



Zdravotně
sociální fakulta
Faculty of Health
and Social Studies

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Fakulta zdravotně sociální
Katedra radiologie a toxikologie

Diplomová práce

Činnost Policie České republiky
ve správních územích Jihočeského kraje
se zaměřením na prevenci v souvislosti
s bezpečností silničního provozu

Vypracoval: Bc. Stanislav Máška
Vedoucí práce: Ing. Aleš Kudlák, PhD.

České Budějovice 2016

Abstrakt

Téma diplomové práce je zaměřeno na problematiku bezpečnosti dopravy na pozemních komunikacích. V roce 2015 zemřelo na silnicích Jihočeského kraje 62 osob a 194 osob bylo těžce zraněno. Na pokutách bylo uloženo téměř 18 milionů Kč. Tato čísla jasně ukazují, že problematika bezpečnosti na silnicích je stále aktuální téma a je zapotřebí se jí zabývat a věnovat pozornost prevenci a výchově účastníků silničního provozu již od raného věku.

Teoretická část diplomové práce zahrnuje přehled vývoje policie od starověku, kdy její funkce spočívala zejména v ochraně vnitřního klidu a pořádku, až po současnost, kdy činnost policie vystihuje heslo „Pomáhat a chránit“. Ústředním smyslem práce policie v podmínkách právního státu je ochrana občanů před ohrožením života a zdraví a zajištění bezpečnosti a ochrany majetku. Každý policista je vystaven při výkonu služby vysokým nárokům nejen po stránce profesionální, ale také po stránce psychické a mravní. Součástí policejní práce je dohled na silniční provoz, který spočívá zejména v organizování a provádění řízení provozu na pozemních komunikacích, kontrole dodržování povinností účastníků silničního provozu a dodržování pravidel provozu. S cílem pozitivně ovlivnit dopravně bezpečnostní situaci v určité lokalitě jsou organizovány dopravně bezpečnostní akce. V dané problematice bezpečnosti silničního provozu je nezbytné si uvědomit, že lidský faktor byl, je a bude nejdůležitější součástí celkového systému spolehlivosti a bezpečnosti.

Cílem diplomové práce bylo zjistit názor veřejnosti na provádění preventivně výchovné činnosti Policie České republiky v souvislosti s bezpečností silničního provozu a dále porovnat počet způsobených dopravních nehod v závislosti na věku řidiče.

Pro zpracování výzkumné části diplomové práce byla zvolena kvantitativní metoda formou dotazníkového šetření pro veřejnost. Anonymní dotazník byl zaměřen na názor veřejnosti v souvislosti s činností Policie České republiky v oblasti silniční dopravy. Celkem bylo použito 320 řádně vyplněných dotazníků. Pro výzkumné šetření byly stanoveny dvě hypotézy související s tématem. Dále byla provedena analýza údajů

z policejních statistik o činnosti Policie České republiky související s bezpečností dopravy a nehodovostí na pozemních komunikacích.

V rámci prevence bezpečnosti dopravy na silnicích je veřejnosti nejznámější akce BESIP „Nemyslíš, zaplatíš!“, následují přednášky na školách a dále jednorázové akce Policie České republiky jako např. „Zebra se za Tebe nerozhledne!“. Zajímavým zjištěním jsou výsledky nehodovosti dle věku řidiče, kdy byly v roce 2015 na pozemních komunikacích Jihočeského kraje řešeny policií nejčastěji nehody řidičů ve věku 30 až 49 let. V oblasti zvyšování bezpečnosti silniční dopravy zůstává prioritou služby dopravní policie zaměření na rizikové jednání řidičů motorových vozidel v souvislosti s porušováním pravidel silničního provozu, které má za následek vznik závažných dopravních nehod, způsobených zejména nedodržováním rychlostních limitů, nebezpečným předjížděním či agresivním a nesprávným způsobem jízdy. V souvislosti s nemotorizovanými účastníky silničního provozu je důležité zaměření policie na bezpečnost přechodů pro chodce a nezbytnost používání ochranných pomůcek na pozemních komunikacích. Neopomenutelnou problematikou zůstává i nadále boj proti alkoholu a drogám v silničním provozu a vytváření bezpečného dopravního prostoru.

Klíčová slova: policie, doprava, bezpečnost

Abstract

The topic of the thesis is focused on the issues of the safety of traffic on roadways. 62 people died and 194 people were seriously injured on roads in South Bohemian Region and almost CZK 18,000,000 was imposed in fines in 2015. These figures clearly show that the issue of road safety is still a hot topic and we need to deal with it and pay our attention and focus the prevention on the issues and that we need to engage in educating users of roads since their early age.

The theoretical part of the thesis incorporates the overview of policing from the ancient times, when the function of the police consisted mainly in keeping internal peace and order, to the present days, when activities of the police are characterized by the motto "To help and protect". The central purpose of policing in conditions of the rule of law is the protection of citizens from threats to life and health and to ensure the safety and protection of property. When on duty, every police officer is exposed to high demands – not only from the professional point of view but also from the mental and moral points of view. A part of the work of the police is to supervise the traffic on roads, which consists especially in organizing and conducting the management of the traffic on roadways, checking if road users fulfil their obligations and checking their compliance with the Highway Code. Actions and events which are focused on the safety of road traffic are organized in order to positively influence the situation of the safety of road traffic in certain areas. It is necessary to be aware of the fact that in issues of the safety of road traffic, the human factor was, is and will be the most important part of the overall system of reliability and safety.

The aim of the thesis was to find out the opinion of the general public on the issue of implementing preventive educational activities which are related to the safety of road traffic by the Police of the Czech Republic and to compare the number of traffic accidents by the age of drivers.

The quantitative method with the use of questionnaire survey of the general public was chosen for carrying out the research part of the thesis. The anonymous questionnaires targeted the opinion of the general public on the activities of the Police

of the Czech Republic in the field of road transport. In total, 320 properly completed questionnaires were used. Two hypotheses which are related to the theme were set for the research. Then, analysis of data which are related to the safety of road traffic and to road accidents (obtained from police statistics on the activities of the Police of the Czech Republic) was conducted.

Within the prevention of the safety of traffic on roads, the general public is the most aware of the action of BESIP¹ called "Think or clink!"; then, there are lectures at schools and other one-time actions of the Police of the Czech Republic, such as "Zebra will not look round instead of you!". Results of accident rates by the age of drivers are interesting: in 2015, accidents of drivers of the age category from 30 to 49 years were the most frequently dealt with by the police on roadways in South Bohemia Region. In the area of improving road safety, the Traffic Police Services, which are focused on risky behaviour of drivers of motor vehicles in connection with violating the Highway Code, which results in serious traffic accidents, which are mostly caused through not observing speed limits, dangerous overtaking or aggressive and wrong way of driving, remain the priority. In connection with the non-motorized road users, the focus of the police on the safety at pedestrian crossings and the necessity of using protective gear on roadways is important. The fight against alcohol and drugs on roads and creating the safe traffic space still remain very significant issues.

Keywords: police, transport, security

¹ **BESIP** – Czech abbreviation for SAFETTY OF ROAD TRAFFIC

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracoval (a) samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to – v nezkrácené podobě – v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných fakultou – elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne

.....

(jméno a příjmení)

Poděkování

Rád bych zde poděkoval panu Ing. Alešovi Kudlákov Ph.D. za odborné vedení práce a mojí rodině za podporu při studiu.

OBSAH

1	TEORETICKÁ ČÁST	12
1.1	POLICIE V HISTORICKÉM VÝVOJI STÁTU	12
1.1.1	<i>Termín policie z historického hlediska</i>	<i>12</i>
1.1.2	<i>Vývoj a začlenění policie ve správním aparátu.....</i>	<i>13</i>
1.1.3	<i>Reformy policejní správy v 18. století.....</i>	<i>14</i>
1.1.4	<i>Vývoj policejních sborů počátkem 20. století.....</i>	<i>15</i>
1.1.5	<i>Reorganizace policie v roce 1944</i>	<i>17</i>
1.1.6	<i>Sbor národní bezpečnosti po roce 1945.....</i>	<i>18</i>
1.2	DOPRAVNÍ SLUŽBA	18
1.2.1	<i>Dopravní prostředky</i>	<i>20</i>
1.3	POSTAVENÍ A ÚLOHA POLICIE V PRÁVNÍM STÁTĚ.....	21
1.3.1	<i>Policejní služba</i>	<i>23</i>
1.3.2	<i>Sociální úloha policie</i>	<i>25</i>
1.4	DOHLED NA SILNIČNÍ PROVOZ.....	28
1.4.1	<i>Účastníci provozu na pozemních komunikacích</i>	<i>29</i>
1.4.2	<i>Bezpečnost dopravy</i>	<i>31</i>
1.4.3	<i>Dopravní nehoda</i>	<i>32</i>
1.4.4	<i>Dopravní chování aneb člověk v roli řidiče.....</i>	<i>36</i>
1.4.5	<i>Ženy a muži za volantem.....</i>	<i>38</i>
1.5	PREVENCE MÁ SMYSL	39
1.5.1	<i>Dopravní výchova.....</i>	<i>44</i>
1.5.2	<i>Akce a projekty Policie České republiky.....</i>	<i>46</i>
2	HYPOTÉZY A METODIKA VÝZKUMU	48
2.1	HYPOTÉZY	48
2.2	METODIKA VÝZKUMU.....	48
2.2.1	<i>Použité metody</i>	<i>48</i>
2.2.2	<i>Charakteristika výzkumného souboru.....</i>	<i>49</i>
2.2.3	<i>Realizace výzkumu.....</i>	<i>50</i>

3	VÝSLEDKY	51
4	DISKUZE	84
5	ZÁVĚR	94
6	PŘÍLOHY	101

Seznam použitých zkratk

ČR	Česká republika
JčK	Jihočeský kraj
JNL	Jiné návykové látky
KT	Kontingenční tabulka

Úvod

Provoz na pozemních komunikacích patří neodmyslitelně ke každodennímu životu současného obyvatelstva. Potřeba přepravy osob, věcí či zvířat neustále stoupá a zvyšují se i rizika spojená s dopravou. V průběhu minulého století došlo k enormnímu nárůstu počtu vozidel, která se účastní silničního provozu. Významný pokrok zaznamenal i technický vývoj vozidel v oblasti jejich konstrukčních vlastností, výkonnosti či výbavy zajišťující vyšší bezpečnost vozů.

Přes veškerý technický pokrok není možné se vyhnout kolizím spojeným s provozem na komunikacích. Na jejich vzniku se podílí velké množství faktorů. Zde se uplatňuje jednak vliv stavu vozovky, momentálního počasí či technického stavu vozidla. Nejvýznamnějším činitelem v rámci silniční dopravy je ale člověk. Právě tento faktor však nejčastěji selhává a je velmi těžko ovlivnitelný.

Chování řidičů na silnicích, jejich rozhodovací schopnosti, agrese, únava či špatný zdravotní stav často nesou velký podíl na vzniku dopravní nehody. Je velmi důležité, aby si všichni účastníci silničního provozu uvědomili skutečnost, že jejich jednání na vozovce se podílí na míře bezpečnosti silniční dopravy. Správnému chování v dopravě se učí již malé děti, které přebírají hodnoty od svých rodičů. Pro žáky a studenty se uplatňuje výuka dopravní výchovy během studia. Pro informovanost dospělých fungují akce pořádané v souladu s problematikou bezpečnosti na silnicích. Nejznámější jsou pro veřejnost akce BESIP.

Přestože jsou účastníci dopravního provozu od mládí vzděláváni v problematice bezpečnosti silničního provozu, není možné se obejít bez preventivní a represivní činnosti policie. Tato činnost není samozřejmě u veřejnosti oblíbená, neboť mnoho řidičů porušuje pravidla silničního provozu, a sankce za toto jednání vnímají velmi negativně.

Pro zajištění co nejvyšší míry bezpečnosti v souvislosti s dopravou na pozemních komunikacích je nezbytné, aby si každý účastník uvědomil svou zodpovědnost, přijal ji a choval se tak, aby neohrožoval na silnicích sebe ani druhé.

1 Teoretická část

Policie České republiky je jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor zřízený zákonem České národní rady ze dne 21. června 1991. Policie České republiky vznikla z dosavadních českých složek Sboru národní bezpečnosti a stala se všeobecným bezpečnostním sborem České republiky. Je podřízena ministerstvu vnitra a jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku, chránit veřejný pořádek a předcházet trestné činnosti.

Činnost Policie České republiky se uplatňuje v rámci zajišťování bezpečnosti v oblasti dopravy na pozemních komunikacích formou dopravně bezpečnostních akcí, preventivních akcí či represivních opatření v souvislosti se snahou o zajištění bezpečné silniční dopravy či řešení následků dopravních nehod v součinnosti s ostatními složkami integrovaného záchranného systému.

1.1 Policie v historickém vývoji státu

Již ve starověku si vytvářely jednotlivé státy pro boj s nepřítelem instituci armád neboli vojska. Prvořadým úkolem armády byla obrana státu proti cizím protivníkům. Vedle toho jí náleželo také poslání chránit vnitřní stabilitu státu. S rozvojem organizace státu postupně docházelo ke specializaci jeho jednotlivých složek. Vedle vojska se začaly objevovat samostatné bezpečnostní čili policejní sbory, které byly zaměřeny zejména na ochranu vnitřního klidu a pořádku.(1)

1.1.1 Termín policie z historického hlediska

Nejběžnějším označením pro veškeré typy bezpečnostních sborů ve světě je termín policie. Tento výraz má své kořeny v řeckém slově polis (obec, město,

přeneseně stát) a politeia (státní správa, svobodná obec, správa věcí veřejných, péče o blaho obce). Výraz policie v moderním slova smyslu se začal užívat ve Francii na přelomu 14. a 15. století.(1)

Kromě jiných užívaných pojmů je zajímavé označení bezpečnostních sborů užívané v českém prostředí na přelomu 19. a 20. století. V té době byl používán výraz hoslovanského původu četnictvo. V dřívějších dobách byl užíván jako označení pro lupiče či bandity na základě jejich sdružování do čet. V pozdější době došlo k obrácení významu tohoto slova, jímž byli označováni příslušníci oddílů určených pro boj s banditismem.(1)

Samotný termín policie byl definován v různých dobách na základě obsahu její činnosti. Ve 30. letech 20. stol. charakterizoval policii prof. Hoetzel takto: „...*specifické pole policie je ve veřejné správě, jejíž součástí, resp. stránkou policie jest. Jejím úkolem jest chrániti preventivně neb represivně určité právní statky ať úkony nevrchnostenskými (např. pozorováním, varováním, poučováním) neb úředními zákazy a příkazy...*“ (1, s.19-20) Samotné vymezení pojmu a specifikace rozsahu jeho náplně procházela dlouhodobým vývojem, v němž se postupně uplatňovala zcela různorodá hlediska.(1)

1.1.2 Vývoj a začlenění policie ve správním aparátu

Na rozdíl od vojenských záležitostí nenacházíme o starověkých policiích příliš mnoho informací. To je způsobeno zejména nedokonalou diferenciací armády a policie v té době. První zprávy o vojenských institucích se objevují až v době antických států. V Athénách působí již ve 4. století př. n. l. skytští lučištníci, kteří konají pořádkovou službu. Pád Západořímské říše znamenal nejen rozklad latinské části impéria, ale i zánik po staletí budovaných institucí. V následující době nacházíme policejní organizace spíše u dědiců tradic impéria, nežli v ostatní barbarské Evropě.(2)

Středověké bezpečnostní systémy byly značně různorodé. O výkon bezpečnostní služby se dělili panovníci, šlechta a později i nově vznikající města. Trvalo však mnoho

staletí, než se vyvinuly moderní bezpečnostní složky. Po dlouhou dobu měly univerzální charakter. Ve středověku se setkáváme s městskými žoldnéry, kteří konají pořádkovou službu v ulicích, z našeho hlediska jsou tedy policisty, hlídají městské vězení jako dnešní vězeňská stráž, střeží městská mýta jako nynější celní či finanční stáž. V případě potřeby vyrážejí také pronásledovat lupiče a bandity v okolí města jako moderní četnictvo. Za války pak chrání hradby a jsou v rámci zemské hotovosti i součástí bojující armády spolu s vojenskými polními jednotkami.(2)

1.1.3 Reformy policejní správy v 18. století

Za vlády Karla IV. se objevily první tendence k sjednocení policejní organizace. Podstatnými složkami reformy bylo oddělení policejní správy od justice, dále zřízení krajských úřadů s vrchním dozorem nad policií a specifický vývoj policie ve Vídni. Realizace reformy ve Vídni však narážela na nemoc staré monarchie, kterou byla překerní finanční situace. Vídeň byla rozdělena na čtyři čtvrti a dva obvody. V každé z těchto lokalit byli ustanoveni dva vrchní komisaři. Každému z vrchních komisařů podléhalo několik nižších komisařů z řad měšťanstva. Celkem jich bylo asi sto a každému z nich příslušel dozor nad obyvateli několika domů. Dle instrukcí přispívali k zachování veřejné bezpečnosti a udržení dobrého pořádku, dozírali potají na obyvatele svěřených domů, dávali pozor na tajné schůze a shromáždění, prováděli dozor v krčmách a dozírali na cestující cizince a kontrolovali jejich řádné přihlášení. Podezření z porušování policejních předpisů hlásili příslušnému vrchnímu komisaři. Nižší komisaři dostávali poměrně nízký plat, ale hlavní výhodou jejich funkce spočívala v osvobození od živnostenské daně. Když vláda toto osvobození zrušila, ztratila funkce nižšího komisaře pro měšťany přitažlivost. Jde o názorný příklad toho, že se nevyplácí přílišné šetření ve státní a veřejné správě.(2)

Druhá policejní reforma spadá do období vlády Marie Terezie. V roce 1767 byl podán první návrh na zřízení policejního ředitelství. Vzorem pro zřízení policejního ředitelství ve Vídni byla pařížská struktura, fungující již od roku 1667. Zajímavé jsou

kvalifikační požadavky na policejní úředníky. Ti museli znát správní předpisy a záležitosti a také mít dobrou znalost francouzského a italského jazyka vzhledem ke značnému pohybu cizinců ve městě, právnická studia byla výhodou.(2)

V období habsburské monarchie navazovala organizace státní policie na reformy osvícenského absolutismu, které její výkon zcentralizovaly a zpřesnily předmět její činnosti. Policejní agenda spadala do působnosti ministerstva vnitra. Organizaci státních policejních úřadů upravilo císařské nařízení z roku 1850. Konkrétní rozsah působnosti jednotlivých policejních ředitelství a komisariátů upřesňovalo ministerstvo při jejich zřizování. Úkoly policejního charakteru dostávalo i četnictvo, finanční stráž a některé specializované úřady. K zajištění svých úkolů disponovaly civilní a uniformovanou policejní stráží.(6)

1.1.4 Vývoj policejních sborů počátkem 20. století

Policejní sbory existovaly od roku 1918. U policie byl napodobován předlitavský model bývalé monarchie ve formě, ve které existoval před 1. světovou válkou. Četnictvo nové republiky bylo pěší službou, zatímco u policie nacházíme i jízdní neboli hypomobilní oddíly. Postupný rozvoj motorizace se postupně projeví u obou složek, takže služební motorová vozidla posléze využívají policisté i četníci.(3)

Policie vycházela z předchozích předpisů a nařízení, pouze účelově upravených. Vlastní zákonnou normu přinesl až zákon č. 230/1922 Sb., o sborech stráže bezpečnosti. Ty jí byly sice jednotným způsobem upraveny, nikoliv však sjednoceny. Mezi hlavní úkoly a poslání policie náležela uniformované stráží pořádková a strážní služba, neuniformovaná stráž zajišťovala zpravodajské služby. Výkon služby byl upraven služebním řádem Ministerstva vnitra. Podle něj uniformovaná stráž vykonávala hlídky a pochůzky a hlídala vězně, poskytovala první pomoc, konala službu telefonní a telegrafní a vykonávala další úkoly v souvislosti se zajištěním bezpečnostní služby. Neuniformovaná stráž vykonávala kromě služby zpravodajské také vyšetřovací,

dohledací, pátrací, kancelářskou, ordonanční, telefonní a telegrafní a práce daktyloskopické.(3)

Postupný rozvoj motorizace a zvětšení frekvence dopravy v Praze vyžadoval regulaci. Proto bylo v roce 1919 zřízeno oddělení dopravní stráže. Vybraní policisté absolvovali pouze krátký kurz v délce 7,5 hodiny. Původně se počítalo s tím, že služba u dopravního oddělení bude trvat jen 6 měsíců a poté se strážníci vrátí na svá původní místa a budou vystřídáni dalšími. Dopravní policisté řídili dopravu na křižovatkách, tzv. „stopkaři“ měřili rychlost motorových vozidel a dohlíželi také na chodce.

