec s rozšířenou působností rozhoduje o samotném přestupku řidiče a ukládá za daný přestupek sankci pokuty a sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

K zadržení řidičského průkazu na místě silniční kontroly je oprávněna Policie České republiky, a to pouze z důvodů uvedených v § 118a odst. 1 písm. a) až h) zákona o silničním provozu. V případě, že Policie České republiky řidičský průkaz zadrží, je policista povinen neprodleně oznámit tuto skutečnost registru řidičů a v případě, že se jedná o cizince příslušnému obecnímu úřadu s rozšířenou působností. Dále je policista

povinen vydat držiteli písemné potvrzení o zadržení řidičského průkazu a řádně ho poučit o důsledku zadržení. Následně policie tuto skutečnost písemně oznámí obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, v jehož územním obvodu k zadržení řidičského průkazu došlo, a to nejpozději následující pracovní den po dni zadržení. Součástí oznámení o zadržení řidičského průkazu je samotný zadržený řidičský průkaz (§ 118b zákona č. 361/2000 Sb., online).

Obec s rozšířenou působností je povinna do pěti pracovních dnů ode dne doručení oznámení o zadržení řidičského průkazu zahájit řízení, na základě něhož je možno rozhodnout o zadržení řidičského průkazu do doby pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo o trestném činu. V případě, že jde o podezření o spáchání trestného činu, lze zahájit toto řízení pouze po předchozím souhlasu státního zástupce. V případě, že dojde k naplnění podmínek pro zadržení řidičského průkazu, vydá obec s rozšířenou působností rozhodnutí o zadržení řidičského průkazu, které je po nabytí právní moci, povinna neprodleně oznámit příslušnému registru řidičů a postoupí mu zadržený řidičský průkaz k úschově (§ 118c zákona č. 361/2000 Sb., online).

V druhém řízení obec s rozšířenou působností rozhoduje již o samotném přestupku řidiče a ukládá za daný přestupek sankci pokuty a sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Řízení o přestupcích, při jejichž spáchání je řidiči zadržen řidičský průkaz, lze řešit také v příkazním řízení, tj. bez uložení náhrady nákladů řízení 1.000 Kč, která se ve správním řízení ze zákona ukládá.

V příkazním řízení může být o povinnosti, tedy o sankci pokuty a sankci zákazu činnosti, rozhodováno bez nařízení ústního jednání, a jeho účelem je zjednodušení a zkrácení řízení, snížení nákladů správního orgánu i účastníka řízení v případech, kdy se považuje skutkové zjištění ve věci za dostatečné. Zahájení správního řízení a nařízení ústního jednání se v daném případě považuje za zbytečné a vedoucí pouze k nárůstu nákladů obviněného. „*Příkazem lze uložit správní trest napomenutí, pokuty, zákazu činnosti, nebo propadnutí věci nebo náhradní hodnoty*“ (§ 90 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., online).

Proti příkazu lze podat odpor, a to ve lhůtě 8 dnů ode dne jeho oznámení. Odpor se podává u správního orgánu, který příkaz vydal. Pokud je odpor podán včas, příkaz se ruší a správní orgán pokračuje v řízení. Lhůta k podání odporu začíná běžet dnem následujícím ode dne oznámení (doručení) tohoto příkazu. Příkaz, proti němuž nebyl

podán odpor, se stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím (§ 150 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., online).

Pokud se však jedná o přestupky, které se týkají řízení vozidla pod vlivem jiné návykové látky než alkoholu a řidič vozidla se podrobí lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu, tedy odběru krve a moči, musí obec s rozšířenou působností zahájit řízení a ustanovit soudního znalce z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie, který zpracuje znalecký posudek, který určí hodnotu návykové látky v krvi řidiče. Po zpracování znaleckého posudku obec s rozšířenou působností, dle hladiny návykové látky v krvi, rozhodne o sankci pokuty a sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel (§ 56 zákona č. 500/2004 Sb., online).

V takovém případě je však obviněný povinen, dle § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, dále správnímu orgánu uhradit také náhradu nákladů řízení, stanovenou v § 6 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, ve znění vyhlášky č. 112/2017 Sb., v paušální částce 6.000 Kč (1.000 Kč náklady řízení a 5.000 Kč znalecký posudek) (§ 6 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 520/2005 Sb., online).

Proti rozhodnutí lze podat odvolání, a to ve lhůtě do 15 dnů ode dne jeho oznámení, ke Krajskému úřadu, a to podáním u správního orgánu, který rozhodnutí vydal (§ 83 a § 86 zákona č. 500/2004 Sb., online). Lhůta k podání odvolání začíná běžet dnem následujícím ode dne oznámení (doručení) tohoto rozhodnutí. Odvolání musí mít náležitosti uvedené v § 37 odst. 2 správního řádu a musí obsahovat údaje o tom, proti kterému rozhodnutí směřuje, v jakém rozsahu ho napadá a v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo. Včasné a přípustné odvolání má odkladný účinek, který nelze vyloučit (§ 97 odst. 2 zákona č. 250/2016 Sb., online).

Správní orgán, který rozhodnutí vydal (orgán prvního stupně), odvolání posoudí a buď své rozhodnutí zruší, nebo kompletní spis společně se svým stanoviskem předá krajskému úřadu (orgán druhého stupně), a to nejpozději do 30 dnů ode dne doručení odvolání. Zrušit takové rozhodnutí lze pouze v případě, že je plně vyhověno odvolateli (Kučerová, 2006, s. 276).

Sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel začíná běžet ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, přičemž do doby zákazu činnosti se podle § 118c odst. 3 zákona o silničním provozu započítává doba zadržení řidičského průkazu, tedy ode dne zadržení řidičského průkazu policistou podle § 118 b tohoto zákona, do data nabytí právní moci tohoto rozhodnutí (§ 47 odst. 3 zákona č. 250/2016 Sb., online).

Po uplynutí poloviny doby, na niž byl uložen zákaz činnosti, může správní orgán, který zákaz činnosti uložil, od výkonu zbytku tohoto správního trestu upustit, jestliže pachatel prokáže způsobem svého života nebo provedením účinných opatření, že jeho další výkon není potřebný (§ 47 odst. 4 zákona č. 250/2016 Sb., online).

4 SOCIÁLNÍ DOPADY A PREVENCE NA ÚSEKU SILNIČNÍ DOPRAVY

4.1 Sociální dopady

V okamžiku, kdy u držitele dojde ke ztrátě řidičského oprávnění, z důvodů uvedených výše, nastává situace, která může velmi ovlivnit další způsob života každého jedince. Nejhorší situace nastává u jedinců, kteří z důvodu této ztráty mohou přijít o zaměstnání, či se jedná o jedince, kteří potřebují řidičské oprávnění k dopravě do zaměstnání, zejména v případech, kdy bydlí na venkově a autobusová či vlaková spojení nejsou tak početná jako ve městech. Ztráta řidičského oprávnění má nejen negativní dopady, ale také pozitivní.

Dopady na zaměstnání

Velká část lidí, kteří jsou v pracovním poměru, ať už na dobu určitou nebo neurčitou, dojíždí do zaměstnání do jiného místa, než je jejich místo bydliště. Dojíždění za prací do jiných či větších měst pro mnohé znamená lepší pracovní možnosti či lepší pracovní pozici. Také občané, kteří žijí v menších obcích, jsou nuceni za prací dojíždět, neboť obce nenabízí žádné pracovní příležitosti, vyjma vlastní podnikatelské činnosti.

V současné době se také mnohem častěji setkáváme s tím, že pokud zaměstnavatel nabízí novou pracovní pozici, jedním z hlavních kritérií pro přijetí je to, aby byl uchazeč držitelem řidičského průkazu, neboť je řízení motorového vozidla důležitou ba i nutnou podmínkou pro výkon daného povolání. Mezi pracovní pozice, kdy musí být uchazeč vlastníkem řidičského oprávnění, jsou například řidiči autobusů, pracovníci, jejichž hlavní náplní je dodávka zboží (zásobování), pošťáci, opraváři, manažeři a v neposlední řadě podnikatelé.