Dopravní strážníci byli vybaveni přilbami dle anglické policie a náprsním štítkem s nápisem „Dopravní stráž“. Jejich výzbroj tvořily šavle, které ale ve službě překážely a byly proto odstraněny, pistole Praga a černé gumové obušky. Ty se užívaly také jako směrovky.(3)

Dopravní stráž byla postupně posílena o další policisty. V případě potřeby byly do terénu vysílány i mobilní cyklistické hlídky, které fungovaly jako součást dopravního oddělení. Tento oddíl byl však po dvou letech zrušen. V roce 1927 byla dopravní policie zmodernizována založením motorového oddílu. Ten byl vybaven motocykly s přívěsným vozíkem. Automobily byly zavedeny téměř o 10 let později. V té době již dopravní službu, včetně řízení provozu, vykonávala i jednotlivá okresní policejní komisařství.(3)

V roce 1921 byl zaveden nový uliční a jízdní řád, podle něhož mohla policie pokutovat některé přestupky na místě – tzv. blokové řízení. Zpravidla se ukládala nejnižší pokuta ve výši 2 Kč. V polovině 20. let lze vidět první kroky k dopravní osvětě. Byl prováděn průzkum hustoty provozu v různých částech Prahy a rovněž byl natočen film s dopravní problematikou, který byl promítán v pražských kinech.(3)

V roce 1927 byl zaveden první semafor. Postupně byly instalovány semaforey i na dalších křižovatkách. První semaforey byly řízeny ručním přepínáním, později automaticky, což umožnilo dosáhnout i „zelené vlny“ při rychlosti 30 km.h⁻¹. Postupně se zaváděly také označené přechody pro chodce. Dopravní hlídky byly vybaveny stopkami, aby mohly pokutovat řidiče, kteří překročili povolenou maximální rychlost.

Podle pražského vzoru byla později dopravní služba zaváděna i v ostatních městech. Její úkoly zahrnovaly zjišťování a vyšetřování nehod a úrazů, které vznikly v souvislosti s provozem vozidel všech druhů na silnicích. Dále zjišťování a stíhání přestupků páchaných jednotlivými uživateli silnic. Jednalo se na jedné straně o represii – stíhání viníků nehod a úrazů a na straně druhé o prevenci – donucení řidičů zachovávat bezpečnostní předpisy.(3)

Zajímavé je, že za 1. republiky se jezdilo vlevo a změna směru bývá tradována až jako následek německé okupace v roce 1939.(3)

1.1.5 Reorganizace policie v roce 1944

Reorganizace protektorátní policie byla jedním z důsledků Heydrichova působení. Jejím smyslem bylo přizpůsobení protektorátní organizace německým strukturám a jejich přímé podřízení německému velení.(4)

Byla zřízena funkce generálního velitele uniformované policie a generálního velitele neuniformované policie. Pořádková policie byla nyní označována jako uniformovaná protektorátní policie a bezpečnostní policie jako neuniformovaná protektorátní policie. Obě složky byly od sebe odděleny. Generálním velitelům byli podřízeni inspektoři uniformované a neuniformované protektorátní policie. Jejich působení se vztahovala na vedení, zejména na úpravu služby a služebního dozoru, přibírání dozoru, výcvik, školení, výzbroj a výstroj, služební kázeň a osobní a hospodářské záležitosti protektorátní policie.(4)

Uniformovanou protektorátní policii tvořilo četnictvo, uniformovaná vládní policie, uniformovaná obecní výkonná policie a požární ochranná policie. Neuniformovanou protektorátní policii tvořila vládní kriminální policie a obecní kriminální policie.(4)

Inspektorům uniformované protektorátní policie náležely také věci požární ochrany a okamžitá opatření při katastrofách.

Protektorátní policie byla doplňována z dobrovolných uchazečů, kteří museli splňovat určité podmínky. Mezi ně patřila německá nebo protektorátní příslušnost,

průkaz, že nejsou židy ani jejich míšenci, způsobilost k jednání, průkaz o znalosti německého jazyka, duševní a tělesná způsobilost, tělesná výška nejméně 170 cm, stáří 18 až 25 let, stav svobodný, ovdovělý nebo rozloučený, ale bezdětný a bez alimentálních závazků.(4)

1.1.6 Sbor národní bezpečnosti po roce 1945

Přelomový rok 1945 s sebou přinesl potřebu změny právního postavení policejního sboru. Byly určeny hlavní zásady výstavby bezpečnostního aparátu. Stanoveno bylo nerozpouštět četnictvo a policii, ale očistit a ponechat ve výkonu služby, protože zatím nemohly být nahrazeny novými vycvičenými orgány. Dále podchytil ozbrojenou masu občanstva a snažit se do bezpečnostní služby urychleně začlenit mladé vhodné lidi a utvořit zvláštní pohotovostní jednotky jako zálohu pro pohraničí.(5)

Sbor národní bezpečnosti (dále jen SNB) byl vytvořen jako výkonný orgán správy národní bezpečnosti z vybraných partyzánských a revolučních jednotek a z osob, které se vrátily z koncentračních táborů po prozkoumání jejich státní, národní a mravní spolehlivosti. Úkolem SNB bylo podle stávajících zákonných předpisů a nařízení pověřených úřadů udržovat na území ČSR veřejný pořádek a bezpečnost. Součástí SNB byla veřejná bezpečnost, pod kterou spadala pořádková služba, dopravní služba a kriminální služba.(5)

1.2 Dopravní služba

Výkonem dopravní služby se nově vytvořený bezpečnostní aparát zabýval pouze okrajově. Na základě organizačního řádu ministerstva národní bezpečnosti z roku 1952 byl vytvořen výkonný aparát, který se specializoval na zajišťování bezpečnosti

a plynulosti silničního provozu a dopravního pořádku na území ČSR. Tento odbor se dělil na tři referáty. První oddělení se zabývalo řízením silničního provozu, druhé oddělení mělo na starosti řidičské průkazy a třetí oddělení řídilo výchovu občanstva a řidičů.(5)

Významným mezníkem dopravní policie byl rok 1953, kdy dochází k vytvoření dopravních inspektorátů, jímž přísluší péče o bezpečnost a plynulost provozu na silnicích. Mezi úkoly dopravních inspektorátů spadalo řízení silničního provozu, dozor na provádění výcviku a školení řidičů, jejich výchova k uvědomělé disciplíně, socialistickému poměru ke společnosti a hospodářským hodnotám a vydávání příslušných průkazů. Dále zajišťovaly výchovu ostatních uživatelů silnic k dopravní disciplíně a pomáhaly při výchově školní mládeže, také vyšetřovaly dopravní nehody. Dozorovaly nad technickým stavem vozidel, aby konstrukce a stav vozidel neohrožovaly bezpečnost a plynulost provozu na silnicích, zajišťovaly schvalování technické způsobilosti vozidel k provozu, vedly evidenci řidičů a motorových vozidel, výcvikových zařízení a jejich učitelů. Úzce spolupracovaly s pojišťovnami při provádění pojištění.(5)

Dopravní inspektoráty měly, oproti současnosti, úpravu zvláštní trestní pravomoci ve věcech trestání dopravních přestupků, které bylo vyjmuta z působnosti trestního zákona a trestního řádu.(5)

Vzhledem k potřebě neustále zvyšovat péči o silniční provoz, zejména prohlubováním kázně všech uživatelů silnic, odborné způsobilosti řidičů a zlepšováním technického stavu vozidel, vznikl v roce 1956 Hlavní dopravní inspektorát, který měl za úkol zejména řídit a kontrolovat činnost podřízených dopravních inspektorátů, rozhodoval o jejich odvolání a spolupracoval se Státní pojišťovnou při řešení otázek pojištění.(5)

V šedesátých letech se dopravní služba zabývala dozorem nad silničním provozem a nad dodržováním pravidel silničního provozu všemi jeho účastníky, dozorem nad technickým stavem motorových vozidel přímo v silničním provozu, organizací a řízením městského provozu, preventivní a výchovnou činností, projednáváním dopravních přestupků, rozhodováním o odnímání řidičského oprávnění pro ztrátu

spolehlivosti, zpracováním podkladů pro vedení statistiky dopravních nehod, účinným využíváním vyhodnocených výsledků pro preventivní a represivní činnost.(5)

Častou formou činnosti byly i v této době dopravně bezpečnostní akce, které byly vyhlášovány příslušnými náčelníky v rámci okresu, kraje nebo celostátně. Podle zaměření byly prováděny akce „X“, které se zaměřovaly na všeobecný dozor nad silničním provozem, nebo akce „Y“, které byly zaměřeny na dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů řidiči.(5)

Významným počinem pro zvyšování odbornosti příslušníků dopravní služby bylo zřízení Střední odborné školy v Jihlavě v polovině šedesátých let. Škola v jedno či dvouletém studiu a v krátkodobých kurzech připravovala výkonné příslušníky, techniky, zkušební komisaře a řídicí pracovníky pro výkon dopravní služby.(5)

1.2.1 Dopravní prostředky

Bezpečnostní orgány musely reagovat v zájmu zajištění odpovídající akceschopnosti na zvyšování přepravní rychlosti a využívání moderních dopravních prostředků pachateli nejzávažnějších trestních činů.(7)

Do roku 1876 byl výkon služby prováděn, s výjimkou využívání erárních koní, výhradně formou pěších hlídek a obchůzek. Až po vzniku samostatného československého státu bylo povoleno použít osobních, nákladních a rychlíkových vlaků, autobusů Československých státních drah a poštovních autobusů. Při pronásledování zločinců bylo možno požadovat dopravní prostředky od obce, eventuálně od okresního politického úřadu.(7)

Prvním erárním dopravním prostředkem byla jízdní kola, kterými byly vybavovány četnické stanice od roku 1924. Při zřízení četnických pátracích stanic byly tyto vybaveny motorovými koly s postranním vozíkem, která sloužila k přepravě psůvoda se služebním psem a potřebného technického vybavení. Používáním motorových kol se zvýšila mobilnost příslušníků pátracích stanic, nastávaly však problémy v zimním a deštivém počasí. Meteorologické vlivy negativně působily na přepravované osoby,

jejich výstroj i na převážené vybavení. Ve snaze řešit uvedené problémy se rozhodla četnická správa o postupném vybavování stanic automobily. Prvních 15 kusů automobilů obdržely nejvíce vytížené stanice v roce 1931. Automobily se mohly využívat pouze za nepříznivého počasí, jinak byla dále využívána motorová kola s postraním vozíkem.(7)

Pozitivní zkušenosti s používáním motorových kol a automobilů četnickými pátracími stanicemi přispěly k rozhodnutí četnické správy vybudovat specializované útvary. V roce 1933 byly převedeny do podřízenosti velitelů četnických oddělení četnické pátrací stanice a následně byly zřizovány i četnické pohotovostní oddíly a četnické silniční kontrolní stanice, které byly vybavovány jízdními koly, motocykly, osobními automobily a autokary.(7)

Nejmodernějším dopravním prostředkem používaným četnictvem byla letadla. Jednalo se o stíhací a pozorovací letadla, kterými byly vybaveny četnické letecké hlídky. (7)

1.3 Postavení a úloha policie v právním státě

I v demokratickém státě je zapotřebí policejní organizace, která svým systematickým, preventivním a represivním působením spoluzajišťuje udržování pořádku a vnitřní bezpečnosti státu. Její činnost je, na rozdíl od policejního státu, striktně vymezena zákonným rámcem s jasně vymezenými úkoly a respektuje základní ideje právního státu.(8)

Vzhledem k charakteru poslání policie je jasné, že policie jako taková nemůže být demokratickou organizací. Policie je institucí specifického byrokratického typu, s typickým vysokým stupněm formalizace většiny činností a prostor pro samostatné rozhodování a postup je zde značně omezen. Řídící struktura policie je pyramidní, s vnitřním členěním a je plně podřízena plnění daných úkolů.(8)

Činnost policie lze v demokratickém státě aplikovat dvěma odlišnými přístupy. Ty se odlišují v náhledu na různou míru ingerence policie do práv občanů a z toho

vyplývající charakter policejní práce. První možností je liberální přístup, který spatřuje hlavní úlohu policie ve všeobecné a striktně neutrální ochraně individuálních práv a svobod občanů daného státu. Tím dochází k zajištění klidu a stability ve společnosti a následně i bezpečnost a veřejný pořádek. Podstatná je zde i těsná spolupráce policie a občanů, neboť ti berou policii jako partnera a pomocníka. Zemí, kde je liberální systém uplatňován, je Velká Británie, avšak i zde dochází vlivem událostí (zejména teroristických útoků) k postupnému zvyšování pravomocí policie. Druhým přístupem v činnosti policie je konzervativní přístup, který zdůrazňuje spíše donucovací charakter policejní práce. Policie striktně dodržuje ustanovení právních předpisů, na jejichž důsledné dodržování dohlíží. Svou převážně represivní činností se policie výrazně odděluje od občanské společnosti. Vůle policie na participaci na zajišťování bezpečnosti je snížena. Policie je vnímána zejména jako kontrolní, dozorčí orgán, postavený nad či mimo společnost. Tento přístup je uplatňován zejména v dobách krize či jako reziduum v posttotalitních státech.(8)

V obou přístupech k výkonu policejní činnosti jsou neměnné základní uplatňované principy.

Policejně bezpečnostní činnost liberální i konzervativní uplatňuje shodné základní principy.

Princip demokratismu a humanismu vyjadřuje cílevědomou ochranu společenských hodnot, která náleží každému bez rozdílu pohlaví, rasy, barvy pleti, jazyka, víry a náboženství, politického či jiného smýšlení, národního původu, příslušnosti k národnostní či etnické menšině, rodu nebo jiného postavení a majetku. Princip humanismu vychází právě z podstaty výkonu policejně bezpečnostní činnosti, která má za úkol chránit život, zdraví, svobodu a důstojnost člověka.(8)

Princip legality neboli zákonnosti vychází ze skutečnosti, že policejní činnost má právní povahu a řídí se tedy ústavními zákony a ostatními závaznými právními předpisy. Tento princip ukládá povinnost zdržet se chování, které zákon příslušnému policejně bezpečnostnímu orgánu nepřiznává, ale také povinnost využít všech možných a dostupných metod a prostředků, které právní řád přiznává a povoluje.(8)

Dalším uplatňovaným principem je princip vědeckosti. Ten vyjadřuje nutnost a povinnost policejně bezpečnostních orgánů neustále zvyšovat standard poznání a využití nejmodernějších a nejefektivnějších metod boje s kriminalitou. Můžeme zde hovořit o uplatnění postupu *lege artis*, neboli dle pravidel, jak ho známe z lékařství. V tomto principu hrají významnou úlohu vědeckovýzkumné a vzdělávací instituce.(8)

Na zásadu legality navazuje princip přiměřenosti, který znamená požadavek zasahovat do práv a svobod občanů jen v mezích zákona a jen v nezbytném rozsahu. Rozhodující je hledisko výběru metod a prostředků, způsob jejich použití a časové hledisko jejich použití.(8)

Princip subsidiarity znázorňuje povinnost policie zasáhnout až v případě, kdy příslušné orgány, jejichž úkolem je správa určité oblasti, na vzniklou nežádoucí událost nereagují nebo ji nejsou schopni zvládnout vlastními silami a prostředky. Zasahují tedy až podpůrně, pomocně.(8)

Předpokladem kvalitního plnění úkolů v oblasti vnitřní bezpečnosti je princip jednoty prevence a represe. Prevence přitom představuje primární strategickou metodu. Represe je využívána až po vyčerpání všech možných preventivních opatření. Obě metody tvoří fungující systém, neboť jedním z preventivních opatření je i hrozba represe.(8)

Dodržení principu utajení je nutné k zajištění některých bezpečnostních opatření tak, aby nedošlo ke zmaření jejich účelu. Tento princip je přímo určen povinností mlčenlivosti.(8)

1.3.1 Policejní služba

Policejní prostředí má své hierarchické uspořádání, které má pevně dané velitelské pravomoci. Toto prostředí je značně neosobní, drsné, s blízkým kontaktem se zločinem. Neustálá přítomnost nebezpečí, časté setkání se smrtí a ostatní náročné situace negativně působí na osobnost každého policisty. Na policistu jsou kladeny vysoké nároky nejen po stránce profesionální, ale zejména po stránce psychické

a mravní. Ústředním smyslem práce policie v podmínkách právního státu je ochrana občanů před ohrožením života a zdraví, zajištění bezpečnosti a ochrana majetku. Při výkonu své profese se policista často dostává do situací, kdy může být ohroženo jeho zdraví nebo život. Policista se může ocitnout také v situaci, kdy je mu nabídnut úplatek či může být nucen k protiprávnímu jednání výhrůžkami proti jeho osobě nebo osobám jemu blízkým. Záleží na osobnosti policisty, jak se v takových situacích zachová.(9)

Specifika policejní služby umožňují policistům uplatňovat dalekosáhlé pravomoci. Tyto pravomoci mají policisté využívat při stálém vědomí, že vykonávají oprávněnou veřejnou službu zaměřenou na ochranu práv a svobod občanů. Policie ve znamení hesla *POMÁHAT A CHRÁNIT* se snaží deklarovat, že policie není pouze veřejnou složkou moci zaměřenou na represii, ale i na pomoc a službu občanům. Toto pojetí výkonu policejní služby ji řadí mezi pomáhající profese.(9)