Negativním dopadem může být skutečnost, že pokud dojde ke ztrátě řidičského oprávnění u jedince, jehož hlavní pracovní náplní je řízení motorového vozidla, s největší pravděpodobností dojde k tomu, že s ním zaměstnavatel rozváže pracovní poměr, neboť nebude splňovat předpoklady, jež byly podmínkou pro přijetí. V takovém případě může dojít k nedobrovolné nezaměstnanosti. Dle Holmana je nedobrovolná nezaměstnanost

forma nezaměstnanosti, kdy jsou nezaměstnaní jedinci ochotni pracovat při dané mzdové sazbě, avšak nemohou vhodnou práci najít (Holman, 2011). Ztráta zaměstnání ohrožuje nejen ekonomickou situaci jedince, ale také jeho sebevědomí či vztahy v rodině (Špatenková, 2011, s. 86). „*V momentě ztráty zaměstnání jde o hluboce individuální událost, která je pro většinu lidí dramatem, a to dokonce za situace, kdy je volných míst dostatek*“ (Štikar, 2003, s. 171). Se ztrátou zaměstnání dále souvisí nedostatek finančních prostředků, zejména k uspokojení materiálních potřeb nejen svých, ale i blízkých.

Naopak pozitivním dopadem však může být skutečnost, že zaměstnavatel takového jedince přeřadí na jinou pracovní pozici a zaměstnanec shledá, že tato pracovní pozice mu přináší větší uspokojení než původní. Seznámení se s novými kolegy na novém pracovišti mohou být dalším pozitivním dopadem na jedince.

Dopady na rodinu

Rodina je pojem, pro který existuje nespočetné množství definic. Osobně se však přikláním k definici Dunovského, který definuje rodinu následovně: „*Rodina, jako nejstarší základní společenská skupina či společenství, nejtěsněji spjatá nejrůznějšími vztahy uvnitř i navenek. Funkcemi, činnostmi zabezpečujícími potřeby svých členů a společnosti jako celku, prochází celou svou historií neustálými změnami co do své velikosti, významu i začlenění do společnosti. Adaptuje se přitom na její nejrůznější proměny či vývojové stupně. Přizpůsobujíc se jim, udržuje život člověka prakticky ve všech jeho sférách a cyklech*“ (Dunovský, 1999, s. 91-92).

Z hlediska průběhu socializace má pro rodinu zásadní význam skutečnost, do jaké míry se zvládá vypořádat s funkcemi, které by měla plnit. V případě, že dochází k přiměřenému naplnění všech funkcí, hovoříme o rodině funkční. O dysfunkční rodině hovoříme v okamžiku, že určité funkce nejsou plněny dostatečně, ale celkový život rodiny není ohrožen zásadním způsobem. Posledním typem je rodina afunkční, kde dochází k zásadnímu narušení socializačního vývoje dítěte, neboť rodina nezvládá své základní funkce a je vnitřně rozkládána (Kraus, 2008, s. 80).

Dle Krause může existovat fungující rodina pouze za předpokladu, že jsou plněny všechny funkce rodiny a všichni členové jsou aktivní. Mezi základní funkce rodiny patří funkce biologicky-reprodukční, sociálně ekonomická, ochranná, socializačně výchovná a emocionální (Kraus, 2008, s. 81-83).

Na selhávání osob má značný vliv styl výchovy v rodinách a v neposlední řadě také současná doba. Výzkumem v Centru psychologie práce bylo zjištěno, že jedinci, kteří mají krátkodobé nebo dlouhodobé problémy v sociálních vztazích patří mezi problémové řidiče. Mezi nejčastější problémy patří zejména neúplná rodina, rozvod v rodině, problémy ve škole, pití alkoholu, kouření a užívání drog od dětství, předvádění se, agresivita apod. (Havlík, 2013, s. 21).

Hlavními sociálními dopady pro rodinu, které má sankce pokuty, a především sankce zákazu činnosti ve formě zákazu řízení motorových vozidel, jehož následkem je ztráta řidičského oprávnění, jsou úzce spjaty s finančními prostředky. Sankce pokuty, pokud se nejedná například o parkování či obdobné přestupky, je poměrně vysoká, zejména pak u přestupků, s nimiž je vázána právě sankce zákazu činnosti.

V případě ztráty zaměstnání dojde ke značnému poklesu finančních prostředků rodiny. Rodina je dále omezena na běžném způsobu života, kdy si nemůže pořizovat různé movité věci a zejména nemohou být hrazeny volnočasové aktivity všech členů rodiny (výlety, kulturní akce, mimoškolní aktivity apod.). Tyto aktivity lze však v takové situaci omezit. Existuje však mnoho rodin, které jsou ve finanční tísní a pokuta pro ně může představovat zásadní existenční potíže, neboť nebude schopna z jednoho platu uhradit například nájem či jídlo.

Pozitivním dopadem může být podpora rodiny, která nemusí být v každodenním životě zřejmá. Také se však může jednat o případ zcela opačný, kdy rodina bude klást takovému jedinci za vinu její existenční ohrožení vlivem výpadku příjmu apod.

Dopady na řidiče

Z výše uvedeného je patrné, že sociální dopady mohou být nejen v zaměstnání, ale také v rodině pozitivní i negativní. Stejně tak tomu je i u řidiče samotného.

Po ztrátě řidičského oprávnění je jedinec vystaven situaci, kdy musí najít jiné řešení dopravy do zaměstnání. Pokud však nemá kolegu, který by ho každý den vozil, neboť nejedí stejným směrem, přichází možnost hromadné dopravy. Tento způsob dopravy však zabere delší čas než doprava svým osobním motorovým vozidlem. V opačném případě dojde ke zpomalení času, kdy najednou člověk nikam nespěchá. Velký vliv to však může mít na seznámení se s novými lidmi, kteří jezdí hromadnou dopravou běžně. Jedinec začíná vnímat okolí, přírodu a jedince okolo sebe daleko více, než tomu tak bylo v případě osobní dopravy.

4.2 Prevence na úseku bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy

Prevence silničního provozu je téma, které je velmi diskutované, neboť má plošný dopad na řadu oblastí a dotýká se široké veřejnosti. V České republice již v minulosti proběhlo nespočetné množství, preventivních programů, kampaní a projektů, které si kladly za cíl prevenci na úseku bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. Následující část představuje kampaně realizované v roce 2020 a 2021 BESIPem a preventivními programy pořádanými Krajským ředitelstvím policie Královéhradeckého kraje.

„NENECH SE OVLIVNIT“

Jedná se o kampaň orientovanou zejména na prevenci řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu a drog, a to zejména u mladých řidičů do 25 let. Tuto kampaň realizuje BESIP ve spolupráci s Odborem protidrogové politiky Úřadu vlády. Projekt si klade za cíl motivovat mladé řidiče, kteří se účastní akcí s konzumací alkoholu a návykových látek, aby si uvědomili závažná rizika řízení vozidla pod vlivem a chránili své kamarády a blízké tím, že nebudou alkohol a drogy za volantem akceptovat. Součástí kampaně jsou dva rádio spoty a jeden televizní spot, které byly vysílány od října do prosince roku 2020 na televizních a rozhlasových stanicích a sdíleny na webu a sociálních sítích. Na sociálních sítích probíhala i další fáze kampaně, tedy od ledna do března roku 2021. Video spoty vyvolávají dojem, že byly natočeny z mobilního telefonu a jsou záznamem reálné situace končící dopravní nehodou. Obdobně rozhlasové spoty navozují reálnou atmosféru po dopravní nehodě a před ní (BESIP, 2021e, online).

„AGRESIVITA ZABÍJÍ“

„Agresivita zabíjí“ je další preventivní kampaní, která je zaměřená na agresivní chování řidičů na silnicích. Kampaň je realizována BESIPEM ve spolupráci s Českou asociací pojišťoven a Policií ČR. Hlavním cílem této kampaně je upozornit na oblast agresivního chování řidičů na pozemních komunikacích, varovat před riziky, jež agresivita způsobuje a donutit řidiče k zamyšlení a změně svého chování. Na vznik dopravních nehod má značný vliv právě agresivní chování. Dle statistiky České kanceláře pojistitelů, pojišťovny za tyto dopravní nehody vyplatí cca 1,25 až 1,5 mld. Kč ročně, neboť na českých silnicích vznikne následkem agresivní jízdy celkem od 21 do 25 tisíc škod ročně, které hradí pojišťovny z povinného ručení (BESIP, 2021a, online).