Policista, přestože je vnímán jako představitel výkonné státní moci, je také jenom člověk a prožívá svůj osobní život jako každý jiný. Policejní prostředí má svá specifika a proces personalizace představuje pro policistu utváření osobnosti v tomto prostředí. Zde si osvojuje dané sociální role a identifikuje společenské hodnoty, které jsou respektovány společností.(9)

Každá společnost si utváří určitou představu o jednotlivých profesích, tedy i o policii. Na vytvoření obrazu policie se podílí každý jednotlivý policista. Každé pochybení na straně policie vnímá veřejnost velmi citlivě, což není prospěšné pro vytváření pozitivního obrazu. Policejní služba spadá mezi povolání, kde je rámec práv a povinností vymezen zákonnými a jinými právními normami a služebními předpisy. Policisté jsou přijímáni do služebního, nikoli do pracovního poměru. Tato skutečnost je upravena zákonem o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů. Služební činnost policisty se odehrává v právním rámci, který vymezuje pro policistu charakter, způsoby a obsah jednání i použité prostředky. Prosazování zákona není pouhá aplikace standardních postupů na standardní problémy, ale jedná se spíše o umění vyžadující po policistovi, aby rozuměl jak literě, tak duchu zákona.(9)

Při výkonu činnosti dbá policista na dodržování zákona, přičemž správně a přiměřeně využívá pravomocí, které jsou mu svěřeny. Není přípustné, aby někdo prosazoval zákon nezákonným, diskriminačním nebo svévolným způsobem. Lidský faktor nesmí ohrozit požadavky zákonnosti a svévolnosti při prosazování zákona. Je potřeba mít na paměti, že osobnost policisty patří mezi nejdůležitější profesionální nástroje. Proto jsou policisté školeni a vzděláváni k tomu, aby si vypěstovali osobní postoje a způsoby jednání, které jim umožní správně vykonávat svěřenou činnost. Za žádných okolností nesmí policista dopustit, aby výkon jeho činností byl ovlivněn osobními pocity, sympatiemi či antipatiemi. Veřejnost má právo od policistů očekávat příkladné chování, což představuje dodržování právních předpisů a nezneužívání svého postavení. Policista i mimo službu reprezentuje policejní sbor. Z popsaného pohledu na osobnost policisty vyplývá, že samotné získání profesní odbornosti nestačí. Důležité jsou především osobnostní předpoklady pro danou profesi, které by měli být zohledňovány v přijímacím řízení.(9)

1.3.2 Sociální úloha policie

Hovoříme-li o sociální úloze policie, jedná se o funkce, které plní policie v demokratickém právním státě. Musíme zde zdůraznit úlohu, jakou je předcházení a odhalování zločinů, udržování nebo obnovování sociálního pořádku, poskytování pomoci lidem v případech nouze a ochrana lidských práv.(10)

Demokratický právní stát přitom chápeme jako vzešlý ze společenské smlouvy svých občanů delegováním pravomocí zdola nahoru, přičemž jeho hlavním účelem je zajišťovat svobodu jedince, který sám sobě vymezuje míru svého zasahování do svobody jedince a který je v tomto smyslu kontrolován lidem. Tento stát respektuje občany jako svobodné, vzájemně si rovné a svéprávné bytosti. Je založen na principu plurality, na vůli většiny vzešlé ze svobodných voleb a zároveň na respektování práv menšin. Tento stát formuluje základní, obecně závazná pravidla a dohlíží nad jejich dodržováním.(10)

Policie v právním státě není závislá na politické moci. To je rozdíl oproti totalitnímu státu, kde je policie pouze represivním orgánem státu, který má absolutní moc. Je založena na direktivním řízení a slouží výhradně jako nástroj udržení stávající moci.(10)

V demokratickém právním státě policie neslouží individuálním ani skupinovým zájmům a cílům. Není privilegovanou institucí, která stojí kdesi nad občanskou společností či snad dokonce proti ní, ale je zcela integrovanou součástí demokratického právního systému a je podrobena jeho zákonům, kontrolním mechanismům a principům. Smysl a poslání policejní služby v podmínkách Policie České republiky vyjadřuje slogan „Pomáhat a chránit“. V těchto dvou slovech, která nejsou jen líbivým a prázdným heslem, je obsažen smysl celé reformy naší policie, posun jejích činností ve směru k občanovi.(10)

Od vzniku policie, který se traduje v Čechách od konce 18. století, až do 60. let 20. století fungoval tzv. klasický model policejní práce. Tento centralistický a v podstatě vojenský model začal narážet na nové okolnosti, které postupně vedly k nutnosti změny. Západoevropské státy začaly v 70. letech prosazovat nový model policejní práce, který vyžadoval novou taktiku a nové organizační přístupy. V nich se zaměřují zejména na užší vztah s veřejností, minimalizaci vstupu politických zájmů do policejních struktur, systémovou, důslednou a transparentní kontrolu bezpečnostních služeb včetně policie, důraz je kladen na preventivní nikoli represivní aktivita v činnosti policie. Policie má větší volnost při volbě metod a prostředků, její rozhodování je delegováno na nižší úroveň řízení a vypracovávají se kvalitativní a nikoli jen kvantitativní způsoby hodnocení práce policistů. Jedná se o zásadní změnu oproti předchozím desetiletím.(10)

U značné části veřejnosti však stále přetrvává podezření, že policie je občanům výrazně nadřazený, privilegovaný a v podstatě výlučně represivní orgán. Společenské klima není stále ještě dostatečně silně nakloněno přesvědčení, že cílem policie je péče o blaho, bezpečnost, jistotu a klid občanů. Změna tohoto postoje bude vyžadovat nejen delší časový odstup, ale také mnoho trpělivého úsilí od policie jako celku, od chování

a jednání každého jednotlivého policisty, ale také od občana samého, od jeho ochoty spolupracovat a vzít na svá bedra spoluodpovědnost za své vlastní bezpečí.(10)

Z toho vyplývá jednoznačný požadavek vysoké profesionality. To ovšem neznamená pouhé splnění vysokých kritérií odbornosti. Znamená to celý komplex požadavků na schopnosti a dovednosti policisty, který zahrnuje i vysokou úroveň zodpovědnosti při posuzování morálních situací.(10)

Cílem reformy policie je, aby po implementaci hlavních reformních opatření poukazovala ke kompetencím jako je efektivita, účelné hospodaření, akceschopnost, modernost a komunikativnost a vstřícnost.(10)

Policejní služba není zaměstnání jako každé jiné. Na policisty jsou kladeny i vysoké nároky morální a mravní. Podmínkou ke vstupu do služebního poměru je složení služebního slibu. Tato povinnost nemá pouze rituální charakter. Zákodárce jasně stanoví, že v případě nedostavení se příslušníka ke složení slibu nebo odmítnutí služebního slibu složit, služební poměr vůbec nevznikne. Platná legislativní úprava rovněž předkládá okamžité propuštění policisty ze služebního poměru při závažném porušení služebního slibu.(10)

Služební slib zní: „Slibuji na svou čest a svědomí, že při výkonu služby budu nestranný a budu důsledně dodržovat právní a služební předpisy, plnit rozkazy svých nadřízených a nikdy nezneužiji svého služebního postavení. Budu se snažit vždy a všude chovat tak, abych svým jednáním neohrozil dobrou pověst bezpečnostního sboru. Služební povinnosti budu plnit řádně a svědomitě a nebudu váhat při ochraně zájmů české republiky nasadit i vlastní život.“(11)

Při výkonu služby se může policista dostat do situace, kdy bude pokoušena jeho mravní a etická stabilita. V souvislosti s pravomocemi veřejného činitele může dojít ke zneužití postavení formou korupčního jednání, které je spojeno s porušením principu nestrannosti při rozhodování. Toto chování je motivováno snahou po materiálním zisku nebo získání jiných výhod. V širším smyslu je korupční jednání mravním a etickým selháním. Tento negativní společenský jev je postižitelný především trestnými činy proti pořádku ve věcech veřejných. Jedná se zejména o trestný čin přijetí úplatku,

podplácení, zneužití pravomoci úřední osoby či neoprávněné nakládání s osobními údaji.(24)

Zásady morálního a etického přístupu policistů jsou zakotveny v Etickém kodexu policie České republiky. Ten vyjadřuje principy, které by měli všichni příslušníci Policie České republiky sdílet a dodržovat. Kodex zahrnuje cíle, základní hodnoty, závazky a osobní a profesionální přístup příslušníků policie. Mezi závazky vůči společnosti kodex uvádí nutnost zásadně odmítat jakékoliv korupční jednání a dary či jiné výhody, jejichž přijetím by mohlo dojít k ovlivnění výkonu služby.(25)

1.4 Dohled na silniční provoz

Dohled na silniční provoz spočívá kromě jiného také v organizování a provádění řízení provozu na pozemních komunikacích, kontrole dodržování povinností účastníků silničního provozu a dodržování pravidel provozu, který probíhá na pozemních komunikacích. Zabývá se také dohledem nad technickým stavem vozidel a jeho kontrolách přímo v silničním provozu, řízením městského provozu a dodržováním právních předpisů.(12)

Způsob, jakým je prováděn dohled na silniční provoz, stanoví vedoucí na základě rozboru dopravně bezpečnostní situace. Dohled na silniční provoz je realizován základní kontrolou, speciální kontrolou, průběžnou dlouhodobou kontrolou a dopravně bezpečnostní akcí nebo opatřením.(12)

Základní kontrola je prováděna přímým dohledem na silniční provoz, dohledem na dodržování pravidel silničního provozu všemi jeho účastníky, kontrolou dokladů předepsaných k řízení a provozu vozidla, technického stavu vozidel přímo v provozu, kontrolou dokladů k přepravovanému nákladu a kontrolou dodržování povinností vyplývajících z právních předpisů. Dále spočívá v kontrole dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel, ve zjišťování dopravně technického stavu pozemních komunikací, dopravních značek a zařízení, vyhledávání trestné činnosti, pátrání po osobách, vozidlech, zbraních, odcizených věcech,

výbušninách apod. Zabývá se také zjišťováním pohybu zájmových vozidel a osob a přiměřeném dohledu na veřejný pořádek.(12)

Speciální kontroly jsou prováděny k účinnému řešení porušování jednotlivých pravidel silničního provozu. Její nedílnou součástí je základní kontrola. Plánování a organizace speciální kontroly v rámci běžného výkonu služby musí odpovídat svým zaměřením na řešení určené problematiky. Mezi speciální kontroly patří kontrola dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů, kontrola dodržování stanovené rychlosti jízdy, kontrola formou skrytého dohledu, dále kontrola technického stavu vozidel, dodržování vybraných ustanovení pravidel silničního provozu na určitém teritoriu a jiné.(12)

Průběžná dlouhodobá kontrola je realizována stacionárními měřicími a monitorovacími zařízeními a systémy, které automaticky detekují a dokumentují porušování pravidel silničního provozu jeho účastníky. Data jsou zaznamenána na paměťové médium nebo jsou dálkově přenášena na vyhodnocovací pracoviště policie. Mezi měřicí a monitorovací zařízení a systémy patří stacionární radary pro měření okamžité rychlosti, kamerové systémy pro měření úsekové průměrné rychlosti, pro detekci a záznam průjezdu vozidla na červený signál či kamerové systémy pro automatickou detekci a záznam jiných porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích.(12)

S cílem pozitivně ovlivnit dopravně bezpečnostní situaci v určité lokalitě jsou organizovány dopravně bezpečnostní akce. K tomuto účelu je nasazen maximální počet sil a prostředků. Do těchto akcí je zařazen co nejvyšší počet policistů služby dopravní policie a v případě potřeby i z ostatních útvarů nebo organizačních článků policie, přičemž nesmí být narušeno plnění jejich hlavních úkolů.(12)

1.4.1 Účastníci provozu na pozemních komunikacích

Účastníkem provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímo účastní provozu na pozemních komunikacích.(13)

Mezi účastníky provozu na pozemních komunikacích patří zejména řidič. Tím se rozumí účastník silničního provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo či tramvaj. Řidičem je i jezdec na zvířeti.(13)

Dalším účastníkem provozu je bezesporu chodec. Do této kategorie patří i osoba, která tlačí či táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík. Dále se jako chodec označuje osoba, která se pohybuje na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo pomocí ručního či motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl nebo psa.(13)

Provozu na pozemních komunikacích se naopak nesmí účastnit osoba, která by mohla vzhledem ke svým tělesným či duševním schopnostem ohrozit bezpečnost provozu. To neplatí v případě, kdy osoba sama nebo jiná osoba učiní opatření, která vedou k eliminaci možných nežádoucích následků.(13)

Řídit vozidlo nebo jet na zvířeti může pouze osoba, která je dostatečně fyzicky a duševně způsobilá k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a která ovládá v potřebném rozsahu řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti a předpisy o provozu na pozemních komunikacích. Řídit motorové vozidlo může jen osoba, která vlastní řidičské oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel, dále žadatel o řidičské oprávnění pod dohledem učitele autoškoly.(13)

Každý účastník provozu na pozemních komunikacích je povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval zdraví, život či majetek jiných ani svůj vlastní. Nesmí při svém jednání poškozovat životní prostředí ani ohrožovat život zvířat. Své chování musí přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu dané pozemní komunikace. Při svém chování musí brát zřetel na svůj zdravotní stav a své schopnosti. Každý účastník provozu je také povinen řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích a řídit se světelnými a akustickými signály, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.(13)

1.4.2 Bezpečnost dopravy

Mobilita z pohledu sociologie v souvislosti s potřebou změny místa je běžnou součástí života a doprava představuje prostředek k jejímu dosažení. Kdo chce být mobilní, musí využít nějaký dopravní prostředek.(18)

Od vynálezu automobilu koncem předminulého století se odehrál enormní technický pokrok v oblasti bezpečnosti vozidel. Můžeme zde zmínit bezpečnostní pásy, airbagy, prvky pasivní i aktivní bezpečnosti, elektronické stabilizační systémy, tempomat, monitorace slepých úhlů ve vozidle, parkovací asistent, aktivní noční vidění, protiblokovací brzdové systémy pro motocykly, navigační systémy GPS či zpětná čidla. Všechny tyto technické vynálezy zachránily již mnoho lidských životů a technický vývoj neustále pokračuje.(18)

Největším rizikovým faktorem v dopravě zůstává člověk. Jeho schopnosti a možnosti v porovnání s technickými vymoženostmi v automobilovém průmyslu jsou značně nedokonalé. Způsobilst řidiče je při jízdě ovlivněna mnoha různými způsoby, které se podílí na kvalitě jeho rozhodování.(18) Lidský faktor je ústředním prvkem celého systému bezpečnosti v oblasti silničního provozu.(39)

Pro oblast lidského činitele jsou uplatňovány tři okruhy dopravní bezpečnosti. Jedná se o časnou předškolní a školní dopravní výchovu a výcvik, dále řidičský výcvik a prevence rizika a nehod, která se dále dělí na kategorii řízení pod vlivem alkoholu a drog a posouzení rizika z psychologického a medicínského hlediska.(18)

Akcční program pro bezpečnost silničního provozu na období do roku 2020 stanoví sedm strategických cílů. Tyto cíle představují lepší bezpečnostní opatření pro nákladní a osobní automobily, budování bezpečnějších silnic, vývoj inteligentních vozidel, posílení procesu vydávání řidičských průkazů a posílení výcviku, lepší prosazování, soustředění na snížení počtu zraněných a nové zaměření na motocyklisty.(18)

Zavedení legislativní povinnosti na Slovensku – být za snížené viditelnosti vybaven reflexními prvky – má prokazatelně pozitivní vliv na snižování počtu zraněných a usmrcených chodců a cyklistů.(29)

Evropská komise zdůrazňuje, že každý občan má právo na individuální využívání komunikací a bezpečnou silniční dopravu, ale zároveň má také povinnost spolupodílet se a přispět svým chováním k bezpečnosti silničního provozu. Bezpečnost silničního provozu je vysoce závislá na dodržování platných silničních pravidel a na pozornosti, ohleduplnosti a vzájemném respektu řidičů.(18)

Každý účastník silničního provozu uvítá aktuální informace o překážkách na komunikaci, kterou právě využívá. Včasné a kvalitní dopravní informace zvyšují plynulost a bezpečnost na pozemních komunikacích a mohou zabránit stresovým situacím a zbytečným tragédiím.(35)

1.4.3 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je jedním z nejvážnějších přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu z hlediska následků. Dopravní nehody můžeme charakterizovat jako nešťastný následek rizika, kterému jsou vystaveni všichni účastníci silničního provozu. Jedná se tedy o událost v provozu na pozemních komunikacích, která byla započata nebo se stala na pozemní komunikaci a došlo při ní ke zranění nebo usmrcení osoby či ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.(14)

Mezi dopravní nehody nejsou řazeny případy, kdy dojde k poškození vozidla, usmrcení nebo zranění osoby bez souvislosti s havárií nebo srážkou s jiným vozidlem, zvířetem, chodcem, pevnou překážkou či zvěří.(14)

Při zkoumání příčin a zavinění dopravních nehod je nutné vycházet z celého dopravního systému, který je tvořen člověkem, vozidlem a pozemní komunikací. Spolehlivost celého dopravního systému lze odvodit z optimálního fungování všech jeho základních prvků. Nejslabším a nejčastěji selhávajícím článkem tohoto systému je právě člověk. Příčiny dopravních nehod lze rozdělit do dvou základních skupin – objektivní a subjektivní.(14)

Objektivní příčiny dopravních nehod tvoří zejména stav a povaha komunikací, především závady ve sjízdnosti, které řidič nemůže předvídat ani při jízdě přizpůsobené

dopravně technickému stavu komunikace, vlastnostem vozidla a nákladu, povětrnostním podmínkám, vlastním schopnostem a jiným okolnostem. Objektivní příčinou je také technická porucha vozidla a nepředvídatelná událost v silničním provozu. Jde o příčiny nezávislé na řidiči. Příčinou dopravních nehod mohou být i reklamní poutače u silnic a dálnic. Pokud řidič, jedoucí rychlostí 90 km.h⁻¹., sleduje jednu vteřinu reklamní poutač, ujede 25 metrů, aniž by sledoval situaci v silničním provozu.(14)

Subjektivní příčiny dopravních nehod, mezi něž patří zejména osobnostní charakter řidiče, jsou rozmanitější. Jedná se o momentální zdravotní a psychické dispozice řidiče včetně případného ovlivnění alkoholem či jinou návykovou látkou. K určitému počtu dopravních nehod dochází zaviněním osob, které jsou k řízení motorového vozidla nezpůsobilé. Zdravotní potíže, onemocnění nebo psychické potíže především starších osob, které vylučují řízení motorového vozidla, jsou řidiči všeobecně podceňovány.(14)

Od osmdesátých let existují programy, které jsou zaměřené především na zlepšení a trvalou udržitelnost dopravy. Mezi tyto projekty patří Demeter, EUREKA, EUROPOLI, PROMETHEUS nebo projekt Dedicated Road Infrastruktury for Vehikly Safety in Europe. Výsledky projektů uvádí hlavní příčiny dopravních nehod. Je zde uvedena nadměrná a nevhodná rychlost, nepoužívání bezpečnostních pásů, konzumace alkoholu a drog před jízdou, nedostatečná ochrana osob ve vozidle, nedodržování přestávek u profesionálních řidičů, špatná viditelnost ostatních vozidel a vysoce riziková místa na silnicích.(18)

Na základě výsledků projektů zaměřených na bezpečnost v dopravě navrhuje evropská komise specifické akce, které mají za cíl podnítit uživatele silničního provozu ke zlepšení dopravního chování a podpořit technický pokrok při zlepšování dopravní infrastruktury. Důležitou roli má rovněž shromažďování, analýza a využívání dat o nehodách.(18)

Psychologie užitá v dopravě se zabývá zkoumáním psychických projevů při různých činnostech osob řídících dopravní prostředky a jiných účastníků dopravy. Z údajů získaných pomocí psychologických metod vyplývá, že přibližně třetina zkoumaných řidičů, kteří měli opakovaně nehody, měla konflikt se zákonem i mimo

dopravní situaci. Řidiči, kteří způsobují nehody, jsou obecně charakterizováni jako agresivní, neschopni přizpůsobit se autoritě, sociálně špatně adaptovaní, impulsivní.