„NECHOĎ ZA SVŮJ LIMIT“

Třetí preventivní kampaní je „Limit“, která je zaměřená na motorkáře, neboť motocyklisté patří mezi nejzranitelnější účastníky silničního provozu. Tak jako u předchozích kampaní jde o kampaň realizovanou BESIPEM a hlavní tvář je motocyklový závodník Lukáš Pešek. Hlavním cílem je poukázat na stále narůstající počet úmrtí na motorkách. Součástí kampaně je i nový televizní spot (BESIP, 2021d. online).

„NAŠE PRÁCE NENÍ VÁLKA“

Poslední kampaní, kterou realizuje samotné oddělení BESIP Ministerstva dopravy ve spolupráci se Sdružením pro výstavbu silnic, je kampaň s heslem „Nejsme ve válce, musíme to všichni přežít.“ Cílem kampaně je upozornit na skutečnost, že v uzavírkách a zúženích se v bezprostřední blízkosti provozu pohybují pracovníci stavebních a údržbových firem. Při nedodržení základních pravidel pro bezpečný průjezd uzavírkami může dojít k ohrožení života jak řidičů, tak stavebních dělníků a pracovníků údržby. České republice se jedná o první velkou kampaň zaměřenou na tuto problematiku (BESIP, 2021c, online).

„ZEBRA SE ZA TEBE NEROZHLÉDNE“

Preventivní program s názvem „ZEBRA SE ZA TEBE NEROZHLÉDNE“ je program nejen pro děti a mládež, ale i další účastníky silničního provozu zaměřený zejména na bezpečný pohyb po pozemní komunikaci a to obzvláště při jejím přecházení. Tento program je realizován dvakrát ročně již od roku 2007 ve spolupráci Policejního prezidia České republiky, Zdravotní pojišťovny Ministerstva vnitra České republiky a BESIPu Ministerstva dopravy České republiky. Hlavním cílem projektu je osvojování dodržování pravidel bezpečného přecházení vozovky a odbourávat mýty o absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce (Policie České republiky, 2021b, online).

„MARKÉTINA DOPRAVNÍ VÝCHOVA“

Dalším preventivním programem je „MARKÉTINA DOPRAVNÍ VÝCHOVA“. Jedná se o webovou aplikaci, v níž si děti se svými rodiči mohou osvojovat správné návyky jednotlivých účastníků silničního provozu a procvičovat bezpečný pohyb v dopravě. Aplikace obsahuje celkem osm okruhů, které zahrnují celkem 900 testových otázek zaměřených právě na bezpečnost silničního provozu (Policie České republiky, 2021a, online).

„DOPRAPKA“

Jedná se o výukovou aplikaci zaměřenou na dopravní výchovu. Aplikace je určena zejména všem žákům základních škol, tedy ve věku 6–15 let. Není však vyloučeno, že by si své dopravní znalosti nemohli ověřit i jejich rodiče. Tato aplikace obsahuje celkem 28 výukových videí, 16 misí a nespočetné množství kvízů a otázek. Otázky i kvízy jsou odstupňované dle obtížností (BESIP, 2021b, online).

5 VÝZKUMNÁ ČÁST

Výzkumná část této práce představuje kvantitativní výzkumné šetření zaměřené zejména na řidiče, sociální dopady a preventivní programy vztahující se k problematice bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. Ve výzkumné části je stanoven cíl výzkumu, hypotézy a výzkumné metody. Dále je ve výzkumné části popsán výzkumný vzorek a techniky sběru dat. Poslední částí výzkumu je analýza dat a výsledek výzkumného šetření.

Vymezení pro výzkum je mnoho, osobně se však přikláním k definici Gavory, který ve své publikaci uvádí, že „výzkum je systematický způsob řešení problémů, kterým se rozšiřují hranice vědomostí lidstva. Výzkumem se potvrzují či vyvracejí dosavadní poznatky, anebo se získávají nové poznatky“ (Gavora, 2010, s. 13).

Pro kvantitativní výzkum je charakteristické, že se jedná o výzkum, který pracuje s číselnými údaji, jež se dají matematicky zpracovat. Lze je tedy sčítat, vyjádřit v procentech, vypočítat jejich průměr nebo aplikovat další metody matematické statistiky. Nestrannost pohledu je zabezpečena tím, že se výzkumník snaží držet odstup od zkoumaných jevů. Hlavním cílem výzkumníka je především vysvětlení příčin existence nebo transformací jevů a třídění daných údajů. Zkoumané osoby se vybírají tak, aby co nejlépe zastupovaly danou populaci. Losování, tedy náhodný výběr je nejlepší, neboť při tomto výběru dochází k naplnění požadavků matematické teorie pravděpodobnosti (Gavora, 2010, s. 35-36).

5.1 Cíl výzkumu a stanovení hypotéz

Cílem výzkumu je zmapování výsledků provedeného výzkumného šetření, které bylo zaměřeno zejména na to, jaké pohlaví častěji přichází o řidičské oprávnění, zda účastníci silničního provozu znají preventivní programy vztahující se k dané problematice, jací řidiči dominují na pozemních komunikacích a jaké sociální dopady mělo zadržení řidičského průkazu na řidiče. Výzkumné šetření bylo provedeno formou kvantitativního výzkumu a jako výzkumná metoda byl zvolen strukturovaný dotazník vlastní konstrukce.

Pro výzkumné šetření byly stanoveny následující hypotézy:

H1: Ženy nepřicházejí o řidičské oprávnění častěji než muži.

Hypotéza byla stanovena na základě počtu držitelů řidičského průkazu dle pohlaví, kdy je všeobecně známo, že řidičské oprávnění vlastní více mužů než žen. Dalším východiskem pro tuto hypotézu byla osobní zkušenost ze zaměstnání, kde se setkávám spíše s muži, kterým byl zadržen řidičský průkaz než se ženami.

H2: Více než 60 % respondentů se považuje za agresivního řidiče.

Tato hypotéza byla stanovena na základě vlastního úsudku a vlastní zkušenosti, kdy se domnívám, že na pozemních komunikacích převládají spíše agresivní řidiči, než ti klidní.

H3: Méně než 50 % respondentů ovlivnila ztráta řidičského oprávnění na běžném způsobu života.

VH3: Méně než 40 % respondentů přišlo z důvodu zadržení řidičského průkazu o zaměstnání.

Tato hypotéza byla stanovena na základě vlastní zkušenosti ze zaměstnání, kdy většina řidičů, kteří v minulosti přišli o řidičské oprávnění, se z dané situace neponaučili a o řidičská oprávnění přicházejí opakovaně. Součástí této hypotézy je hypotéza vedlejší, která byla taktéž stanovena na základě vlastního úsudku.

H4: Méně než 60 % respondentů zná alespoň jeden preventivní program na danou problematiku.

Tato hypotéza byla stanovena na základě vlastního úsudku, kdy se domnívám, že většina jedinců nezná tyto preventivní programy nebo jim nikdy nevěnovali pozornost.

5.2 Metoda sběru dat a výzkumný soubor

Metoda sběru dat pomocí kvantitativního výzkumu je charakterizována tím, že je zapotřebí početnějšího vzorku respondentů, provádí se zejména pomocí dotazníkových šetření, snaží se kvantifikovat výskyt problému, je časově méně náročný, je vytvářena dedukce z výsledků a dochází ke statistickému zpracování.

V rámci kvantitativního výzkumu byl zvolen dotazník. Dotazník je způsob získávání písemných odpovědí na písemné otázky. V tomto případě se jednalo o dotazník vlastní konstrukce, jež byl respondenty vyplňován anonymně a dobrovolně. Výhodou dotazníků je, že ho může vyplnit nespočetné množství respondentů za minimální náklady. Rizikem ale naopak je velmi nízká návratnost, kdy je udávána návratnost pouze 3,0 % všech rozeslaných dotazníků.

Dotazník vlastní konstrukce obsahoval otázky uzavřené, otevřené, polouzavřené a škálované. Uzavřené otázky nabízely dvě až šest již připravených odpovědí, z nichž respondent volil nejpříhodnější variantu. U otevřených otázek respondent odpovídal vlastními slovy. Polouzavřené otázky nabízely nejprve alternativní odpověď, kterou mohl dále respondent objasnit či vysvětlit. Součástí dotazníku byly také otázky, u nichž byla užitá Likertova škála. Likertova škála obsahovala celkem pět výroků, na nichž respondent uvedl míru souhlasu či nesouhlasu.