Nemalý vliv na chování řidiče před dopravní nehodou mají rozhodně i jeho zkušenosti. Čím menší jsou jeho praktické zkušenosti, tím je vyšší pravděpodobnost, že dojde ke střetu i v situacích, které by zkušený řidič zvládl bez následků.(14)

V souvislosti se vznikem dopravní nehody vzniká službě dopravní policie povinnost plnit potřebné úkoly. Činnosti spojené se šetřením dopravních nehod jsou upraveny závazným pokynem policejního prezidenta. Tyto činnosti spočívají ve zjišťování, odhalování a dokumentování přestupků nebo trestných činů spáchaných porušením právního předpisu v souvislosti s dopravní nehodou. V místě dopravní nehody působí zpravidla příslušné oddělení služby dopravní policie, v místě dopravní nehody zasahuje výjezdová služba dopravní policie v počtu nejméně dvou policistů. Výjezdová skupina získává na místě dopravní nehody základní údaje o dopravní nehodě, příčinách jejího vzniku, průběhu a následcích. Provádí prvotní ohledání místa dopravní nehody a informuje operační středisko o charakteru dopravní nehody a situaci v místě dopravní nehody, včetně rozsahu omezení dopravy způsobeném dopravní nehodou.(14)

Účastníci dopravní nehody jsou povinni neprodleně zastavit vozidlo, zajistit bezpečnost provozu v místě, kde došlo k dopravní nehodě a zabránit vzniku dalších škod. Neprodleně, dle stavu na místě dopravní nehody, poskytnout první pomoc a zavolat záchrannou službu.(26)

V současné době některá vozidla disponují funkcí eCall. Díky tomuto systému se speciální jednotka zabudovaná ve vozidle okamžitě spojí s linkou 112 a zároveň pošle základní data o nehodě: čas, polohu, typ vozidla, směr jízdy a dokonce i počet pasažérů.(50)

Vhodné je také pořízení přenosného hasicího přístroje do auta. Nejvhodnějším typem hasicího přístroje pro osobní vozidla je práškový hasicí přístroj. Stačí malý kilový nebo dvoukilový. Lze použít také přípravek ve spreji nebo pěnový hasicí přístroj, ten může ovšem v zimě zamrznout. Hasicí přístroj by měl být umístěn tak, aby na něj řidič dosáhl ze sedadla.(45)

V případě, že dojde ke zranění nebo usmrcení osoby, nebo ke škodě převyšující 100 000 Kč na některém ze zúčastněných vozidel včetně nákladu či jiných věcech, platí povinnost nahlásit nehodu Policii České republiky. Policii je nutné vyrozumět také v případě, že se účastníci dopravní nehody nedohodnou na míře účasti na způsobení škody nebo pokud byla škoda způsobena třetí osobě.(27)

Pokud není nutné volat Policii České republiky, je zapotřebí, aby účastníci dopravní nehody sepsali záznam o dopravní nehodě podle předlohy a navzájem jej podepsali. V této souvislosti má účastník dopravní nehody právo požadovat od druhého účastníka události prokázání totožnosti a sdělení údajů o vozidle. Není nutné, aby se zúčastněné osoby shodly na vině, v tomto případě je posouzení míry zavinění záležitostí pojišťoven.(34)

V rámci prvotní a neodkladné činnosti zajišťují policisté poskytnutí první pomoci a zdravotnického ošetření zraněným osobám, zajištění základní technické pomoci, zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě a podávají informace operačnímu středisku policie o situaci v místě dopravní nehody. Následně provádí označení a uzavření místa dopravní nehody a zajištění stop a jiných důkazů před poškozením nebo zničením. Policisté také zajišťují obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, provedení dechových zkoušek účastníků dopravní nehody, odborného lékařského vyšetření, zejména odběru vzorku biologického materiálu na výzvu policisty a další potřebné úkoly s ohledem na charakter dopravní nehody.(15)

V souvislosti s dopravní nehodou mohou vznikat na pozemních komunikacích kolony. Pokud se řidič dostane do kolony vozidel, musí své vozidlo vmanévrovat takovým způsobem, aby zůstal volný jízdní pruh pro hasiče, policii a záchrannou službu. Následně je nezbytné, aby se řidiči, kteří v koloně uvízli, nevzdalovali od vozidla a poslouchali dopravní zpravodajství.(33)

Při dopravní nehodě je velmi důležité umění komunikace ze strany policisty. Pohled na policistu je v České republice velmi polarizovaný. Na jedné straně vládne představa policisty jako ochránce zákona, slabších a utlačovaných, k čemuž hojně přispívají často nerealistické televizní seriály. Na druhé straně je policista viděn jako

někdo, kdo občanům jenom znepríjemňuje život pokutami a jinými záležitostmi, za které sice policie nenese odpovědnost, ale negativa jí jsou přičítána. Mediální obraz policie vyznívá v poslední době spíše negativně, proto již sama policejní uniforma může vzbudit negativní očekávání, ještě než dojde k začátku verbální interakce. Jde o situaci, kdy jedinec je dopředu přesvědčen o negativním výsledku jednání a podle toho se chová. A samozřejmě se tento předpoklad často potvrdí, neboť svým chováním situaci směřuje do jím předjímaného závěru. Policista musí udržet komunikaci na profesionální úrovni a usměrňovat jednání s občany.(17)

Dopravní nehodě v mnohých případech nelze zabránit. Jedná se o souhrn nešťastných okolností. Často je ale v našich silách nehodě zabránit nebo zmírnit její následky účinnou primární a sekundární prevencí a také adekvátním chováním na silnicích. V každém případě je nezbytné, aby nehodovost nebyla podceňována, protože je významným zdravotně-psychosociálně-právně-ekonomickým problémem současné doby. Během života se každý z nás může setkat s dopravní nehodou.(28)

1.4.4 Dopravní chování aneb člověk v roli řidiče

„První obětí dopravní nehody se stala před necelými sto lety Angličanka Driacollová. Auto ji porazilo na tehdejší dobu nezvyklou rychlostí osm kilometrů v hodině.“(Havlík, 2005, str. 9)

Dnešní skutečnost je daleko dramatičtější. Přibližně každé tři minuty dojde na českých silnicích k dopravní nehodě, přičemž každou osmnáctou minutu je při nehodě zraněna osoba a každých sto minut někdo utrpí těžké zranění. Každých šest až sedm hodin zemře v důsledku dopravní nehody člověk.(16)

Potenciálními nositeli dopravní nehodovosti jsou lidé, u kterých dochází k rozporu psychosomatické kapacity s požadavky dopravy. Při řízení dopravního prostředku je nezbytné nepřetržité reagování na množství podnětů a neustálé obnovování dynamické rovnováhy mezi řidičem, vozidlem, komunikací, dopravní situací a účastníky provozu.(16)

Současná silniční doprava zobrazuje konflikt mezi technikou a lidskými možnostmi. Dochází k neustálému zdokonalování motorových vozidel, rozrůstá se silniční síť, přibývají dálnice a prudce vzrůstá hustota provozu. Nároky na psychosomatickou zdatnost řidiče stouply natolik, že je nutné se zamyslet nad otázkou, do jaké míry je člověk schopen těmto nárokům čelit.(16)

I schopní a odpovědní řidiči se střetávají při jízdě během půlhodiny nejméně třikrát s kritickými situacemi, které představuje náhlé zastavení či odbočení vpředu jedoucího auta a nečekané vkročení chodce do jízdní dráhy. Téměř nepřetržitá koncentrace vyžaduje dostatečnou mozkovou kapacitu a výkonnost, jinak dochází k přetížení psychiky.(16)

V porovnání s třicátými léty 20. století, kdy se jezdilo průměrnou rychlostí 40 kilometrů za hodinu, přesahuje průměrná rychlost v současnosti dvojnásobek uvedené hodnoty. S růstem rychlosti roste samozřejmě i riziko nehodovosti a vážných i smrtelných úrazů.(16)

Lidský faktor byl, je a bude nejdůležitější součástí celkového systému spolehlivosti a bezpečnosti. Dopravní chování je součástí každodenního chování osob, které směřují na různá místa, což představuje problém, neboť lidé často ohrožují bezpečnost.(18)

Odpovědnost je citový vztah a akt vůle. V praxi to znamená počítat při řízení s různými nepříznivými situacemi jako je mlha, plískanice, vedro, provoz, řidiči. Zjišťujeme, že identifikace s rolí řidiče může pro někoho být problémem. Každá životní role, tedy i role řidiče, vyžaduje vedle zdraví především vlastnosti, schopnosti, znalosti, dovednosti, mravní atributy a motivaci k dané činnosti. V osobnosti bezproblémového řidiče stojí v popředí vyrovnaná struktura, přizpůsobivost, emotivní stabilita, sebeovládání, odolnost vůči stresu, přiměřená sebedůvěra, svědomitost a spolehlivost. Neopomenutelný je i zdravotní a duševní stav, úroveň senzoryckých vlastností a kvalita schopností. Pokud některá ze složek chybí nebo je narušena, je ohrožena dopravní způsobilost a člověk zpravidla v dopravním provozu selhává. Selhání může nastat i tehdy, pokud jsou narušeny i další složky systému, které představuje prostředí, dopravní cesta, značení, podmínky provozu, dopravní předpisy, dopravně technická opatření či závadné vozidlo.(16)

Expertizy v oblasti dopravní psychologie se budou výhledově zaměřovat zejména na problematiku screeningu starších řidičů, užití a užitečnost bodového systému, výchovu a výcvik řidičů a zjišťování řidičských schopností. Zlepšení dopravní bezpečnosti je plně v rukou uživatelů silnic. Jednostranný důraz na technické inovace je nedostatečný ve snaze o snížení počtu dopravních nehod, nepůjde-li ruku v ruce se zvýšenou odpovědností a ochotou účastníků silničního provozu převzít riziko. Individuální mobilita bude bezpečná pouze v případě, že každý uživatel dopravy přijme svoji osobní odpovědnost, při níž zváží své vlastní chování a uvede je do shody s obecným prospěchem.(18)

1.4.5 Ženy a muži za volantem

Před padesáti lety sedělo za volantem o polovinu méně žen než v současnosti. Rozdíl mezi mužem a ženou v dopravním charakteru však existují dodnes. To je dáno rozdílným naprogramovaným osobnostním založením a nestejnými psychosomatickými procesy probíhajícími v centrální nervové soustavě obou pohlaví. Mužský mozek je zhruba o deset procent objemnější než ženský a o sto gramů těžší. Přesto však ženy disponují vyšším počtem neuronů a dokonaleji využívají obě hemisféry. V klidovém stavu je mozek muže aktivní asi ze dvou třetin, kdežto ženský mozek je v klidu aktivní z devadesáti procent. Přesto bývá psychická výkonnost slabší u žen. Dlouhotrvající jízda představuje pro ženy vyšší zatížení. Na kratších tratích se motoristky vyrovnají mužům, ale na delších trasách se unaví rychleji. Nemají však sklon k prosazování se na silnici. Soupeření mezi řidiči je nevzrušuje a riskování pokládají za dětské.(17)

Úroveň schopností je u obou pohlaví vyrovnaná, ale ve struktuře se nachází určité odlišnosti. Podobně je tomu se stupněm a strukturou inteligence. Avšak psychickou výkonnost mají ženy v určitých vymezených oblastech v průměru nižší než muži. Také motoristická předvídavost není jejich silnou stránkou, ale dovedou ji kompenzovat. Ve schopnosti prostorového vnímání excelují muži, ženy bývají

nepřekonatelné v sociální a interpersonální inteligenci, lépe se vyznají v mezilidských vztazích a umějí porozumět náladám a motivům druhých. Cit a intuice u nich vítězí.(17)

Havlík uvádí, že v testu pohotovosti v rozpoznávání rizikových dopravních situací předstihly řidičky v laboratorních podmínkách řidiče, ale v praxi to tak jednoznačné není. Při ověřování psychomotoriky, prostorové orientace a reakčních schopností s převahou vyhráli muži. Řidiči dokáží lépe odhadnout vzdálenost mezi auty a jejich rychlost, jsou jistější v předjíždění a lépe parkují.(17)

V kritických situacích v dopravě stoupá u řidičů i řidiček tepová frekvence. Rozdíl nastává v reakci na tento tlak. Ženy zpravidla uvolňují nohu z plynového pedálu, avšak muži dělají zpravidla opak. V těchto situacích se objevuje archaická tendence, která vyzívá muže k útoku a ženy k úniku. A proto ve stresových situacích v současném hustém provozu mohou představitelé obou pohlaví ztrácet hlavu, avšak pro muže tato situace mívá tragičtější následky.(17)

Jízdu autem prožívá každé pohlaví jinak. Muž si jízdu rád vychutnává, předvádí se a rád soutěží. Řidič chce autem imponovat, k čemuž slouží nejen exteriér a interiér vozidla, ale především styl jízdy. Jde o to ukázat, kdo je na silnici pánem, jak mu to jede a jak to zrychluje. Žena má při cestování prostý cíl, kterým je potřeba dopravit se bez úhony z místa na místo. Není důležité se při této činnosti předvádět a šokovat okolí.(17)

1.5 Prevence má smysl

V prevenci má své nezastupitelné místo rychlost a její uplatnění v silničním provozu. O jejím psychologickém pozadí není pochyb. Někdo se rychlostí opájí a prožívá příjemné pocity, které umocňuje růst adrenalinu v krvi. Neuvědomuje si však, že při stokilometrové rychlosti je to stejné, jako kdyby padal z jedenáctého poschodí. Zde platí, že čím vyšší rychlost, tím vyšší psychická zátěž. Při rychlé jízdě je nutná vysoká koncentrace, bleskové zpracování informací, hodnocení situací a reagování. Časy pro jednotlivé úkony se výrazně zkracují.(17)

Lidová moudrost „Spěchej pomalu“ v sobě skrývá fakt, který mnozí řidiči nemohou pochopit. Při porovnání rychlosti jízdy a doby, která je zapotřebí k ujetí konstantní vzdálenosti, jednoznačně lze uvést, že zvýšení rychlosti při vysokých rychlostech nemá téměř žádný význam v souvislosti s ušetřeným časem. Pokud se zvýší rychlost o $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ při původní rychlosti $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, lze ušetřit 30 minut na vzdálenosti 100 km. Pokud je rychlost zvýšena ze $110 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ na $130 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, je možné ušetřit na stejné vzdálenosti pouze 8 minut. V reálných podmínkách se časové úspory z vysoké rychlosti ještě zmenšují. To, že vozidlo jede vysokou rychlostí, vůbec neznamena, že někam dojedete dřív. Stačí jediná zastávka v provozu a řidič, který jede sice nižší rychlostí, ale plynule, bez problémů předjede vozidlo s vyšší rychlostí, avšak nepravidelnou jízdou. Naprosto v klidu, bez zvýšeného rizika vzniku dopravní nehody, stresu i zvýšené spotřeby paliva.(49)

Dříve povolená šedesátikilometrová rychlost v hodině v obcích byla příliš vysoká a neodpovídala zájmu o bezpečnost chodců. Odborníci v oblasti dopravy se shodli, že rychlostní limity patří k zásadním dopravně bezpečnostním opatřením. Výsledky výzkumných prací, které porovnávají četnost nehod v souvislosti s různou rychlostí, dospěly k závěru, že čím menší rychlost, tím méně nehod a vážných následků na zdraví a životech lidí. Studie prokázaly, že při střetu chodce s automobilem v rychlosti $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ umírá devět z deseti chodců, při $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ umírá pět z deseti a při rychlosti o $20 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ nižší přežije srážku devět z deseti chodců. Ze studií a statistik nehodovosti je zřejmé, že snížená rychlost má své opodstatnění v oblasti prevence nehodovosti a jejích následků.(17)

V rámci snížení rizika vzniku nehody je nezbytné, aby řidiči dodržovali bezpečnou vzdálenost mezi jedoucimi vozidly. To znamená, že v momentě, kdy vozidlo míjí nějaký pevný bod u silnice, vozidlo jedoucí za ním nesmí k tomuto bodu dojet dříve než za 2 vteřiny. Pokud začne vozidlo na silnici brzdít, vozidlo jedoucí za ním nezačne brzdít ve stejném okamžiku, ale se zpožděním. Toto zpoždění je způsobeno reakční dobou, tedy dobou od chvíle, kdy řidič upozoruje brzdící vozidlo, po dobu, kdy sešlápně brzdový pedál. Obecně je každý řidič povinen dodržovat takovou vzdálenost, na které

v dané situaci bezpečně zabrzdí. Záleží vždy na stavu silnice, počasí, stavu vozidla atd.(47)

Další prvek v oblasti bezpečnosti dopravy představuje technický stav vozidla. Odborníci tvrdí, že technická závada na vozidle nevzniká zpravidla náhle, ale postupně dozrává. Svědomitý a vnímavý motorista by měl poznat, že auto není zcela v pořádku, a včas tento stav řešit. Mezi bezpečností provozu a technickým stavem vozidla je přímá vazba. Technický stav vozidla je vymezený přesnou množinou parametrů, údajů a hodnot v kontextu s mírou opotřebení vozidla. Studie ukazují, že ze sta procent dopravních nehod na silnici je pouze 1,5 procenta způsobeno technickou závadou vozidla. Za technický stav vozidla odpovídá řidič, proto dojem, že nehodovost je věcí techniky, není správný. Také domněnka, že za nehodu může vadné auto, špatné počasí, hrbolatá či neošetřená vozovka, není pravdivá.(17) Řidič má k jízdě použít jen takové vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem a vždy kontrolovat technický stav svého vozidla.(36)