Dotazník byl respondenty vyplňován od 13. 3. 2021 do 13. 4. 2021, pomocí webových stránek www.surveymonkey.com, prostřednictvím přímého odkazu. Tato technika zjišťování údajů byla zvolena na základě vlivu pandemie covid-19, kdy bylo možno oslovit větší počet respondentů za minimální náklady.

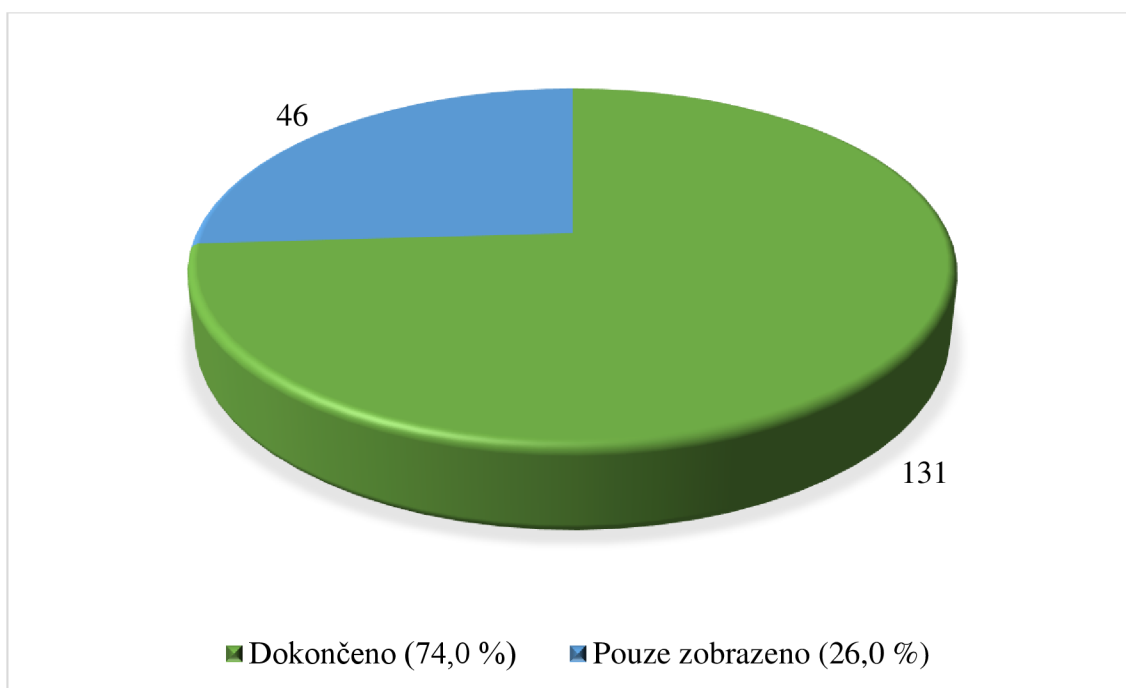
Jak je již výše uvedeno, realizace proběhla pomocí webových stránek, na nichž byl prostřednictvím aplikace vytvořen elektronický dotazník a odkaz na tento dotazník byl umístěn na sociální síť. V úvodu dotazníku vlastní konstrukce byli respondenti seznámeni s osobou, která šetření realizuje, s účelem vyplňování dotazníku, s informací o tom, že se jedná o zcela dobrovolném a anonymním vyplňování a v neposlední řadě také s časovým rozmezím.

Výzkumný soubor byl složen z držitelů řidičských oprávnění a z jedinců, kteří tato řidičská oprávnění pozbyli. Výzkumný soubor tvořilo celkem 131 respondentů, kdy respondenti byli vybráni náhodně, a tudíž nebylo možné ovlivnit například pohlaví či věk respondenta.

5.3 Analýza dat a interpretace výsledků

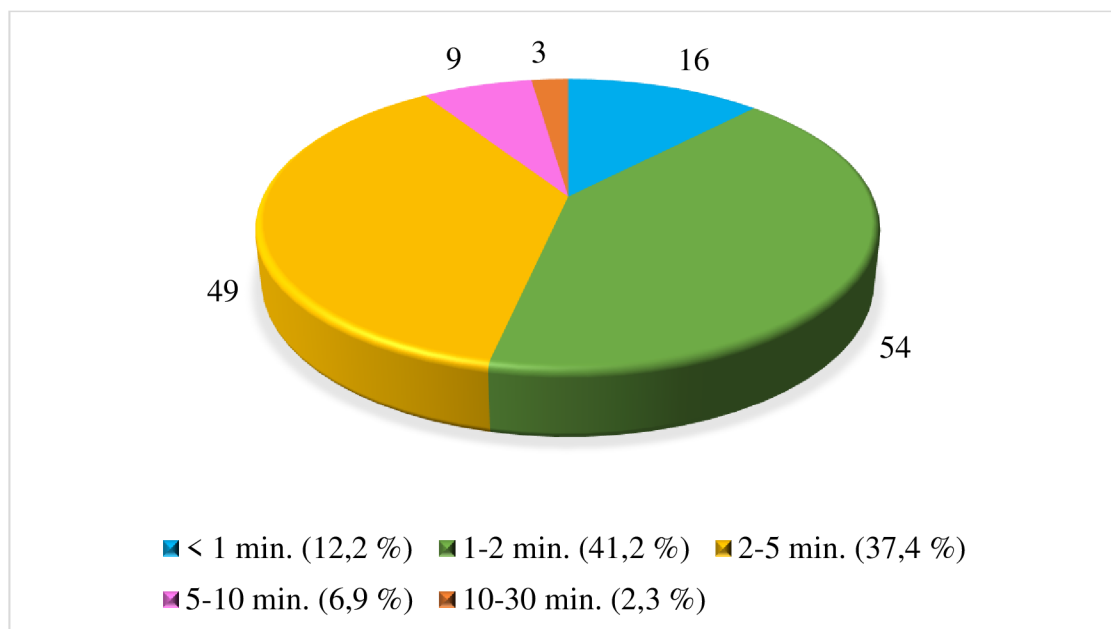
K vyhodnocení a rozboru dotazníkového šetření byly užity tabulky a grafy. Tabulky jsou využívány zejména při vyhodnocování statistických údajů. Tabulky obsahují data rozdělena dle stanovených kritérií. Naopak grafy jsou přehlednější a výsledek výzkumného šetření interpretují názorněji. K vyhodnocení dat byly také použity kontingenční tabulky, které slouží pro zobrazení vzájemného statistického vztahu mezi zdrojovými daty. Nejčastěji se využívá pro zřehlednění vztahu mezi dvěma údaji.

Výzkumné šetření probíhalo na webových stránkách v období od 13. 3. 2021 do 13. 4. 2021 a za tuto dobu dotazník navštívilo celkem 177 respondentů, z nichž dotazník dokončilo pouze 131 respondentů, nedokončilo 0 respondentů a 46 respondentů pouze zobrazilo. Žádný z dotazníků nebyl v rámci výzkumného šetření vyřazen. Úspěšnost vyplněných dotazníků tak činí celkem 74,0 %.



Graf 5 - Celkový počet návštěv (vlastní zpracování)

Z historie návštěv je zřejmé, že největší počet dotazníků respondenti vyplnili v období od 15. 3. 2021 do 31. 3. 2021. Délka vyplňování dotazníku se odlišovala. Dotazníky byly vyplňovány v časovém rozmezí 0–30 minut. Nejvíce dotazníků však bylo vyplněno za 1–2 minuty a téměř totožný počet dotazníků byl vyplněn za 2–5 minut.



Graf 6 - Čas vyplňování dotazníku (vlastní zpracování)

V následující části se zaměříme na prezentaci a interpretaci výsledků výzkumného šetření.

K hypotéze č. 1 (H1): Ženy přicházejí o řidičské oprávnění méně často než muži.

Výzkum byl zaměřen na zjištění, zda o řidičské oprávnění přicházejí častěji ženy než muži.

První otázka dotazníku byla zaměřena na pohlaví respondentů. Vzhledem k tomu, že se jedná o základní informaci, byla otázka zařazena do popředí. Pro vyhodnocení hypotézy č. 1 (H1) je dále velmi podstatná otázka šestá. U této otázky bylo prioritou zjistit celkový počet respondentů, kteří v návaznosti na porušení zákona o silničním provozu, přišli o řidičský průkaz. V následujících tabulkách jsou uvedeny výsledky šetření.

Otázka č. 1 - Jste muž nebo žena?

Tabulka 3 - Pohlaví respondentů

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
žena	85	64,9 %
muž	46	35,1 %

Zdroj: vlastní zpracování

Dotazníkového šetření se zúčastnili jak ženy, tak muži. Respondentek se zúčastnilo celkem 85, tedy 64,9 % a respondentů celkem 46, tedy 35,1 %.

Otázka č. 6 - Byl Vám zadržen řidičský průkaz?

Tabulka 4 - Počet zadržených řidičských průkazů

Možnost odpovědí	Responzí	Podíl
ano	31	23,7 %
ne	100	76,3 %

Zdroj: vlastní zpracování

V rámci výzkumného šetření bylo zjištěno, že o řidičský průkaz přišlo z celkového počtu 31 respondentů (23,7 %). K vyhodnocení výsledků je dále velmi zásadní následující kontingenční tabulka.

Tabulka 5 - Počet zadržených řidičských průkazů dle pohlaví

Odpověď	Žena	Muž
ano	15	16
ne	70	30

Zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení ukázalo, že z výzkumného souboru 85 žen a 46 mužů, přišlo o řidičské oprávnění celkem 15 žen a 16 mužů. Naopak 70 žen a 30 mužů o řidičské oprávnění nepřišlo. Ačkoliv se počet zdá téměř stejný, je zapotřebí brát zřetel na celkový počet respondentek a respondentů. Z celkového počtu 85 respondentek se tedy jedná celkem o 17,6 % žen a z celkového počtu 46 respondentů se pak jedná celkem o 34,7 % mužů, kteří přišli o řidičská oprávnění. U mužů se tak jedná téměř o dvojnásobek než u žen.

Z výsledků první a šesté otázky můžeme konstatovat, že došlo k **potvrzení H1: Ženy přicházejí o řidičské oprávnění méně často než muži.**

K hypotéze č. 2 (H2): Více než 60 % respondentů se považuje za agresivního řidiče.

Zpracování výsledků tohoto výzkumu vedlo ke zjištění, zda se respondenti považují spíše za klidného nebo agresivního řidiče. V následující tabulce jsou uvedeny výsledky šetření.

Otázka č. 4 - **Považujete se spíše za klidného řidiče či agresivního?**

Tabulka 6 - Chování řidičů na pozemních komunikacích

Odpověď	Responzí	Podíl
1/5	35	26,7 %
2/5	47	35,9 %
3/5	31	23,7 %
4/5	13	9,9 %
5/5	5	3,8 %

Zdroj: vlastní zpracování

Za klidného řidiče se považuje celkem 35 respondentů, tedy 26,7 %. Naopak za agresivního řidiče se považuje pouze 5 respondentů, tedy 3,8 %. Nejvíce respondentů, v celkovém počtu 47 (35,9 %) však uvedlo, že se pokládají spíše za klidnějšího řidiče. Průměrná celková hodnota tedy je 2,3.

Z výsledků otázky čtvrté můžeme konstatovat, že **H2 nebyla potvrzena.** Za agresivního řidiče se považuje pouze 3,8 % respondentů.

K hypotéze č. 3 (H3): Méně než 50 % respondentů ovlivnila ztráta řidičského oprávnění na běžném způsobu života.

Prostřednictvím otázky sedmé a osmé bylo zjišťováno, do jaké míry a jakým způsobem respondenty zadržení řidičského průkazu ovlivnilo.

Otázka č. 7 - Ovlivnilo Vás zadržení řidičského průkazu na běžném způsobu života?

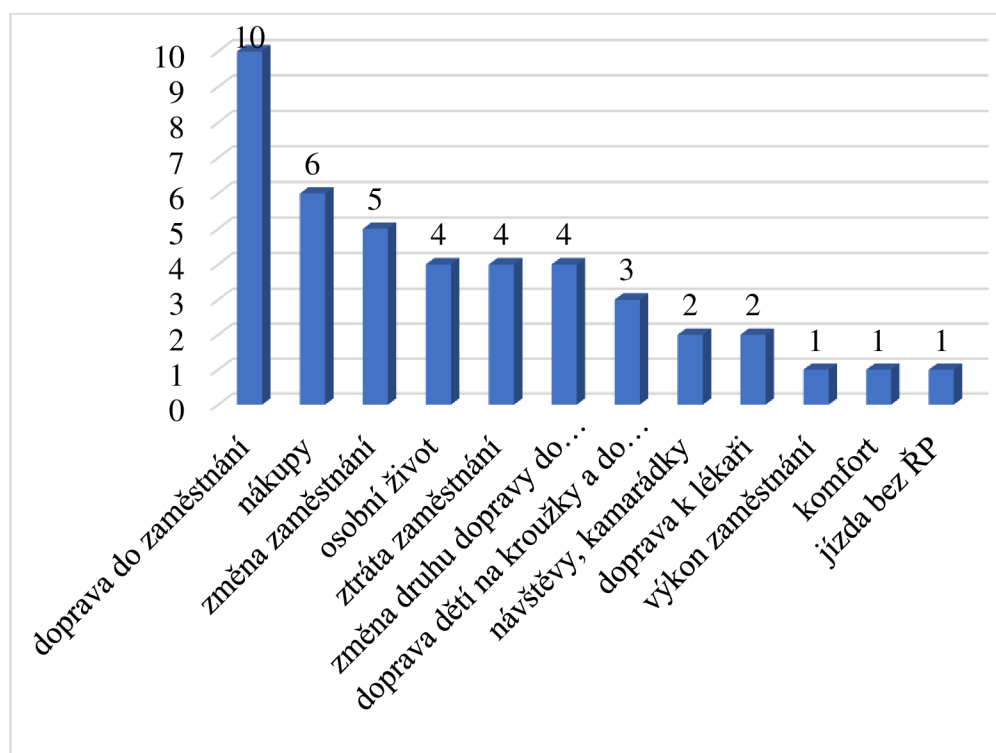
Tabulka 7 - Míra ovlivnění při zadržení řidičského průkazu

Odpověď	Responzí	Podíl
1/5	3	9,7 %
2/5	4	12,9 %
3/5	4	12,9 %
4/5	5	16,1 %
5/5	15	48,4 %

Zdroj: vlastní zpracování

Celkem 15 respondentů (48,4 %) uvedlo, že je zadržení řidičského průkazu velmi ovlivnilo a naopak 3 (9,7 %) respondenti uvedli, že je zadržení řidičského průkazu téměř neovlivnilo. Průměrná celková hodnota tedy je 3,1. Na tuto otázku navazuje otázka následující.

Otázka č. 8 - Jakým způsobem Vás zadržení řidičského průkazu ovlivnilo (osobní život, zaměstnání apod.)?



Graf 7 - Způsob ovlivnění zadržení řidičského průkazu na řidiče (vlastní zpracování)

Na tuto otázku respondenti odpovídali svými slovy, a tak se jedná o odpovědi různorodé. Předcházející graf znázorňuje jednotlivé odpovědi. Mezi nejčastější odpovědi respondenti uváděli dopravu do zaměstnání, nákupy, změnu zaměstnání, osobní život, ztrátu zaměstnání a změna druhu dopravy do zaměstnání a na nákupy. Pokud budeme za běžný způsob jedince považovat zaměstnání, nákupy, osobní život, dopravu k lékaři a dopravu dětí do školky a na mimoškolní aktivitu, pak z výše uvedeného vyplývá, že většina respondentů byla na běžném způsobu života ovlivněna. Z výše uvedeného tedy vyplývá, že **H3 nebyla potvrzena.**

Součástí hypotézy č. 3 (H3) byla také **vedlejší hypotéza č. 3 (VH3): Méně než 40 % respondentů přišlo z důvodu zadržení řidičského průkazu o zaměstnání.** Z výše uvedeného však vyplývá, že vlivem ztráty řidičského oprávnění z celkového počtu 31 respondentů přišli pouze čtyři respondenti o zaměstnání. **VH3 byla tedy potvrzena.** Z důvodu zadržení řidičského průkazu přišlo o zaměstnání 12,9 % respondentů.

K hypotéze č. 4: Méně než 60 % respondentů zná alespoň jeden preventivní program na danou problematiku.

Cílem deváté a desáté otázky bylo zjistit, zda respondenti a zároveň účastníci silničního provozu znají preventivní programy související s danou problematikou a také to, odkud tyto preventivní programy znají. V následující tabulce jsou uvedeny výsledky šetření.