Silniční vozidlo je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, poškozují životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím právním předpisem, provozovatel vozidla neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích způsobem stanoveným zákonem, nebo pokud byly na vozidle provedeny změny či zásahy do identifikátorů vozidla.(43)

V rámci prevence nehodovosti nelze opominout telefonování za jízdy. Výsledky kanadského průzkumu prokázaly již v roce 2000, že telefonování při řízení vozidla zvyšuje riziko nehody až čtyřnásobně, a to i v případě, že řidič nedrží telefon v ruce. Riziko selhání setrvává i po ukončení hovoru, neboť pokles koncentrace neodezní tak rychle. Někteří odborníci dokonce uvádí, že telefonování za jízdy je podobně nebezpečné jako řízení vozidla pod vlivem alkoholu, což dokládají závěry výzkumu z univerzity v Utahu. Závěry výzkumu poukazují též na riziko při používání hands free, které je podobně nebezpečné jako telefonování s přístrojem v ruce. Při současném řízení a telefonování dochází k překročení mentální kapacity řidiče a informace, které jsou nad

rámec aktuální mozkové kapacity, nejsou zpracovány. Často se jedná právě o informace z dopravní situace.(44)

Telefonování za volantem je tudíž rizikovým jednáním. Řidič musí i v případě, že telefon nedrží v ruce, rozdělit pozornost mezi ovládání auta, zrakové vnímání dopravního provozu a sluchové vnímání sdělovaných informací. Dochází k potlačení vizuálního zdroje informací, aby mohl být vnímán zdroj akustický. Výzkumy o problematice telefonování za jízdy dospěly k závěru, že jde o činnost riskantní a zátěžovou, která vede k rozdělení pozornosti i v případě, že je používáno zařízení hands free. Nehody však nastávají zejména v situaci, kdy řidič manipuluje s telefonem, když zvoní nebo když volí číslo. Méně časté jsou nehody vzniklé při samotném hovoru.(17)

Dalším rizikovým faktorem pro řidiče je nerespektování poutání ve vozidle. Výzkumy ukazují, že při střetu v obci má upoutaný řidič proti neupoutanému nejméně šestkrát vyšší šanci přežít, třikrát nižší pravděpodobnost těžkého zranění a dvakrát nižší pravděpodobnost lehkého zranění. Při nehodě je nejvíce ohrožena osoba sedící na sedadle vedle řidiče. Znalci v oboru silniční dopravy uvádí, že náraz hlavou do čelního skla nebo do volantu při rychlosti $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ je u nepřipoutaného člověka stejný, jako kdyby spadl ze čtvrtého poschodí domu. Neodpustitelnou chybou je vozit v automobilu nepřipoutané dítě.(17)

Funkce bezpečnostních pásů při nehodě je nepochybná. V momentě, kdy vůz po nárazu již stojí, tělo pokračuje dále stejnou rychlostí, kterou jelo vozidlo před nárazem. V cestě mu stojí rám okna, volant, přední sklo a palubní deska. Následkem nárazu do těchto předmětů dojde k poranění obličeje, kostí lebky a mozku. O volant se devastují žebra, srdce a plíce, popřípadě může dojít k odtržení některé z velkých cév, které vedou k srdci. Náraz může způsobit roztržení sleziny, jater či utržení závěsu střeva. V porovnání s těmito zraněními jsou zlomeniny pouhou banalitou. Fyzikální vlastnosti fungují i při nehodách. Pokud dojde k prudkému zabrzdění vozidla, auto se zastaví, ale cestující se pohybují dál. Při zabrzdění z rychlosti $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ se hmotnost těla zvýší až šedesátkrát. Člověk o hmotnosti 90 kg zvýší svou hmotnost až na 5 400 kg.

Člověk o váze 50 kg zvýší svou hmotnost až na 3 000 kg. Představa, že se pasažér udrží na místě, je opravdu mylná.(48)

Jedním z nejvýznamnějších faktorů ve vztahu k nehodám je alkohol. Ten se po požití alkoholického nápoje dostává z trávicího systému do krve. Vzhledem k tomu, že není v organismu běžně přítomen, lze jej pokládat za cizorodou látku – drogu, kterou se tělo snaží odbourat. Rychlost, jakou se alkohol z těla vyloučí, záleží na mnoha faktorech. Alkohol se dostává z organismu dechem, potem a močí. Zbytek je zpracován trávicím systémem. Hlavní faktory, které se uplatňují při odbourávání alkoholu, jsou výška, hmotnost, pohlaví, rychlost přijímání alkoholu do těla. Průměrná rychlost odbourávání alkoholu je 0,15 ‰ za hodinu. Alkohol působí na psychiku ve dvou fázích. Lidé, kteří mají koncentraci alkoholu v krvi pod 0,55 ‰, se mohou cítit lépe, uvolněně a vnímají své okolí pozitivně. Po překročení této hladiny začíná převažovat negativní efekt účinku alkoholu na psychiku člověku. Je apatický, upadá do depresí a je celkově v útlumu. V žádné z uvedených fází rozhodně nepatří za volant!(46)

Slogan „Alkohol za volant nepatří“ je znám dnes asi už každému. Přesto se najdou řidiči, kteří zákaz požití alkoholu před jízdou nerespektují. V tomto případě je výhodou, když vůz disponuje alkoholovým zámekem. Jedná se nástroj, jehož účelem je pomáhat řidiči přijímat správná rozhodnutí. Aby bylo možné nastartovat vozidlo, musí řidič fouknout do přístroje, zařízení dech řidiče analyzuje a předá výsledky elektronické řídicí jednotce vozidla. Při překročení limitu alkoholu v krvi není možné spustit motor vozidla.(42)

Klíčové oblasti pro budoucí preventivní intervence v dopravě představují kontroly nadměrné rychlosti, vyloučení z řízení pod vlivem alkoholu, důsledné prosazování užívání bezpečnostních zařízení (pásů, dětských autosedaček, motocyklistických helem apod.), zvýšení viditelnosti všech uživatelů dopravy a vytváření infrastrukturních změn v návrzích silnic.(18)

1.5.1 Dopravní výchova

Příčina dopravních nehod spočívá zpravidla v selhání některého z prvků dopravního systému. Každá z takových nehod je zbytečná a ve většině případů je možné jí předejít. Jedním z účinných nástrojů v oblasti prevence, který lze uplatňovat od útlého věku, je komplexní systém dopravní výchovy. Významnou institucí v dopravní výchově dětí, hned po primárním vlivu rodiny, jsou předškolní a školní zařízení, která mohou dětem poskytnout poučení k bezpečnému pohybu v rámci jejich vývojové úrovně.(19)

Rodina hraje v systému prevence dopravních nehod významnou roli. Rodiče by měli svým dětem od útlého věku vštěpovat bezpečné chování v dopravě zejména svým příkladem, dodržováním dopravních předpisů a celkově správným chováním v dopravě.(22)

V mladším školním věku převažuje v dopravní výchově institucionální školní forma, která vychází z principů vzdělávacího systému. Žáci se v tomto věku učí správnému chování v dopravě inscenačními způsoby nebo metodami zaměřenými na rozvoj strategického myšlení. Řeší modelové či animované situace, vybírají správná rozhodnutí a zaujímají stanoviska. Významné místo v dopravní výchově dětí školního věku má praktický, kvalifikovaně vedený cyklistický výcvik na dopravním hřišti.(19)

Pro děti školního věku existuje spousta projektů, které se zabývají dopravní výchovou. Jedním z nich je „Bezpečná cesta do školy“. Tento projekt nabízí školám netradiční formu dopravní výchovy, ve které žáci získají všechny důležité kompetence, které uplatní v rámci bezpečného pohybu v dopravním prostředí. Tento projekt je založen na přímé zkušenosti žáků a na jejich seznamování s reálným prostředím v reálném čase. Jedná se o analýzu vlastních zážitků a postřehů. Cílem projektu Bezpečná cesta do školy je snížit následky dopravních nehod s účastí dětí prostřednictvím ovlivnění jejich sebeuvědomění, vědomého i podvědomého vnímání rizika.(23)

Úroveň dopravní výchovy na středních školách v rámci strategického přístupu k prevenci dopravních nehod, zranění či usmrcení účastníků silničního provozu a všech následných zdravotních, sociálních a ekonomických dopadů, nedosahuje potřebné

úrovně. Jedním z hlavních důvodů je pestré spektrum středních škol v české republice, které charakterem a odborným zaměřením limituje případný obsah a cíle dopravní výchovy jako součásti specifického učebního plánu. Tato skutečnost je jedním ze systémových paradoxů, neboť právě na těchto školách by měla dopravní výchova navazovat a prohlubovat poznatky dosažené při dopravní výchově na základních školách. Zde by mělo docházet k využití zájmu studentů těchto škol, kteří se připravují na získání řidičského oprávnění. Jádrem učiva by měla tvořit zejména témata, která navazují na poznatky získané na základní škole a která na úrovni dospívajícího člověka s relevantně rozvinutou psychickou i motorickou dovedností zaujmou studenty.(20)

Pro potřeby výuky dopravní výchovy upřednostňují studenti aktivizující metody výuky. Kromě teoretické výuky kladou velký důraz také na praktickou výuku a na zapojení dalších orgánů do procesu výuky (záchranaři, policie, zdravotníci a další).(20)

Všeobecně uznávanou, praktickou a efektivní součástí dopravní výchovy je výcvik, který je prováděn formou „akcí“ dopravní výchovy. Jejich pořádání vyhláší ústřední úřady, správní organizace či zájmové organizace se zaměřením na prohlubování vybraných aspektů v oblasti dopravní výchovy.(21)

Dopravní výchova je nezbytnou součástí integrovaného přístupu k bezpečnosti silničního provozu, neboť vede k chování, které má vliv na bezpečnost silničního provozu. Účinky výchovy podporuje neformální vzdělávání v rodině v kombinaci s formálním vzděláváním na školách.(37) Postoje k bezpečnosti jsou vytvořeny v raném věku, dávno předtím, než daný jedinec získá oprávnění k řízení motorových vozidel, proto je nezbytné, zaměřit se na školní mládež.(40)

v Nizozemsku, kde jsou dle analýz nadměrně zastoupeni v celkovém počtu dopravních nehod s následkem úrazu či smrti mladí lidé ve věku 12- 24 let, využívají v dopravní výchově studentů a dospívajících grafická videa z dopravních nehod a autentické výpovědi poskytnuté oběťmi dopravní nehody.(41)

Dopravní výchova nemusí být vždy zaměřena jen na dospívající mládež. V Polsku se zaměřili na problematiku starších řidičů, kteří mnohdy neaktualizují své znalosti a dovednosti v souvislosti s měnícími se dopravními podmínkami. Pro tyto lidi

je k dispozici speciální výcvik „Driver 50+“, který byl navržen takovým způsobem, aby zajistil starším lidem příležitost ke zdokonalení a ohodnocení svých schopností při řízení pod vedením instruktora.(38)

1.5.2 Akce a projekty Policie České republiky

Policie České republiky vede řadu projektů zaměřených na zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

Jedním z projektů pro chodce je akce „Zebra se za tebe nerozhledne“. Tento projekt je realizován dvakrát ročně od roku 2007 a trvá vždy jeden týden. Cílem projektu je preventivně působit na chodce a ostatní účastníky silničního provozu a působit v oblasti osvojování pravidel pro bezpečné přecházení vozovky a odbourávat mýty o absolutní přednosti chodců v místech, kde jsou vyznačeny přechody pro chodce.(30)

Policie také podává informace pro chodce v rámci prevence v silničním provozu. Kromě jiného informuje, že chodec má ze zákona povinnost být ohleduplný, pozorný a opatrný. Dále uvádí nutnost „vidět a být viděn“. Toto pravidlo je základní pro bezpečnost na silnicích. Viditelnost chodců lze zvýšit pomocí reflexních prvků na oblečení, použitím pásek či jiných reflexních prvků. Reflexní materiál je v noci vidět na 10x větší vzdálenost než běžné oblečení, což má významný vliv na to, aby řidič stihl adekvátním způsobem zareagovat.(31)

Informace dostupné pro veřejnost se týkají také cyklistů. Zdůrazňují důležitost ochranné přilby při jízdě na kole a náležitého osvětlení při snížené viditelnosti. Připomínají, že i pro cyklisty platí zákaz požívání alkoholických nápojů před jízdou i během jízdy stejně jako při řízení motorových vozidel. I na kole je vhodné použití reflexních prvků, které zvyšují bezpečnost cyklistů na silnicích.(32)

V dopravním systému hraje hlavní roli řidič. Ať už řídí vozidlo výkonné či méně výkonné, technicky kvalitní, s dobrou aktivní i pasivní bezpečností a jede přiměřeně stavu vozovky s odpovídajícím vodorovným a svislým značením, v hustém provozu,

za různých přírodních podmínek, vždy je to on, kdo nese odpovědnost za sebe, za jízdu i za ostatní účastníky silniční dopravy.(16)

2 Hypotézy a metodika výzkumu

2.1 Hypotézy

- 1) Preventivně výchovná činnost Policie České republiky v souvislosti s bezpečností silničního provozu podle veřejnosti plní svůj účel.
- 2) Řidiči ve věku do 29 let věku způsobují více dopravních nehod než řidiči od 30 do 49 let věku.

2.2 Metodika výzkumu

Pro zpracování výzkumné části diplomové práce byla zvolena kvantitativní metoda formou dotazníkového šetření pro veřejnost. Anonymní dotazník byl zaměřen na názor veřejnosti v souvislosti s činností Policie České republiky v oblasti silniční dopravy.

Dále byla provedena analýza údajů z policejních statistik o činnosti Policie České republiky související s bezpečností dopravy a nehodovostí na pozemních komunikacích.

2.2.1 Použité metody

Pro sběr kvantitativních dat byl použit vlastní dotazník (příloha 1), který obsahoval celkem 13 otázek. Dotazník, který byl rozdělen do dvou částí, byl určen pro účastníky silničního provozu. Úvodní otázky dotazníky se zaměřovaly na identifikační údaje respondentů. Následující část se zabývala problematikou účasti provozu na pozemních komunikacích. Tři otázky z oblasti bezpečnosti dopravy byly rozčleněny do několika podotázek dle zkoumané problematiky. Otázky v dotazníku byly směřovány na problematiku spáchání přestupků v dopravě jednotlivými respondenty, další okruh

byl zaměřen na přestupky jako příčinu vzniku vážných dopravních nehod dle názoru respondentů. Některé dotazy se dotýkaly oblasti prevence v rámci bezpečnosti v dopravě či efektivity policejních kontrol a dohledu na silnicích. V dotazníkovém šetření byly použity uzavřené a polootevřené otázky.

Pro následující část výzkumného šetření byly zpracovány informace získané ze statistik Policie České republiky, které se zabývají nehodovostí a jejími příčinami v Jihočeském kraji.

2.2.2 Charakteristika výzkumného souboru

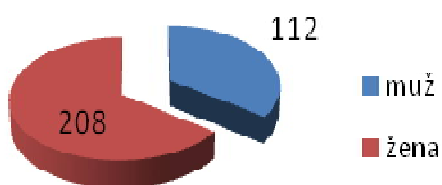
Výzkumný soubor pro kvantitativní část šetření tvořili respondenti z řad účastníků dopravy na pozemních komunikacích. Dotazník byl vytvořen v tištěné i v elektronické podobě. Tištěná verze byla vytvořena pro 150 respondentů. Z tohoto množství bylo pro výzkum použito 126 vyplněných dotazníků. Online dotazník byl vytvořen na základě programu dostupném na internetových stránkách www.surveymonkey.com. Online dotazníků bylo použito pro zpracování 194. Výzkumný vzorek v konečné fázi tvořilo 320 respondentů (100 %). Vyhodnocení dotazníkového šetření bylo provedeno zanesením dat do tabulky v programu Microsoft Office Excel a následným zpracováním za pomoci SPSS 17,0 do kontingenčních tabulek (dále jen „KT“).

V další části výzkumného šetření byla zpracována data získaná ze statistických údajů Policie České republiky. Týkala se nehodovosti v souvislosti s dalšími proměnnými. Získané údaje byly zpracovány do grafů, které vytváří celistvý přehled o sledované problematice.

2.2.3 Realizace výzkumu

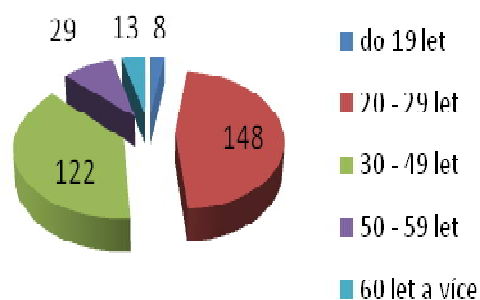
Kvantitativní výzkumné šetření bylo provedeno na základě rozeslání online dotazníku respondentům a to prostřednictvím e-mailu. Dalším účastníkům šetření byl poskytnut dotazník v tištěné podobě. Návratnost tištěných dotazníků byla 84 %. Ze 150 připravených dotazníků bylo řádně vyplněno a použito pro šetření 126 dotazníků. Při distribuci dotazníků bylo upřednostňováno osobní jednání přímo s respondenty nebo zástupcem skupiny dotazované veřejnosti. Online dotazníky otevřelo nebo začalo vyplňovat 284 respondentů, úplně vyplněných a použitých k šetření bylo 194 dotazníků, což představuje 68 % z celkového množství. Přestože byl dotazník vytvořen takovým způsobem, aby jeho vyplnění co nejméně časově zatížilo respondenta, byla návratnost kompletně vyplněných dotazníků poměrně nízká. Je možné, že některé respondenty odradila problematika, které se dotazník týkal. Celkem bylo pro výzkum použito 320 dokončených dotazníků, z tohoto počtu se průzkumu zúčastnilo 208 žen 112 mužů různých věkových kategorií (obr. A, B).

Obr. A



Poměr zúčastněných respondentů podle pohlaví.

Obr. B



Poměr zúčastněných respondentů podle vě

3 Výsledky

KT 1a

Překročení nejvyšší povolené rychlosti podle pohlaví						
	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	84	13	6	9	112
	Žena	89	51	34	31	205
	Celkem	173	64	40	40	317
Počet % ze všech	Muž	75,0%	11,6%	5,4%	8,0%	100,0%
	Žena	43,4%	24,9%	16,6%	15,1%	100,0%
	Celkem	54,6%	20,2%	12,6%	12,6%	100,0%

KT 1a popisuje překročení nejvyšší povolené rychlosti respondentů. Podle očekávání mají bližší vztah k rychlé jízdě muži, kdy uvedený přestupek spáchali v 86,6 % oproti ženám, které rychlost překročily v 68,3 %.