Otázka č. 9 - **Znáte nějaký preventivní program zaměřený na řidiče vozidel? Pokud odpovíte kladně, uveďte jaký.**

Tabulka 8 - Počet respondentů, kteří znají preventivní program

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
ano	49	37,4 %
jiná	28	21,4 %
ne	82	62,6 %

Zdroj: vlastní zpracování

Mezi respondenty, kteří znají nějaký preventivní program, se řadí celkem 49 respondentů (37,4 %). Početnější skupinu však tvoří respondenti, kteří žádný preventivní program neznají. Jedná se celkem o 82 respondentů (62,6 %).

V případě, že odpověď na tuto otázku byla kladná, respondent dále volnou formou uvedl jaký. Většina respondentů uvedla následující preventivní programy:

- Škola smyku (Polygon);
- Nemyslíš-zaplatíš;
- BESIP;
- Agresivita zabíjí;
- Jezdíme s úsměvem;
- Řídím-piju nealko pivo;
- Koly dolů.

Otázka č. 10 - **Odkud jste se o preventivním programu dozvěděl/a?**

Tabulka 9 – Zdroj preventivních programů

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
televize	28	35,4 %
rádio	9	11,4 %
internet	26	32,9 %
škola	4	5,1 %
zaměstnání	6	7,6 %
jiné	6	7,6 %

Zdroj: vlastní zpracování

Nejčastěji respondenti uváděli, že se o preventivním programu dozvěděli z televize (35,4 %) či internetu (32,9 %). Naopak nejméně k obeznámení s preventivním programem došlo ve školách (5,1 %). Dále respondenti také uvedli, že se o preventivním programu dozvěděli od přátel, Policie ČR, při soudním řízení či u správního orgánu. Z výsledků deváté a desáté otázky můžeme konstatovat, že došlo k **potvrzení H4: Méně než 60 % respondentů zná alespoň jeden preventivní program na danou problematiku**. Preventivní program týkající se problematiky bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy zná pouze 37,4 % respondentů.

V následující části je představena interpretace výsledků z dotazníkového šetření na otázky, které však neslouží k vyhodnocení výše uvedených hypotéz.

Otázka č. 2 - Myslíte si, že řidičské oprávnění může získat každý jedinec, neboť se jedná o triviální věc?

Prostřednictvím druhé otázky bylo zjišťováno, zda si respondenti myslí, že získání řidičského oprávnění je triviální věc, kterou může získat každý jedinec. V následující tabulce jsou uvedeny výsledky šetření.

Tabulka 10 - Obtížnost získávání řidičského oprávnění

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
ano	44	33,6 %
ne	87	66,4 %

Zdroj: vlastní zpracování

Z celkového počtu si 44 respondentů (33,6 %) myslí, že se jedná o triviální věc, a tedy řidičské oprávnění může získat každý. S tímto názorem se ztotožňuje celkem 24 žen a 20 mužů. Naopak 87 respondentů (66,4 %) zastává názor, že se o triviální věc nejedná. Tento názor zastává celkem 61 žen a 26 mužů. Toto je zřejmé také z následující kontingenční tabulky.

Tabulka 11 - Obtížnost získávání řidičského oprávnění dle pohlaví

Možnost odpovědí	Žena	Muž
ano	24	20
ne	61	26

Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 3 - Domníváte se, že jsou podmínky pro absolvování autoškoly adekvátní nebo by se měly zpřísnit?

Třetí otázka navazuje na otázku předcházející. Tato otázka je spojená s absolvováním autoškoly a s tím, zda se respondenti domnívají, že jsou podmínky pro její absolvování adekvátní či by se měly zpřísnit. U této otázky bylo užito škálování. V následující tabulce jsou uvedeny výsledky šetření.

Tabulka 12 - Pohled na podmínky pro absolvování autoškoly

Odpověď	Responzí	Podíl
1/5	23	17,6 %
2/5	29	22,1 %
3/5	38	29,0 %
4/5	21	16,0 %
5/5	20	15,3 %

Zdroj: vlastní zpracování

Nejméně respondentů, v celkovém počtu 20 (15,3 %) si myslí, že by se podmínky pro absolvování autoškoly měly zpřísnit. Naopak nejvíce respondentů, v celkovém počtu 38 (29,0 %) odpovědělo v polovině škály, tedy hodnotou 3 z možných 5. Průměrná celková hodnota tedy je 2,9.

Otázka č. 5 - Dopustil/a jste se v minulosti dopravního přestupku? Pokud odpovíte kladně, uveďte jakého.

Otázka je zaměřena na skutečnost, zda se respondenti, jako vlastníci řidičského oprávnění dopustili nějakého dopravního přestupku. V případě, že odpověď na tuto otázku byla kladná, respondent dále volnou formou uvedl jakého. V následující tabulce jsou uvedeny výsledky šetření.

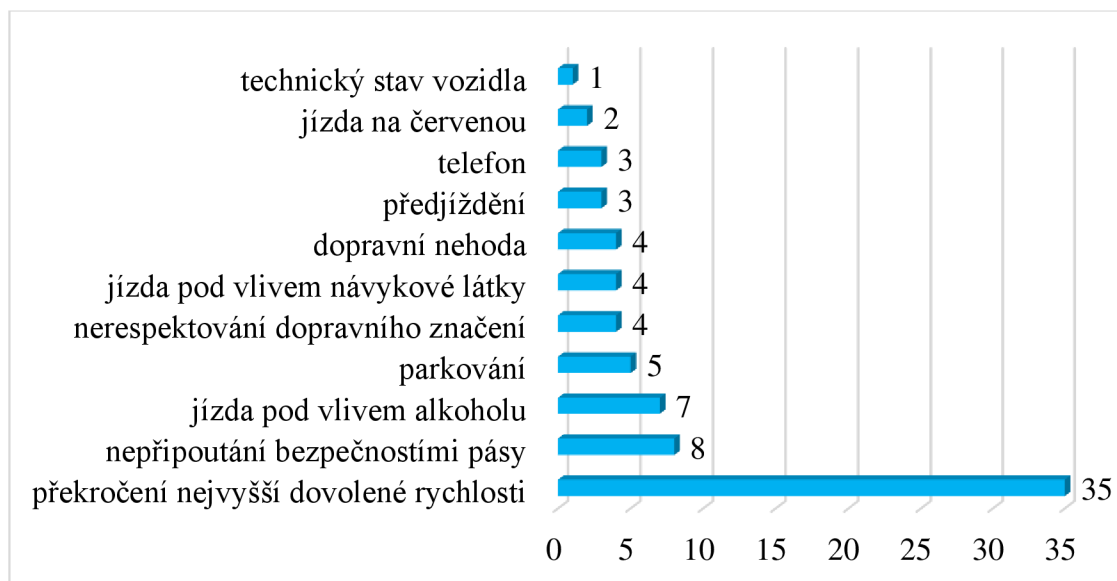
Tabulka 13 - Přehled o počtu respondentů, kteří spáchali dopravní přestupek

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
ano	81	61,8 %
jiná	54	41,2 %
ne	50	38,2 %

Zdroj: vlastní zpracování

Z předcházející tabulky je zřejmé, že se 81 respondentů, tedy 61,8 %, dopustilo nějakého přestupku v silniční dopravě, z nichž pouze 41,2 % následně uvedlo jakého. Naopak mezi řidiče bez jakéhokoli přestupku se řadí celkem 38,2 %.

Mezi nejčastější přestupky, které respondenti spáchali, patří zejména překročení nejvyšší dovolené rychlosti, nepřipoutání bezpečnostními pásy, jízda pod vlivem alkoholu či neoprávněné parkování. Mezi méně časté přestupky spáchané respondenty pak patří nerespektování dopravního značení, jízda pod vlivem návykové látky, dopravní nehoda zejména z důvodu nedání přednosti, držení telefonického zařízení při jízdě, jízda na červenou a technický stav vozidla. Toto je zřejmé také z následujícího grafu, vytvořeného na základě jednotlivých odpovědí.



Graf 8 – Nejčastější přestupky páchané respondenty (vlastní zpracování)

5.4 Shrnutí výsledků výzkumu

Výzkumného šetření, které probíhalo na webových stránkách v období od 13. 3. 2021 do 13. 4. 2021, se zúčastnilo 131 respondentů.