KT 1b

Překročení nejvyšší povolené rychlosti podle věku						
	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	2	0	0	5	7
	20-29 let	82	31	18	17	148
	30-39 let	75	22	13	11	121
	40-49 let	9	7	6	6	28
	50-59 let	5	4	3	1	13
	Celkem	173	64	40	40	317
	Počet % ze všech	do 19 let	28,6%	0,0%	0,0%	71,4%
20-29 let		55,4%	20,9%	12,2%	11,5%	100,0%
30-39 let		62,0%	18,2%	10,7%	9,1%	100,0%
40-49 let		32,1%	25,0%	21,4%	21,4%	100,0%
50-59 let		38,5%	30,8%	23,1%	7,7%	100,0%
Celkem		54,6%	20,2%	12,6%	12,6%	100,0%

KT 1b porovnává překročení nejvyšší povolené rychlosti podle věku. Z uvedených dat vyplývá, že nejčastěji překročili rychlost řidiči ve věku 30-39 let (**80,2 %**), následuje věk 20-29 let (**76,3 %**), dále 50-59 let (**69,3 %**) a 40-49 let (**57,1 %**). Naproti tomu rychlost nikdy nepřekročili mladí řidiči do 19 let v **71,4 %** - viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 2a**Jízda na červenou podle pohlaví**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	23	14	42	31	110
	Žena	16	17	53	120	206
	Celkem	39	31	95	151	316
Počet % ze všech	Muž	20,9%	12,7%	38,2%	28,2%	100,0%
	Žena	7,8%	8,3%	25,7%	58,3%	100,0%
	Celkem	12,3%	9,8%	30,1%	47,8%	100,0%

Z KT 2a vyplývá, že muži častěji páchají přestupky na světelných signalizacích, kde svítí červená, než ženy. Někdy projelo na červenou **33,6 %** mužů, žen pouze **16,1 %**. Většinou tento přestupek muži ani ženy nespáchali.

KT 2b**Jízda na červenou podle věku**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	0	0	2	5	7
	20-29 let	20	20	37	69	146
	30-39 let	17	8	48	49	122
	40-49 let	1	2	6	20	29
	50-59 let	1	1	2	8	12
	Celkem	39	31	95	151	316
Počet % ze všech	do 19 let	0,0%	0,0%	28,6%	71,4%	100,0%
	20-29 let	13,7%	13,7%	25,3%	47,3%	100,0%
	30-39 let	13,9%	6,6%	39,3%	40,2%	100,0%
	40-49 let	3,4%	6,9%	20,7%	69,0%	100,0%
	50-59 let	8,3%	8,3%	16,7%	66,7%	100,0%
	Celkem	12,3%	9,8%	30,1%	47,8%	100,0%

Podle výsledků z tabulky 2b projelo někdy na červenou **27,4 %** respondentů ve věku 20-29 let a **20,5 %** ve věku 30-39let. Většina všech dotazujících udává, že na červenou neprojeli: ve věku do 19 let 100 %, 40-49 let 89,7 %, 50-59 let 83,4 % - viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 3a**Nepoužívání bezpečnostních pásů při jízdě podle pohlaví**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	42	14	19	37	112
	Žena	22	23	33	128	206
	Celkem	64	37	52	165	318
Počet % ze všech	Muž	37,5%	12,5%	17,0%	33,0%	100,0%
	Žena	10,7%	11,2%	16,0%	62,1%	100,0%
	Celkem	20,1%	11,6%	16,4%	51,9%	100,0%

Přestupek nepoužívání bezpečnostních pásů v případě kdy musí, spáchali podle údajů z KT 3a více muži a to v **50,0 %**, oproti ženám, které nebyly připoutané v pouze ve **21,9 %**.

KT 3b**Nepoužívání bezpečnostních pásů při jízdě podle věku**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	2	0	0	6	8
	20-29 let	27	22	19	80	148
	30-39 let	31	10	25	56	122
	40-49 let	3	3	7	14	27
	50-59 let	1	2	1	9	13
	Celkem	64	37	52	165	318
Počet % ze všech	do 19 let	25,0%	0,0%	0,0%	75,0%	100,0%
	20-29 let	18,2%	14,9%	12,8%	54,1%	100,0%
	30-39 let	25,4%	8,2%	20,5%	45,9%	100,0%
	40-49 let	11,1%	11,1%	25,9%	51,9%	100,0%
	50-59 let	7,7%	15,4%	7,7%	69,2%	100,0%
	Celkem	20,1%	11,6%	16,4%	51,9%	100,0%

Z tabulky 3b je zřejmé, že většina dotazujících je při jízdě řádně připoutána bezpečnostním pásem a ti co připoutání nebývají, jsou spíše lidé mladší věkové kategorie. Řidiči ve věku 20-29 let páchají tento přestupek v **33,1 %**, 30-39 let v **33,6 %** a do 19 let v **25,0 %**. Nejčastěji používají bezpečnostní pás řidiči ve věku 40-49 let (**77,8 %**) a 50-59 let (**76,9**) - viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 4a**Telefonování nebo psaní SMS zpráv při jízdě podle pohlaví**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	55	20	15	22	112
	Žena	42	23	46	97	208
	Celkem	97	43	61	119	320
Počet % ze všech	Muž	49,1%	17,9%	13,4%	19,6%	100,0%
	Žena	20,2%	11,1%	22,1%	46,6%	100,0%
	Celkem	30,3%	13,4%	19,1%	37,2%	100,0%

Držení hovorového zařízení je jeden z nejčastějších přestupků na našich silnicích. Podle KT 4a **67,0 %** mužů telefonovalo nebo psalo SMS zprávy při jízdě. Ženy tento přestupek spáchali ve **31,3 %**.

KT 4b**Telefonování nebo psaní SMS zpráv při jízdě podle věku**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	0	0	1	7	8
	20-29 let	48	25	23	52	148
	30-39 let	46	14	31	31	122
	40-49 let	3	4	3	19	29
	50-59 let	0	0	3	10	13
	Celkem	97	43	61	119	320
Počet % ze všech	do 19 let	0,0%	0,0%	12,5%	87,5%	100,0%
	20-29 let	32,4%	16,9%	15,5%	35,1%	100,0%
	30-39 let	37,7%	11,5%	25,4%	25,4%	100,0%
	40-49 let	10,3%	13,8%	10,3%	65,5%	100,0%
	50-59 let	0,0%	0,0%	23,1%	76,9%	100,0%
	Celkem	30,3%	13,4%	19,1%	37,2%	100,0%

Telefonování nebo psaní SMS zpráv během jízdy je častý přestupek řidičů. Z KT 4b vyplývá, že více používají telefon ve vozidle respondenti mladší věkové kategorie. Řidiči ve věku 20-29 let tento přestupek spáchali v **49,3 %**, následují řidiči ve věku 30-39 let (**49,2 %**). Naopak netelefonují ani nepíší SMS zprávy řidiči do 19 let věku (**100 %**), 50-59 let (**100 %**) a 40-49 let (**75,8 %**) – viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 5a**Jízda s nevyhovujícím technickým stavem vozidla podle pohlaví**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	19	6	23	60	108
	Žena	7	11	43	136	197
	Celkem	26	17	66	196	305
Počet % ze všech	Muž	17,6%	5,6%	21,3%	55,6%	100,0%
	Žena	3,6%	5,6%	21,8%	69,0%	100,0%
	Celkem	8,5%	5,6%	21,6%	64,3%	100,0%

Podle výsledků z KT 5a, jezdí s nevyhovujícím stavem vozidla častěji muži (**23,2 %**) oproti ženám, které tento přestupek spáchaly pouze v **18,0 %**.

KT 5b**Jízda s nevyhovujícím technickým stavem vozidla podle věku**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	0	0	1	6	7
	20-29 let	11	9	32	87	139
	30-39 let	15	7	30	67	119
	40-49 let	0	1	2	24	27
	50-59 let	0	0	1	12	13
	Celkem	26	17	66	196	305
Počet % ze všech	do 19 let	0,0%	0,0%	14,3%	85,7%	100,0%
	20-29 let	7,9%	6,5%	23,0%	62,6%	100,0%
	30-39 let	12,6%	5,9%	25,2%	56,3%	100,0%
	40-49 let	0,0%	3,7%	7,4%	88,9%	100,0%
	50-59 let	0,0%	0,0%	7,7%	92,3%	100,0%
	Celkem	8,5%	5,6%	21,6%	64,3%	100,0%

Podle výsledků z KT 5b, užili nejčastěji vozidlo s nevyhovujícím technickým stavem respondenti ve věku 30-39 let a to v **18,5 %**. Naopak uvedený přestupek nespáchali řidiči do 19 let věku (**100 %**), 20-29 let (**85,6**), 40-49 let (**96,3**) a 50-59 let (**100 %**) – viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 6a**Předjíždění v místech, kde je to zakázané, podle pohlaví**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	25	14	30	41	110
	Žena	7	12	44	142	205
	Celkem	32	26	74	183	315
Počet % ze všech	Muž	22,7%	12,7%	27,3%	37,3%	100,0%
	Žena	3,4%	5,9%	21,5%	69,3%	100,0%
	Celkem	10,2%	8,3%	23,5%	58,1%	100,0%

V místech, kde je zákonem zakázáno předjíždění, podle výsledků z KT 6a tento přestupek spáchalo **35,4 %** mužů a pouze **9,3 %** žen.

KT 6b**Předjíždění v místech, kde je to zakázané, podle věku**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	0	0	1	7	8
	20-29 let	20	16	36	73	145
	30-39 let	12	9	30	69	120
	40-49 let	0	1	5	23	29
	50-59 let	0	0	2	11	13
	Celkem	32	26	74	183	315
Počet % ze všech	do 19 let	0,0%	0,0%	12,5%	87,5%	100,0%
	20-29 let	13,8%	11,0%	24,8%	50,3%	100,0%
	30-39 let	10,0%	7,5%	25,0%	57,5%	100,0%
	40-49 let	0,0%	3,4%	17,2%	79,3%	100,0%
	50-59 let	0,0%	0,0%	15,4%	84,6%	100,0%
	Celkem	10,2%	8,3%	23,5%	58,1%	100,0%

KT 6b ukazuje, že v místech, kde je se nesmí předjíždět, toto ustanovení porušují nejčastěji řidiči věku 20-29 let (**24,8 %**) a 30-39 let (**17,5 %**). Řidiči ostatních věkových kategorií tento přestupek většinou nespáchali - viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 7a

Řízení vozidla po požití alkoholického nápoje nebo JNL podle pohlaví

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	11	3	14	83	111
	Žena	4	8	16	178	206
	Celkem	15	11	30	261	317
Počet % ze všech	Muž	9,9%	2,7%	12,6%	74,8%	100,0%
	Žena	1,9%	3,9%	7,8%	86,4%	100,0%
	Celkem	4,7%	3,5%	9,5%	82,3%	100,0%

Z KT 7a je zřejmé, že muži řídí vozidlo častěji pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, než ženy (muži 12,6 %, ženy 5,8 %)

KT 7b

Řízení vozidla po požití alkoholického nápoje nebo JNL podle věku

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	0	0	0	8	8
	20-29 let	5	5	15	122	147
	30-39 let	9	5	12	95	121
	40-49 let	0	0	2	26	28
	50-59 let	1	1	1	10	13
	Celkem	15	11	30	261	317
	Počet % ze všech	do 19 let	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
20-29 let		3,4%	3,4%	10,2%	83,0%	100,0%
30-39 let		7,4%	4,1%	9,9%	78,5%	100,0%
40-49 let		0,0%	0,0%	7,1%	92,9%	100,0%
50-59 let		7,7%	7,7%	7,7%	76,9%	100,0%
Celkem		4,7%	3,5%	9,5%	82,3%	100,0%

Podle výsledků z KT 7b, řídili vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nejvíce řidiči ve věku 50-59 let (15,4 %), následuje věk 30-39 let (11,5 %) a 20-29 let (6,8 %). Naopak řidiči ve věku do 19 let a 40-49 uvedli, že tento přestupek nespáchali - viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 8a**Časté a vážné DN z důvodu překročení nejvyšší povolené rychlosti podle pohlaví**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	51	38	20	2	111
	Žena	101	78	25	1	205
	Celkem	152	116	45	3	316
Počet % ze všech	Muž	45,9%	34,2%	18,0%	1,8%	100,0%
	Žena	49,3%	38,0%	12,2%	0,5%	100,0%
	Celkem	48,1%	36,7%	14,2%	0,9%	100,0%

Překročení nejvyšší povolené rychlosti způsobuje časté a vážné dopravní nehody. O tom je přesvědčeno podle výsledků z KT 8a **80,1 %** mužů a **87,3 %** žen.

KT 8b**Časté a vážné DN z důvodu překročení nejvyšší povolené rychlosti podle věku**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	5	2	1	0	8
	20-29 let	56	59	29	2	146
	30-39 let	68	40	11	1	120
	40-49 let	17	9	3	0	29
	50-59 let	6	6	1	0	13
	Celkem	152	116	45	3	316
	Počet % ze všech	do 19 let	62,5%	25,0%	12,5%	0,0%
20-29 let		38,4%	40,4%	19,9%	1,4%	100,0%
30-39 let		56,7%	33,3%	9,2%	0,8%	100,0%
40-49 let		58,6%	31,0%	10,3%	0,0%	100,0%
50-59 let		46,2%	46,2%	7,7%	0,0%	100,0%
Celkem		48,1%	36,7%	14,2%	0,9%	100,0%

Podle výsledků z KT 8b, se respondenti všech věkových kategorií přiklánějí k názoru, že překročení nejvyšší povolené rychlosti způsobuje časté a vážné dopravní nehody: do 19 let **87,5 %**, 30-39 let **90,0 %**, 40-49 let **89,6 %** a 50-59 let **92,4 %**. Řidičů, kteří si to nemyslí, je nejvíce ve věkové kategorii 20-29 let (**21,3 %**) - viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 9a**Časté a vážné DN z důvodu jízdy na červenou podle pohlaví**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	49	36	23	2	110
	Žena	70	80	54	2	206
	Celkem	119	116	77	4	316
Počet % ze všech	Muž	44,5%	32,7%	20,9%	1,8%	100,0%
	Žena	34,0%	38,8%	26,2%	1,0%	100,0%
	Celkem	37,7%	36,7%	24,4%	1,3%	100,0%

Z výsledků KT 9a je patrné, že podle řidičů jízda na červenou způsobuje časté a vážné dopravní nehody. Přesvědčeno je o tom **77,2 %** mužů a **72,8 %** žen.

KT 9b**Časté a vážné DN z důvodu jízdy na červenou podle věku**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	4	3	1	0	8
	20-29 let	51	55	38	1	145
	30-39 let	48	39	31	3	121
	40-49 let	9	14	6	0	29
	50-59 let	7	5	1	0	13
	Celkem	119	116	77	4	316
	Počet % ze všech	do 19 let	50,0%	37,5%	12,5%	0,0%
20-29 let		35,2%	37,9%	26,2%	0,7%	100,0%
30-39 let		39,7%	32,2%	25,6%	2,5%	100,0%
40-49 let		31,0%	48,3%	20,7%	0,0%	100,0%
50-59 let		53,8%	38,5%	7,7%	0,0%	100,0%
Celkem		37,7%	36,7%	24,4%	1,3%	100,0%

Podle výsledků z tabulky KT 9b se respondenti všech věkových kategorií přiklání k názoru, že jízda na červenou způsobuje časté a vážné dopravní nehody. Řidiči ve věku do 19 let si to myslí v **87,5 %**, 20-29 let v **73,1 %**, 40-49 let v **79,3 %** a 50-59 let v **92,3 %**. Řidiči, kteří si to nemyslí, jsou nejvíce ve věkové kategorii 30-39 let (**28,1 %**) - viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 10a**Časté a vážné DN z důvodu nedání přednosti v jízdě podle pohlaví**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	79	29	2	1	111
	Žena	136	65	6	1	208
	Celkem	215	94	8	2	319
Počet % ze všech	Muž	71,2%	26,1%	1,8%	0,9%	100,0%
	Žena	65,4%	31,3%	2,9%	0,5%	100,0%
	Celkem	67,4%	29,5%	2,5%	0,6%	100,0%

KT 10a ukazuje, že nedání přednosti v jízdě je podle 97,3 % mužů příčina častých a vážných dopravních nehod. Ženy si to myslí v 96,7 %.

KT 10b**Časté a vážné DN z důvodu nedání přednosti v jízdě podle věku**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	6	2	0	0	8
	20-29 let	97	46	3	1	147
	30-39 let	80	36	5	1	122
	40-49 let	21	8	0	0	29
	50-59 let	11	2	0	0	13
	Celkem	215	94	8	2	319
Počet % ze všech	do 19 let	75,0%	25,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	20-29 let	66,0%	31,3%	2,0%	0,7%	100,0%
	30-39 let	65,6%	29,5%	4,1%	0,8%	100,0%
	40-49 let	72,4%	27,6%	0,0%	0,0%	100,0%
	50-59 let	84,6%	15,4%	0,0%	0,0%	100,0%
	Celkem	67,4%	29,5%	2,5%	0,6%	100,0%

Podle výsledků z KT 10b, jsou respondenti všech věkových téměř shodně přesvědčeni, že nedání přednosti v jízdě způsobuje časté a vážné dopravní nehody. Záporných odpovědi jsou pouze u řidičů ve věku 30-39 let (4,9 %) a 20-29 let (2,7 %) - viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 11a**Časté a vážné DN z důvodu telefonování nebo psaní SMS při jízdě podle pohlaví**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	33	49	25	4	111
	Žena	85	90	29	1	205
	Celkem	118	139	54	5	316
Počet % ze všech	Muž	29,7%	44,1%	22,5%	3,6%	100,0%
	Žena	41,5%	43,9%	14,1%	0,5%	100,0%
	Celkem	37,3%	44,0%	17,1%	1,6%	100,0%

KT 11a ukazuje, že ženy vnímají nebezpečí častých a vážných dopravních nehod z důvodu telefonování nebo psaní SMS zpráv při řízení vozidla více než muži. Ženy se k tomuto přiklání v **85,4 %**, muži si to myslí v **73,8 %**.

KT 11b**Časté a vážné DN z důvodu telefonování nebo psaní SMS při jízdě podle věku**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	3	3	2	0	8
	20-29 let	52	70	23	1	146
	30-39 let	49	51	17	4	121
	40-49 let	9	10	9	0	28
	50-59 let	5	5	3	0	13
	Celkem	118	139	54	5	316
Počet % ze všech	do 19 let	37,5%	37,5%	25,0%	0,0%	100,0%
	20-29 let	35,6%	47,9%	15,8%	0,7%	100,0%
	30-39 let	40,5%	42,1%	14,0%	3,3%	100,0%
	40-49 let	32,1%	35,7%	32,1%	0,0%	100,0%
	50-59 let	38,5%	38,5%	23,1%	0,0%	100,0%
	Celkem	37,3%	44,0%	17,1%	1,6%	100,0%

Respondenti všech uvedených věkových kategorií se shodují, že páchaní přestupku, kdy řidiči telefonují nebo píšou SMS zprávy, způsobuje časté a vážné dopravní nehody. Podle výsledků z KT 11b se tomuto názoru nejvíce přiklání řidiči ve věku 20-29 let (**83,5 %**), následují řidiči 30-39 let věku (**82,6 %**), 40-49 let (**69,6 %**), 50-59 let (**77,0 %**) a do 19 let (**75,0 %**) - viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 12a**Časté a vážné DN z důvodu nevyhovujíc technického stavu vozidla podle pohlaví**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	14	35	52	8	109
	Žena	32	75	91	3	201
	Celkem	46	110	143	11	310
Počet % ze všech	Muž	12,8%	32,1%	47,7%	7,3%	100,0%
	Žena	15,9%	37,3%	45,3%	1,5%	100,0%
	Celkem	14,8%	35,5%	46,1%	3,5%	100,0%

Z KT 12a vyplývá, že většina mužů (**55,0 %**) spíše nepovažují nevyhovující technický stav za příčinu častých a vážných dopravních nehod. Naopak většina žen (**53,2 %**) je názoru, že ano.

KT 12b**Časté a vážné DN z důvodu nevyhovujícího technického stavu vozidla podle věku**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	1	2	4	0	7
	20-29 let	14	57	69	4	144
	30-39 let	19	35	58	5	117
	40-49 let	8	11	9	1	29
	50-59 let	4	5	3	1	13
	Celkem	46	110	143	11	310
Počet % ze všech	do 19 let	14,3%	28,6%	57,1%	0,0%	100,0%
	20-29 let	9,7%	39,6%	47,9%	2,8%	100,0%
	30-39 let	16,2%	29,9%	49,6%	4,3%	100,0%
	40-49 let	27,6%	37,9%	31,0%	3,4%	100,0%
	50-59 let	30,8%	38,5%	23,1%	7,7%	100,0%
	Celkem	14,8%	35,5%	46,1%	3,5%	100,0%

Výsledky z KT 12b ukazují, že řidiči mladších věkových kategorií spíše nesouhlasí s verzí, že časté a vážné dopravní nehody způsobuje nevyhovující technický stav vozidla (do 19 let věku nesouhlasí **57,1 %**, 20-29 let **50,7 %** a 30-39 let **53,9 %** řidičů), oproti řidičům starší věkové kategorie, kteří se přiklání k názoru, že uvedený stav vozidla tyto nehody způsobuje (40-49 let **65,5 %**, 50-59 let **69,3 %**) - viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 13a

Časté a vážné DN z důvodu předjíždění v úseku, kde je to zakázané, podle pohlaví

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	63	42	5	2	112
	Žena	140	60	8	0	208
	Celkem	203	102	13	2	320
Počet % ze všech	Muž	56,3%	37,5%	4,5%	1,8%	100,0%
	Žena	67,3%	28,8%	3,8%	0,0%	100,0%
	Celkem	63,4%	31,9%	4,1%	0,6%	100,0%

Z KT 13a je patrné, že muži i ženy vnímají předjíždění na místech, kde je to zakázané, jako jednu z hlavních příčin častých a vážných dopravních nehod. Muži si to myslí v **93,8 %**, ženy v **96,1%**.

KT 13b

Časté a vážné DN z důvodu předjíždění v místech, kde je to zakázané, podle věku

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	4	3	1	0	8
	20-29 let	90	50	8	0	148
	30-39 let	78	38	4	2	122
	40-49 let	21	8	0	0	29
	50-59 let	10	3	0	0	13
	Celkem	203	102	13	2	320
Počet % ze všech	do 19 let	50,0%	37,5%	12,5%	0,0%	100,0%
	20-29 let	60,8%	33,8%	5,4%	0,0%	100,0%
	30-39 let	63,9%	31,1%	3,3%	1,6%	100,0%
	40-49 let	72,4%	27,6%	0,0%	0,0%	100,0%
	50-59 let	76,9%	23,1%	0,0%	0,0%	100,0%
	Celkem	63,4%	31,9%	4,1%	0,6%	100,0%

Řidiči všech věkových kategorií se shodují, že předjíždění v místech, kde je to zakázané, způsobuje časté a vážné dopravní nehody. Kladně v KT 13b odpověděli řidiči: do 19 let **87,5 %**, 20-29 let **94,6 %**, 30-39 let **95,0 %**, 40-59 let **100 %** - viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 14a**Časté a vážné DN z důvodu řízení vozidla po požití alkoholu nebo JNL, dle pohlaví**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	75	27	7	3	112
	Žena	175	29	2	1	207
	Celkem	250	56	9	4	319
Počet % ze všech	Muž	67,0%	24,1%	6,3%	2,7%	100,0%
	Žena	84,5%	14,0%	1,0%	0,5%	100,0%
	Celkem	78,4%	17,6%	2,8%	1,3%	100,0%

Muži i ženy se domnívají, že časté a vážné dopravní nehody způsobuje řízení vozidla po požití alkoholu nebo jiné návykové látky. Podle KT 14a s tím souhlasí muži v **91,1 %**, ženy v **98,5 %**.

KT 14b**Časté a vážné DN z důvodu řízení vozidla po požití alkoholu nebo JNL, podle věku**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	7	1	0	0	8
	20-29 let	124	20	2	2	148
	30-39 let	85	28	7	2	122
	40-49 let	23	5	0	0	28
	50-59 let	11	2	0	0	13
	Celkem	250	56	9	4	319
Počet % ze všech	do 19 let	87,5%	12,5%	0,0%	0,0%	100,0%
	20-29 let	83,8%	13,5%	1,4%	1,4%	100,0%
	30-39 let	69,7%	23,0%	5,7%	1,6%	100,0%
	40-49 let	82,1%	17,9%	0,0%	0,0%	100,0%
	50-59 let	84,6%	15,4%	0,0%	0,0%	100,0%
	Celkem	78,4%	17,6%	2,8%	1,3%	100,0%

Podle výsledků z KT 14b se řidiči všech věkových kategorií shodují, že řízení vozidla po požití alkoholu nebo jiné návykové látky způsobuje časté a vážné dopravní nehody. K tomu se přiklání řidiči ve věkové kategorii do 19 let, 40-49 let a 50-59 let ve **100 %**, 20-29 let v **97,3 %** a 30-39 let v **92,7 %** - viz grafické vyjádření v příloze 2.

Jak řidiči vnímají kontroly dopravní policie na silnicích

KT 15a

Kontroly DP – měli by být častější – podle pohlaví						
	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	44	37	21	5	107
	Žena	76	86	24	4	190
	Celkem	120	123	45	9	297
Počet % ze všech	Muž	41,1%	34,6%	19,6%	4,7%	100,0%
	Žena	40,0%	45,3%	12,6%	2,1%	100,0%
	Celkem	40,4%	41,4%	15,2%	3,0%	100,0%

Z KT 15a vyplývá, že by podle řidičů měli být kontroly dopravní policie na silnicích častější. Kladně odpovědělo **75,7 %** mužů a **85,3 %** žen

KT 15b

Kontroly DP – měli by být častější – podle věku						
	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	1	5	1	0	7
	20-29 let	50	57	26	5	138
	30-39 let	50	47	13	4	114
	40-49 let	11	12	3	0	26
	50-59 let	8	2	2	0	12
	Celkem	120	123	45	9	297
Počet % ze všech	do 19 let	14,3%	71,4%	14,3%	0,0%	100,0%
	20-29 let	36,2%	41,3%	18,8%	3,6%	100,0%
	30-39 let	43,9%	41,2%	11,4%	3,5%	100,0%
	40-49 let	42,3%	46,2%	11,5%	0,0%	100,0%
	50-59 let	66,7%	16,7%	16,7%	0,0%	100,0%
	Celkem	40,4%	41,4%	15,2%	3,0%	100,0%

Z odpovědí respondentů podle věku v KT 15b je zřejmé, že by kontroly dopravní policie na silnicích měli být častější. Nejvíce se k tomuto názoru přiklání řidiči ve věku 40-49 let (**88,5 %**), dále do 19 let (**85,7 %**), 30-39 let (**85,1 %**), 50-59 let (**83,4 %**) a 20-29 let (**77,5 %**) - viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 16a

Kontroly DP – současný stav je vyhovující – podle pohlaví						
	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	7	35	44	23	109
	Žena	17	54	90	23	184
	Celkem	24	89	134	46	293
Počet % ze všech	Muž	6,4%	32,1%	40,4%	21,1%	100,0%
	Žena	9,2%	29,3%	48,9%	12,5%	100,0%
	Celkem	8,2%	30,4%	45,7%	15,7%	100,0%

Současný stav kontrol dopravní policie, je podle **61,5 %** mužů a **61,4 %** žen spíše nevyhovující. Ukazuje to KT 16a.

KT 16b

Kontroly DP – současný stav je vyhovující – podle věku						
	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	1	3	1	2	7
	20-29 let	6	46	67	15	134
	30-39 let	10	33	53	18	114
	40-49 let	5	6	8	8	27
	50-59 let	2	1	5	3	11
	Celkem	24	89	134	46	293
Počet % ze všech	do 19 let	14,3%	42,9%	14,3%	28,6%	100,0%
	20-29 let	4,5%	34,3%	50,0%	11,2%	100,0%
	30-39 let	8,8%	28,9%	46,5%	15,8%	100,0%
	40-49 let	18,5%	22,2%	29,6%	29,6%	100,0%
	50-59 let	18,2%	9,1%	45,5%	27,3%	100,0%
	Celkem	8,2%	30,4%	45,7%	15,7%	100,0%

Současný stav kontrol dopravní policie považuje podle výsledků z KT 16b za vyhovující **57,2 %** řidičů ve věku do 19 let. Opačného názoru jsou řidiči ostatních věkových kategorií, kdy záporně odpověděli: ve věku 20-29 let **61,2 %**, 30-39 let **62,3 %**, 40-49 let **59,2 %** a 50-59 let **72,8 %** - viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 17a

Kontroly DP – nemají význam – podle pohlaví						
	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	12	21	28	45	106
	Žena	28	33	43	77	181
	Celkem	40	54	71	122	287
Počet % ze všech	Muž	11,3%	19,8%	26,4%	42,5%	100,0%
	Žena	15,5%	18,2%	23,8%	42,5%	100,0%
	Celkem	13,9%	18,8%	24,7%	42,5%	100,0%

KT 17a popisuje význam kontrol dopravní policie na silnicích. Že by tyto kontroly neměly význam, si nemyslí 68,9 % mužů a 66,3 % žen.

KT 17b

Kontroly DP – nemají význam - podle věku						
	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	0	3	2	2	7
	20-29 let	13	20	32	65	130
	30-39 let	18	20	32	44	114
	40-49 let	5	7	3	8	23
	50-59 let	4	4	2	3	13
	Celkem	40	54	71	122	287
	Počet % ze všech	do 19 let	0,0%	42,9%	28,6%	28,6%
20-29 let		10,0%	15,4%	24,6%	50,0%	100,0%
30-39 let		15,8%	17,5%	28,1%	38,6%	100,0%
40-49 let		21,7%	30,4%	13,0%	34,8%	100,0%
50-59 let		30,8%	30,8%	15,4%	23,1%	100,0%
Celkem		13,9%	18,8%	24,7%	42,5%	100,0%

KT 17b popisuje názor řidičů podle věku na význam kontrol dopravní policie na silnicích. Řidiči mladších věkových kategorií si nemyslí, že význam nemají (do 19 let **57,2 %**, 20-29 **74,6 %**, 30-39 let **66,7 %**). Řidiči vyššího věku si nemyslí, že význam mají (40-49 let **52,1 %**, 50-59 let **61,6 %**)- viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 18a**Preventivně výchovné činnosti, vztahující se k bezpečnosti na silnicích**

	Pohlaví	Přednášky na školách	Jednorázové akce PČR	Akce BESIP	Jiné	Žádné
Četnost	Muž	41	43	98	0	1
	Žena	118	80	186	1	5
Počet % ze všech	Muž	38,7%	40,6%	92,5%	0,0%	0,9%
	Žena	57,0%	38,6%	89,9%	0,5%	2,4%

Akce BESIP „Nemyslíš, zaplatíš!“, je nejznámější preventivně výchovná činnost, směřující k řidičům. Z KT 18a vyplývá, že tuto akci zná **92,5 %** mužů a **89,9 %** žen. Další činnost směřující k prevenci na silnicích znají řidiči z přednášek na školách (muži **38,7 %**, ženy **57,0 %**), a z jednorázových akcí Policie ČR, např. „Zebra se za Tebe nerozhlédne“, „Řídím, piju nealko pivo“ znají muži v **40,6 %**, ženy v **38,6 %**). Pouze **0,5 %** žen zná i jiné akce a **2,4 %** nezná žádné. Muži žádné akce neznají v **0,9 %**.

KT 18b
Preventivně výchovné činnosti, vztahující se k bezpečnosti na silnicích

	Pohlaví	Přednášky na školách	Jednorázové akce PČR	Akce BESIP	Jiné	Žádné
Četnost	do 19 let	3	4	6	0	0
	20-29 let	77	54	129	0	3
	30-39 let	58	47	111	0	2
	40-49 let	18	16	26	1	1
	50-59 let	3	2	12	0	0
Počet % ze všech	do 19 let	42,9%	57,1%	85,7%	0,0%	0,0%
	20-29 let	53,5%	37,5%	89,6%	0,0%	2,1%
	30-39 let	47,5%	38,5%	91,0%	0,0%	1,6%
	40-49 let	64,3%	57,1%	92,9%	3,6%	3,6%
	50-59 let	25,0%	16,7%	100,0%	0,0%	0,0%

Řidiči všech věkových kategorií, znají dle výsledků z KT 18b nejvíce akci BESIP „Nemyslíš, zaplatíš!“ (do 19 let **85,7 %**, 20-29 let **89,6 %**, 30-39 let **91,0 %**, 40-49 let **92,9 %**, 50-59 let **100 %**). Dále jsou známé jednorázové akce Policie ČR např. „Zebra se za Tebe nerozhledne“, „Řídím, piju nealko pivo“. Tyto akce znají nejvíce řidiči ve věku do 19 let a 40 – 49 let (shodně **57,1 %**), naopak řidiči ve věku 50–59 let uvedené jednorázové akce Policie ČR znají pouze v **16,7 %**. Přednášky na školách znají nejvíce řidiči ve věku 40 – 49 let (**64,3 %**), nejméně 50 – 59 let (**25,0 %**) - viz grafické vyjádření v příloze 2.

KT 19a**Pozitivní vliv preventivně výchovných činností na chování účastníků provozu**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	Muž	23	42	34	3	102
	Žena	28	93	66	2	189
	Celkem	51	135	100	5	291
Počet % ze všech	Muž	22,5%	41,2%	33,3%	2,9%	100,0%
	Žena	14,8%	49,2%	34,9%	1,1%	100,0%
	Celkem	17,5%	46,4%	34,4%	1,7%	100,0%

Z výsledků KT 19a je zřejmé, že preventivně výchovná činnost působí na chování účastníků silničního provozu spíše pozitivně. K tomuto názoru se přiklání **63,7 %** mužů a **64,0 %** žen.

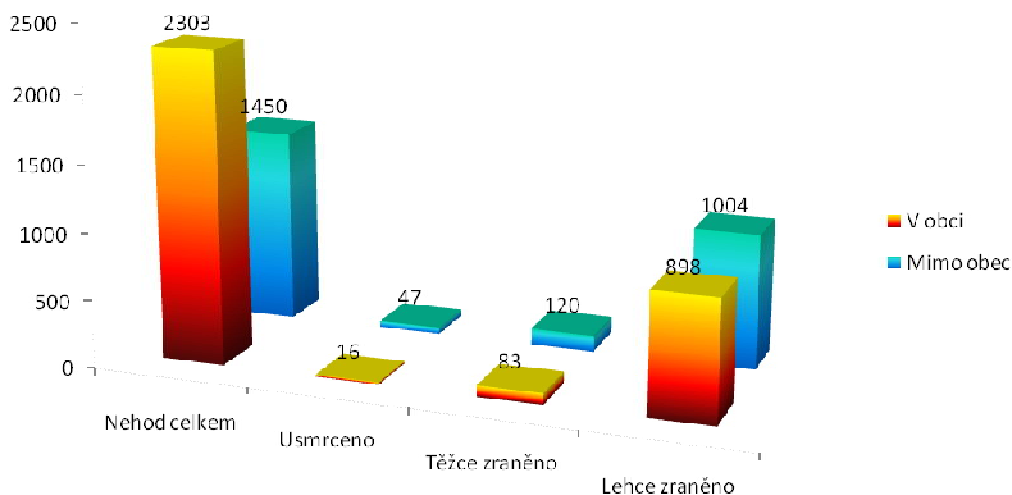
KT 19b**Pozitivní vliv preventivně výchovných činností na chování účastníků provozu**

	Pohlaví	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	Celkem
Četnost	do 19 let	2	3	2	0	7
	20-29 let	13	69	50	3	135
	30-39 let	27	44	38	2	111
	40-49 let	6	13	8	0	27
	50-59 let	3	6	2	0	11
	Celkem	51	135	100	5	291
Počet % ze všech	do 19 let	28,6%	42,9%	28,6%	0,0%	100,0%
	20-29 let	9,6%	51,1%	37,0%	2,2%	100,0%
	30-39 let	24,3%	39,6%	34,2%	1,8%	100,0%
	40-49 let	22,2%	48,1%	29,6%	0,0%	100,0%
	50-59 let	27,3%	54,5%	18,2%	0,0%	100,0%
	Celkem	17,5%	46,4%	34,4%	1,7%	100,0%

Vliv preventivně výchovných činností na chování účastníků silničního provozu, vnímají podle výsledků z KT 19b řidiči všech věkových kategorií spíše pozitivně. Kladně odpověděli řidiči ve věku: do 19 let (**71,5 %**), 20-29 let (**60,7 %**), 30-39 let (**63,9 %**), 40-49 let (**70,3 %**) a 50-59 let (**81,8 %**) - viz grafické vyjádření v příloze 2.

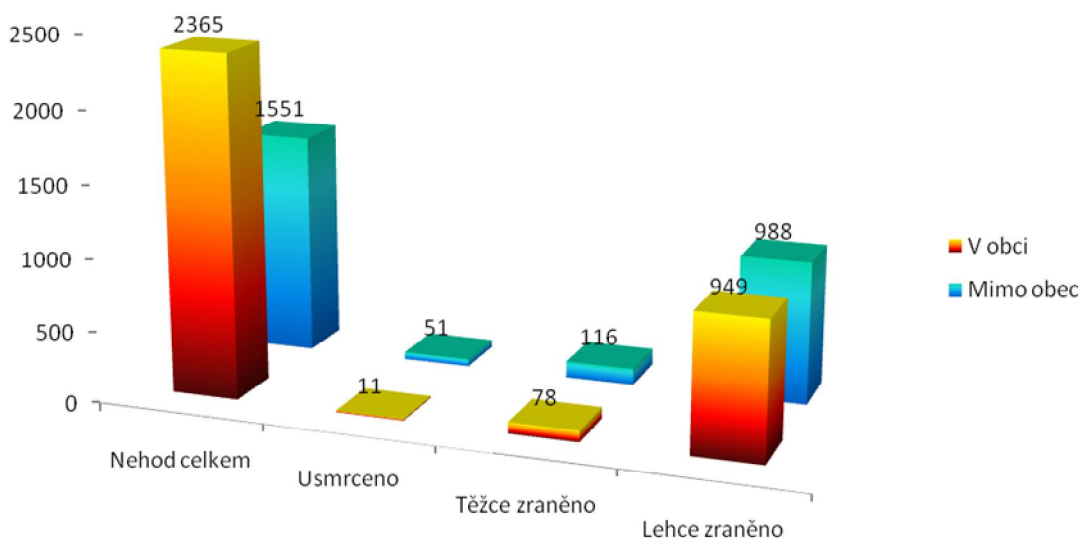
Statistiky dopravních nehod v roce 2014 a 2015 na území JČK ze zdrojů Policie ČR

Počet dopravních nehod v obci byl v roce 2014 vyšší, než mimo obec, ale vážnější následky byly u dopravních nehod na pozemních komunikacích mimo obec.