Na počátku výzkumného šetření byly stanoveny celkem čtyři hypotézy a jedna vedlejší hypotéza, jejichž hlavním cílem bylo zjistit, jaké pohlaví častěji přichází o řidičské oprávnění, zda účastníci silničního provozu znají preventivní programy vztahující se k dané problematice, jací řidiči dominují na pozemních komunikacích a jaké sociální dopady mělo zadržení řidičského průkazu na řidiče.

Na základě shrnutí výsledků výzkumného šetření lze konstatovat:

H1: Ženy nepřicházejí o řidičské oprávnění častěji než muži. **H1 byla potvrzena.** Ženy přicházejí o řidičské oprávnění méně častěji než muži.

H2: Více než 60 % respondentů se považuje za agresivního řidiče. **H2 nebyla potvrzena.** Za agresivního řidiče se považuje pouze 3,8 % respondentů.

H3: Méně než 50 % respondentů ovlivnila ztráta řidičského oprávnění na běžném způsobu života. **H3 nebyla potvrzena.**

VH3: Méně než 40 % respondentů přišlo z důvodu zadržení řidičského průkazu o zaměstnání. **VH3 byla potvrzena.** Z důvodu zadržení řidičského průkazu přišlo o zaměstnání 12,9 % respondentů.

H4: Méně než 60 % respondentů zná alespoň jeden preventivní program na danou problematiku. **H4 potvrzena.** Preventivní program týkající se problematiky bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy zná pouze 37,4 % respondentů.

Důležité je však konstatovat, že se jednalo pouze menší výzkumný vzorek a v případě, že by se jednalo o větší počet respondentů, mohlo by dojít ke zjištění jiných výsledků.

Závěr

Bakalářská práce se zabývala sociálními dopady na řidiče a okolí ve spojitosti s přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. Cílem práce bylo uvedení do problematiky sociálních dopadů na řidiče a okolí ve spojitosti s přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. Cíl práce byl splněn.

Bakalářská práce byla rozdělena do pěti kapitol, z nichž čtyři kapitoly tvořily část teoretickou a jedna kapitola část empirickou.

První kapitola byla věnována problematice osobní dopravy v rozvinuté společnosti, kde byl popsán zejména vývoj dopravy, druhy dopravy či definice pojmu pozemní komunikace. Dále byl vymezen vliv transformace české společnosti na životní způsob obyvatel, který zapříčinil zejména nárůst počtu automobilů a to nejen na našem území. Nedílnou součástí této kapitoly je změna socioekonomických podmínek a jejich vliv na zvýšení individuální dopravy či dopady náročné dopravní situace na jednání jedince.

Druhá kapitola byla zaměřena na způsoby získávání kompetencí k řízení motorových vozidel v provozu, tedy na to, jakým způsobem lze řidičské oprávnění získat. Dále byla představena zdravotní a odborná způsobilost k řízení motorových vozidel. Nedílnou součástí této kapitoly jsou způsoby odnětí, vzdání se a pozbytí řidičských oprávnění.

Třetí kapitola byla věnována vývoji právní úpravy a správnímu řízení u přestupků v dopravě. V úvodu této kapitoly byl představen legislativní vývoj k dané problematice od roku 1905 do současnosti. Další část kapitoly byla zaměřena na správní řízení u přestupků v dopravě. Součástí této kapitoly bylo také správní řízení při zadržení řidičského průkazu.

Čtvrtá kapitola představila možné sociální dopady, jež může mít zadržení řidičského průkazu. Jedná se zejména o dopady na řidiče, na jeho zaměstnání a v neposlední řadě také na rodinu. Nedílnou součástí této kapitoly byla prevence na úseku bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy, kde byly prezentovány různé preventivní programy a kampaně v dané oblasti.

Teoretická část slouží jako podklad pro výzkumné šetření bakalářské práce.

Poslední kapitolou bylo kvantitativní výzkumné šetření, jež bylo provedeno formou dotazníku vlastní konstrukce. Dotazník byl složen celkem z deseti otázek, kdy sedm

otázek sloužilo k vyhodnocení hypotéz a tři otázky byly doplňující. Realizace výzkumného šetření proběhla pomocí webových stránek, na nichž byl prostřednictvím aplikace vytvořen elektronický dotazník a odkaz na tento dotazník byl umístěn na sociální síť. Výzkumného šetření se zúčastnilo celkem 131 respondentů.

Realizované výzkumné šetření bylo zaměřené zejména na řidiče, kteří pozbyli řidičské oprávnění, zda o řidičské oprávnění přicházejí častěji muži nebo ženy, jací řidiči převládají na silnicích, jak řidiče ovlivnilo zadržení řidičského průkazu a na preventivní programy vztahující se k problematice bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy.

V úvodu šetření byly stanoveny celkem čtyři hypotézy a jedna vedlejší hypotéza, jejichž hlavním cílem bylo zjistit, jaké pohlaví častěji přichází o řidičské oprávnění, zda účastníci silničního provozu znají preventivní programy vztahující se k dané problematice, jací řidiči dominují na pozemních komunikacích a jaké sociální dopady mělo zadržení řidičského průkazu na řidiče. Tři hypotézy byly potvrzeny, z nichž v jednom případě se jednalo o hypotézu vedlejší a dvě hypotézy byly vyvráceny.

Z výzkumného šetření bylo zjištěno, že muži přicházejí častěji o řidičské oprávnění než ženy a za agresivního řidiče se považuje pouze 3,8 % respondentů. Dále bylo zjištěno, že většina respondentů byla ovlivněna na běžném způsobu života v důsledku ztráty řidičského průkazu a 12,9 % respondentů přišlo vlivem zadržení řidičského průkazu o zaměstnání. Výzkumné šetření dále potvrdilo, že preventivní programy v oblasti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy zná pouze 37,4 % respondentů.

Poznatky z této bakalářské práce mohou být užitečné k další práci v této oblasti a může umožnit pozoruhodný vhled do dané problematiky širší veřejnosti.

Seznam použitých zdrojů

Monografie

BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. 468 stran. ISBN 978-80-906024-1-0.

ČERMÁK, Ivo. *Lidská agrese a její souvislosti*. Vyd. 1. Žďár nad Sázavou: Fakta, 1998. 204 s. ISBN 80-902614-1-8.

DUNOVSKÝ, Jiří a kol. *Sociální pediatrie: vybrané kapitoly*. Vyd. 1. Praha: Grada, 1999. 279 s. Psyché. ISBN 80-7169-254-9.

GAVORA, Peter. *Úvod do pedagogického výzkumu*. Překlad Vladimír Jůva a Vendula Hlavatá. 2., rozš. české vyd. Brno: Paido, 2010. 261 s. ISBN 978-80-7315-185-0.

HAVLÍK, Karel. *Kompendium praktické dopravní psychologie a psychodiagnostiky*. Klatovy: Vogel Medien International, 2013, 110 s. ISBN 978-80-260-4627-1.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.

HOLMAN, Robert. *Ekonomie*. 5. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. 696 s. ISBN 978-80-7400-006-5.

CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

KOČÍ, Roman a KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. Vyd. 1. Praha: Leges, 2009. 413 s. Praktik. ISBN 978-80-87212-10-3.

KRAUS, Blahoslav. *Základy sociální pedagogiky*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2008. 215 s. ISBN 978-80-7367-383-3.

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*. Praha: Leges, 2008, 512 s. Komentátor. ISBN 978-80-87212-03-5.

KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006. 431 s. ISBN 80-7201-613-X.

LARSON, J. A. *Driver/s stress profile*. In Larson, J. A. Steering clear of highway madness: A driver's curbing stress and strain. Wilsonville, OR: Book Partners, 1996

MARADA, Miroslav a kol. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010. 165 s. Geographica; sv. 2. ISBN 978-80-904521-2-1.

MATES, Pavel. *Základy správního práva trestního*. V Praze: C.H. Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-357-8.

NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní zákoník 2010*. Praha: EUROUNION Praha, 2010, 40 s.

RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004. 182 s. ISBN 80-86530-14-0.

SLABÝ, Petr a UHLÍK, Michal. *Dopravní inženýrství I*. Praha: Nakladatelství ČVUT, 2006, 101 s. ISBN 80-01-03365-1.

ŠÍP, Jiří. *Technologie cestovního ruchu: doprava 1*. Č. Budějovice: ZF JCU, 1997. 82 s.

ŠIROKÝ, Jaromír a Dopravní fakulta Jana Pernera. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. s. 4. ISBN 978-80-7194-983-1.

ŠPATENKOVÁ, Naděžda a kol. *Krizová intervence pro praxi*. 2., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada, 2011. 195 s. Psyché. ISBN 978-80-247-2624-3.

ŠTEMBERK, Jan a Univerzita Karlova. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. V Praze: Karolinum, 2008. s. [1a]. ISBN 978-80-246-1461-8.

ŠTIKAR, Jiří. *Psychologie ve světě práce*. Vyd. 1. V Praze: Karolinum, 2003. 461 s. ISBN 80-246-0448-5.

ŠUCHA, Matuš, Filozofická fakulta a Umělecké centrum. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, s. 76. ISBN 978-80-244-2375-3.

ZELENÝ, Lubomír a kol. *Osobní doprava*. 1. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-681-4

Periodikum

Následné nehody: Zbytečné oběti. In: Svět motorů. Praha: CZECH NEWS CENTER a.s., 2019, č. 21, 50 s. ISSN 0039-7016

Internetové zdroje

BESIP. *Agresivita zabíjí.* 2021a [online]. © 2021 [cit. 2021-04-04]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/Agresivita-zabiji>

BESIP. *DOPRAPKA.* 2021b [online]. © 2021 [cit. 2021-04-04]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/DOPRAPKA>

BESIP. *Naše práce není válka.* 2021c [online]. © 2021 [cit. 2021-04-04]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Archiv/NASE-PRACE-NENI-VALKA>

BESIP. *Nechod' za svůj limit.* 2021d [online]. © 2021 [cit. 2021-04-04]. Dostupné z: [https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/NECHOD-ZA-SVUJ-LIMIT-\(1\)](https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/NECHOD-ZA-SVUJ-LIMIT-(1))

BESIP. *Nenech se ovlivnit.* 2021e [online]. © 2021 [cit. 2021-04-04]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/NENECH-SE-OVLIVNIT>

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ. *Kapitola I. Dopravní urbanismus (část 2).* [online]. © 2009 [cit. 2021-02-05]. Dostupné z: <http://projekt150.ha-vel.cz/node/88>

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Držitelé ŘP (řidičského oprávnění) v roce 2019* [online]. © 2021 [cit. 2021-01-05]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-\(1\)/Poskytnute-informace/Drzitele-RP-\(ridicskeho-opravneni\)-v%C2%A0roce-2019](https://www.mdcz.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-(1)/Poskytnute-informace/Drzitele-RP-(ridicskeho-opravneni)-v%C2%A0roce-2019)

MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU. *Roční přehled podnikatelů a živností.* [online]. © 2005–2020 [cit. 2021-01-28]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/podnikani/zivnostenske-podnikani/statisticke-udaje-o-podnikatelich/rocní-prehled-podnikatelu-a-zivnosti--222295/>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Markétina dopravní výchova online*. 2021a [online]. © 2021 [cit. 2021-01-28]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/marketina-dopravni-vychova-online.aspx>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Statistika nehodovosti 2019*. 2021b [online]. © 2021 [cit. 2021-01-28]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Zebra se za Tebe nerozhledne*. 2021c [online]. © 2021 [cit. 2021-01-28]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČESKÉ REPUBLIKY. *Sčítání dopravy*. [online]. © 2021 [cit. 2021-02-20]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>

SVAZ DOVOZCŮ AUTOMOBILŮ. *Přehled stavu vozového parku*. [online]. 2021 [cit. 2021-02-20]. Dostupné z: <http://portal.sdac.cz/stat.php?v#rok=2020&mesic=12&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>

SVĚT ČLOVĚKA A DOPRAVA. *Život s autem*. Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, Kolektiv autorů. [online]. 2010 [cit. 2021-01-05]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/svet-cloveka.html>

Legislativa

Vyhláška č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení. *In: Zákony pro lidi* [online]. © AION CS, s.r.o. 2010-2021 [cit. 2021-03-28] Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-520>

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. *In: Zákony pro lidi* [online]. © AION CS, s.r.o. 2010-2021 [cit. 2021-03-28] Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. *In: Zákony pro lidi* [online]. © AION CS, s.r.o. 2010-2021 [cit. 2021-03-28] Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247>

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. *In: Zákony pro lidi* [online]. © AION CS, s.r.o. 2010-2021 [cit. 2021-03-28] Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. *In: Zákony pro lidi* [online]. © AION CS, s.r.o. 2010-2021 [cit. 2021-03-28] Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů. *In: Zákony pro lidi* [online]. © AION CS, s.r.o. 2010-2021 [cit. 2021-03-28] Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-379>

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. *In: Zákony pro lidi* [online]. © AION CS, s.r.o. 2010-2021 [cit. 2021-03-28] Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Počet podnikatelů mezi lety 2017–2020	15
Tabulka 2 - Roční průměr denních intenzit dopravy v Hradci Králové, v ul. Sokolská na silnici I/31 (vozidla/den)	16
Tabulka 3 - Pohlaví respondentů	48
Tabulka 4 - Počet zadržených řidičských průkazů	48
Tabulka 5 - Počet zadržených řidičských průkazů dle pohlaví	48
Tabulka 6 - Chování řidičů na pozemních komunikacích	49
Tabulka 7 - Míra ovlivnění při zadržení řidičského průkazu.....	50
Tabulka 8 - Počet respondentů, kteří znají preventivní program.....	51
Tabulka 9 – Zdroj preventivních programů	52
Tabulka 10 - Obtížnost získávání řidičského oprávnění.....	53
Tabulka 11 - Obtížnost získávání řidičského oprávnění dle pohlaví	53
Tabulka 12 - Pohled na podmínky pro absolvování autoškoly.....	54
Tabulka 13 - Přehled o počtu respondentů, kteří spáchali dopravní přešůpek	54

Seznam grafů

Graf 1 - Počet registrovaných osobních automobilů v ČR	13
Graf 2 – Počet držitelů řidičského oprávnění skupiny B dle věku (2017 a 2019).....	22
Graf 3 - Vývoj dopravních nehod v České republice mezi lety 1961–2019.....	31
Graf 4 - Počty dopravních nehod v roce 2019 dle zavinění.....	32
Graf 5 - Celkový počet návštěv	46
Graf 6 - Čas vyplňování dotazníku	47
Graf 7 - Způsob ovlivnění zadržení řidičského průkazu na řidiče.....	50
Graf 8 – Nejčastější přestupky páchané respondenty	55

Přílohy

Příloha A: Dotazník k Sociálním dopadům na řidiče a okolí ve spojitosti s přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy

Dobrý den, jmenuji se Michaela Rejchrtová a jsem studentkou 3. ročníku oboru Sociální komunikace v neziskovém sektoru na Pedagogické fakultě Univerzity Hradec Králové. V rámci zpracovávání bakalářské práce se na Vás obracím s žádostí o vyplnění dotazníku, jehož hlavním cílem je zmapování sociálních dopadů na řidiče v souvislosti se zadržením řidičského průkazu. Jedná se zcela o anonymní dotazník, k jehož vyplnění postačí zhruba 5 minut.

*Povinné pole

1) Jste muž nebo žena? *

Muž

Žena

2) Myslíte si, že řidičské oprávnění může získat každý jedinec, neboť se jedná o triviální věc? *

Ano

Ne

3) Domníváte se, že jsou podmínky pro absolvování autoškoly adekvátní nebo by se měly zpřísnit? *

adekvátní zpřísnit

4) Považujete se spíše za klidného řidiče či agresivního? *

klidný agresivní

5) Dopustil/a jste se v minulosti dopravního přestupku? Pokud odpovíte kladně, uveďte jakého. *

Ano

Jakého? _____

Ne

6) Byl Vám zadržen řidičský průkaz?

Ano

Ne

V případě, že jste na tuto otázku odpověděli záporně, další dvě otázky nevyplňujte.

7) Ovlivnilo Vás zadržení řidičského průkazu na běžném způsobu života?

téměř ne velmi

8) Jakým způsobem Vás zadržení řidičského průkazu ovlivnilo (osobní život, zaměstnání apod.)?

9) Znáte nějaký preventivní program zaměřený na řidiče vozidel? Pokud odpovíte kladně, uveďte jaký. *

Ano

Jaký? _____

Ne

V případě, že jste na tuto otázku odpověděli záporně, další otázku nevyplňujte.

10) Odkud jste se o preventivním programu dozvěděl/a?

televize

rádio

internet

škola

zaměstnání

jiné _____