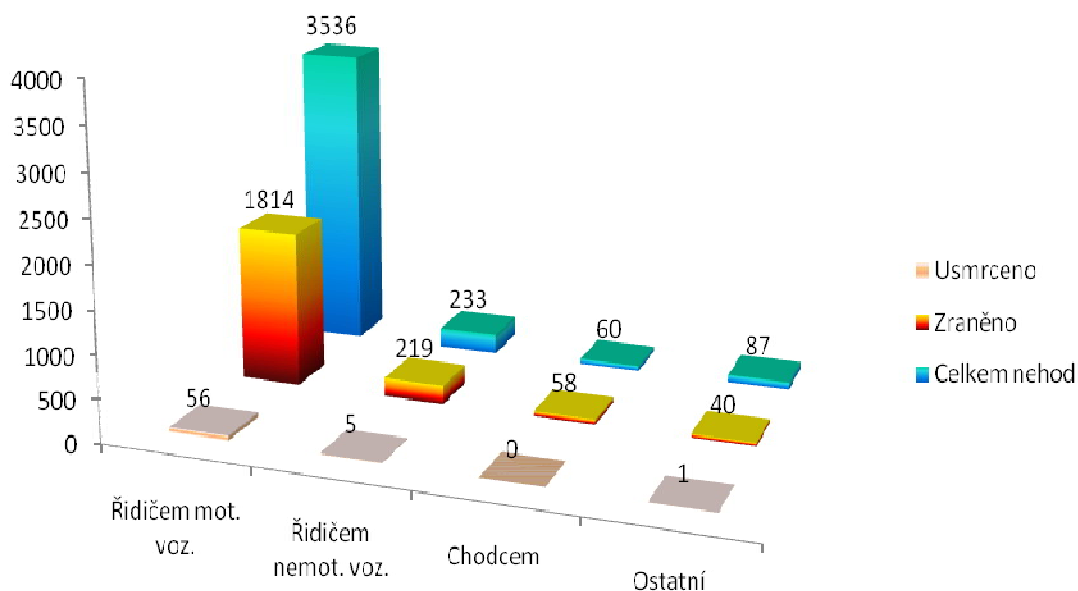
Obr. 1a Porovnání dopravních nehod v obci a mimo obec na území JČK v roce 2014

Počet dopravních nehod v obci byl v roce 2015 vyšší než mimo obec, ale vážnější následky byly mimo obec. Celkový počet dopravních nehod a při nich lehce zraněných účastníků ukazuje v roce 2015 (oproti roku 2014), mírný nárůst, naopak usmrcených a těžce zraněných bylo v roce 2015 méně než v roce 2014.



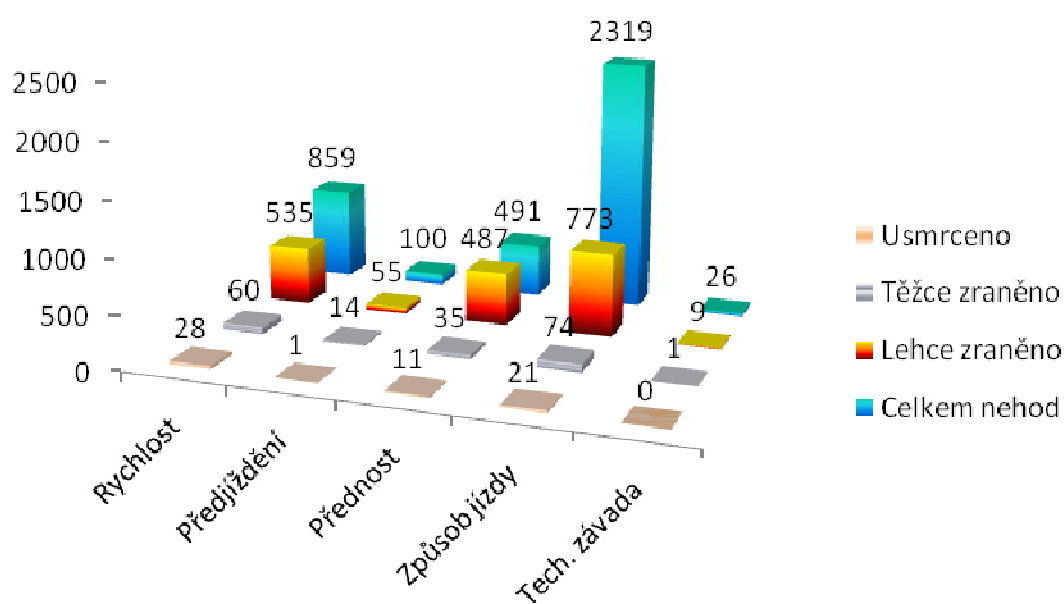
Obr. 1b Porovnání dopravních nehod v obci a mimo obec na území JČK v roce 2015

Dopravní nehody na pozemních komunikacích území JČK, jsou nejvíce způsobeny řidiči motorových vozidel a mají i vážnější následky. Následují řidiči nemotorových vozidel a chodci. Do kategorie ostatní jsou zařazeny dopravní nehody způsobeny např. závadou komunikace, střetem se zvířetem nebo zvěří, technickou závadou apod.



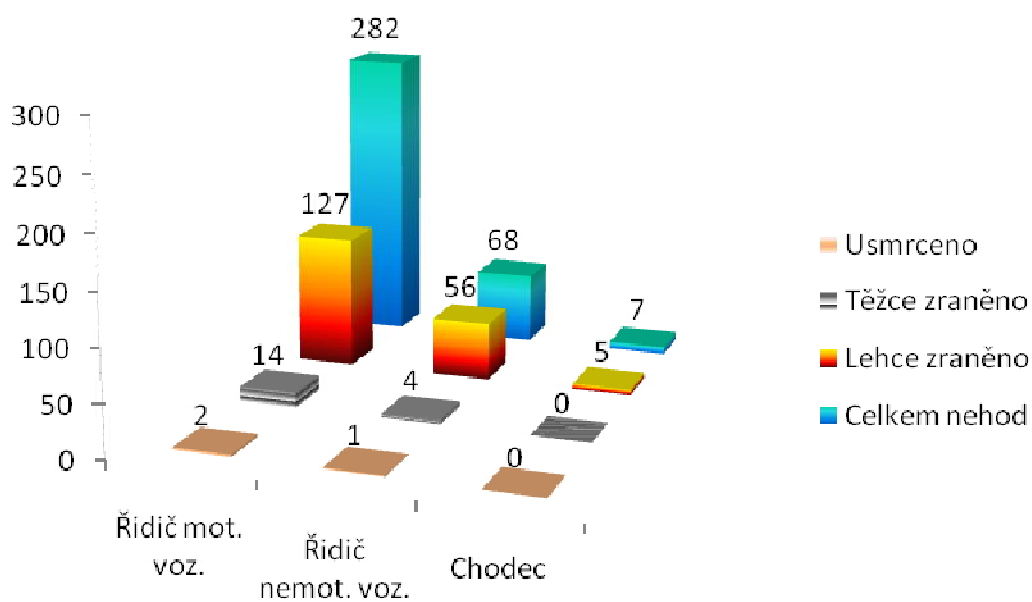
Obr. 2 Dopravní nehody na území JČK v roce 2015 podle účastníka

Nesprávný způsob jízdy (ostatní způsob jízdy kromě rychlosti, předjíždění, přednosti a technické závady např. couvání, vjetí na krajnici apod.), zaviněný řidičem, způsobuje nejvíce dopravních nehod a má za následek nejvíce těžkých a lehkých zranění. Následují dopravní nehody způsobené nepřizpůsobením rychlosti, u kterých došlo k největšímu počtu usmrcených osob, dále nedáním přednosti v jízdě a nesprávným předjížděním. Minimální následky jsou způsobeny technickou závadou vozidla, jako příčinou dopravních nehod.



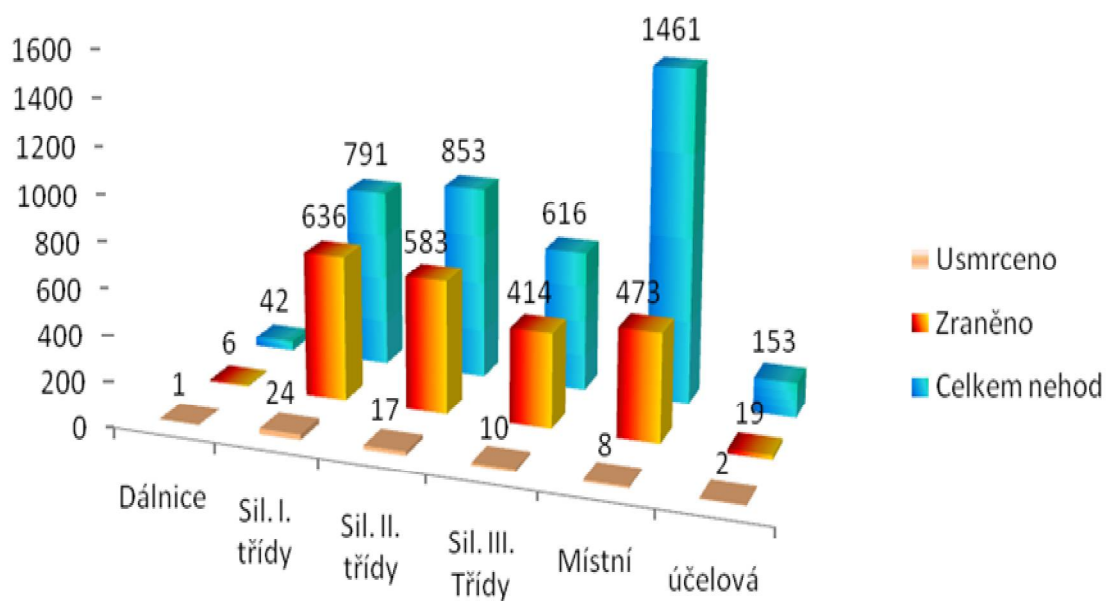
Obr. 3 Dopravní nehody na území JČK v roce 2015 podle nejčastějších příčin

Alkohol zjištěný u viníka dopravní nehody je nejvyšší u řidičů motorových vozidel a také je zde nejvíce zraněných a usmrcených. Následují řidiči nemotorových vozidel a chodci.



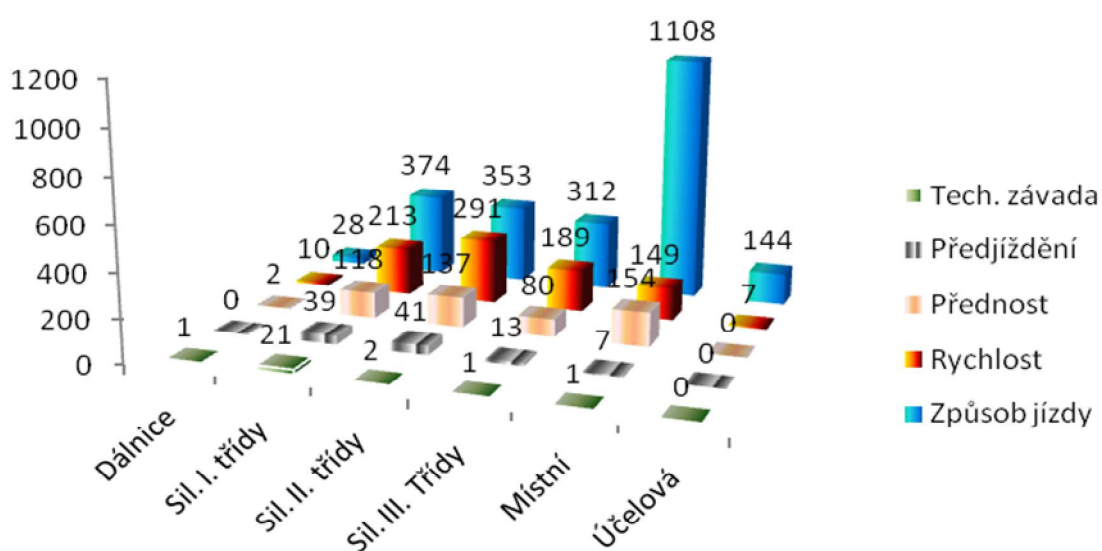
Obr. 4 Dopravní nehody na území JČK v roce 2015 – alkohol zjištěný u viníka DN

V JČK se nachází pouze několik desítek kilometrů dálnic. Převážně z tohoto důvodu je zde i nejmenší nehodovost oproti ostatním druhům silnic. Nejvíce dopravních nehod vzniká na místních komunikacích, ale nejhorší následky, s nejvyšším počtem zraněných a usmrcených, jsou na silnicích první třídy



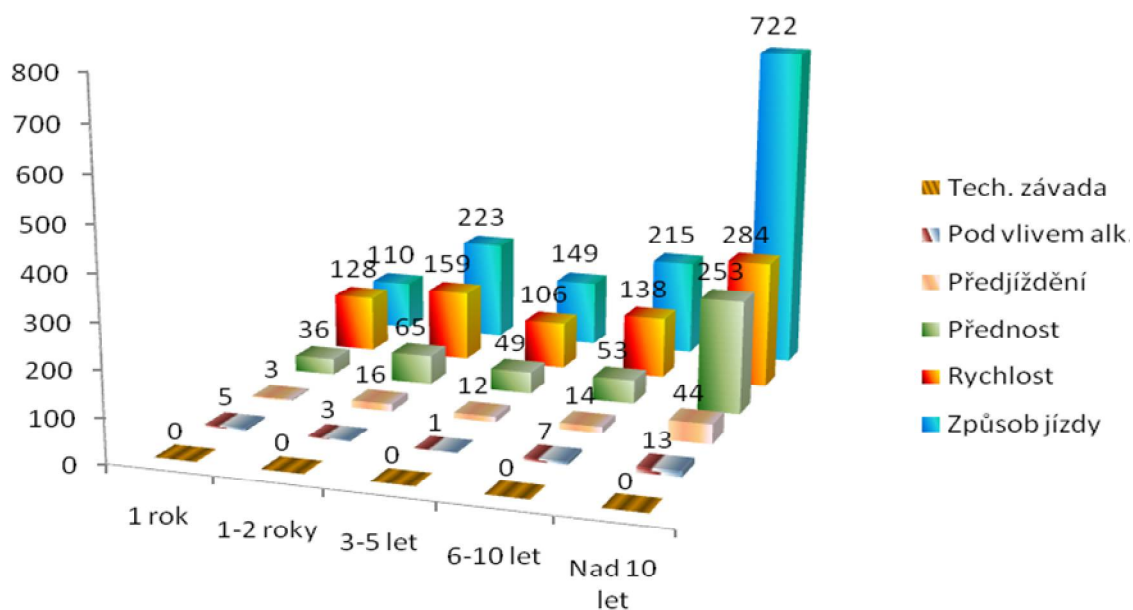
Obr. 5 Dopravní nehody na území JČK v roce 2015 podle druhu komunikace

Nejčastější dopravní nehody jsou na místních komunikacích a stejně jako na ostatních komunikacích, jsou nejvíce zapříčiněny nesprávným způsobem jízdy řidičů vozidel. Druhá nejčastější příčina dopravní nehody je na všech komunikacích rychlost jízdy, následuje nedání přednosti a nesprávné předjíždění. Nejméně nehod je na pozemních komunikacích způsobeno technickou závadou vozidla, která byla v roce 2015 nejvíce uplatňována na silnicích I třídy.



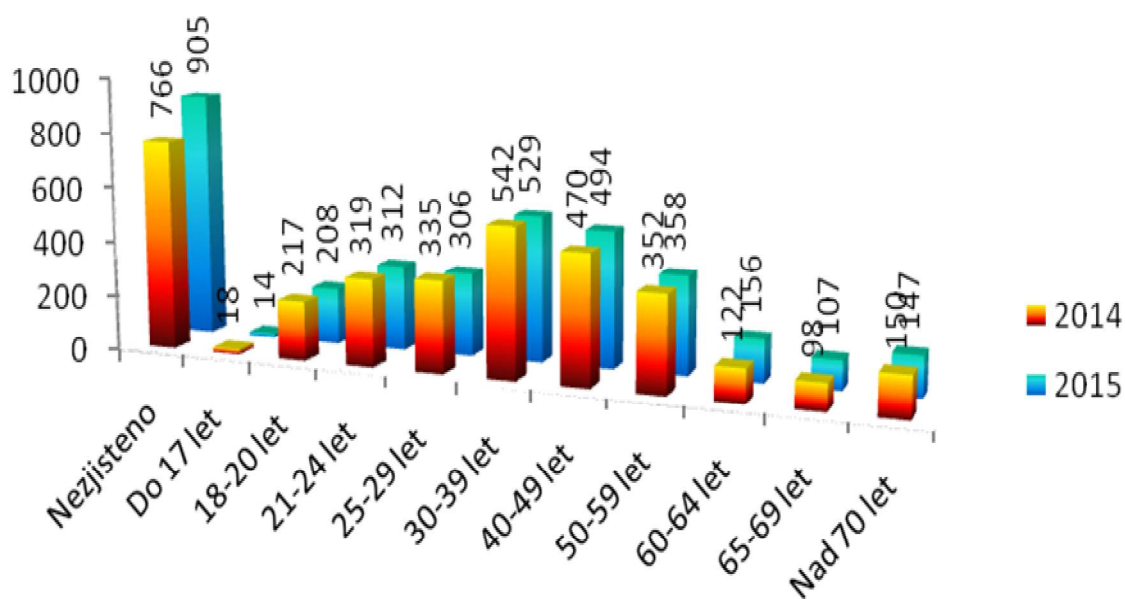
Obr. 6 Dopravní nehody na území JČK v roce 2015 podle příčin a druhu komunikace

Dopravní nehody, způsobené řidiči podle délky jejich praxe v řízení ukazují, že více opatrní jsou řidiči do 1 roku praxe a 3-5 let praxe. U řidičů s praxí 1-2 roky a 6-10 let je patrný zvýšený počet nehod vlivem spáchání všech uvedených přestupků. K nejčastějším DN dochází po spáchání přestupku u řidičů s praxí nad 10 let.



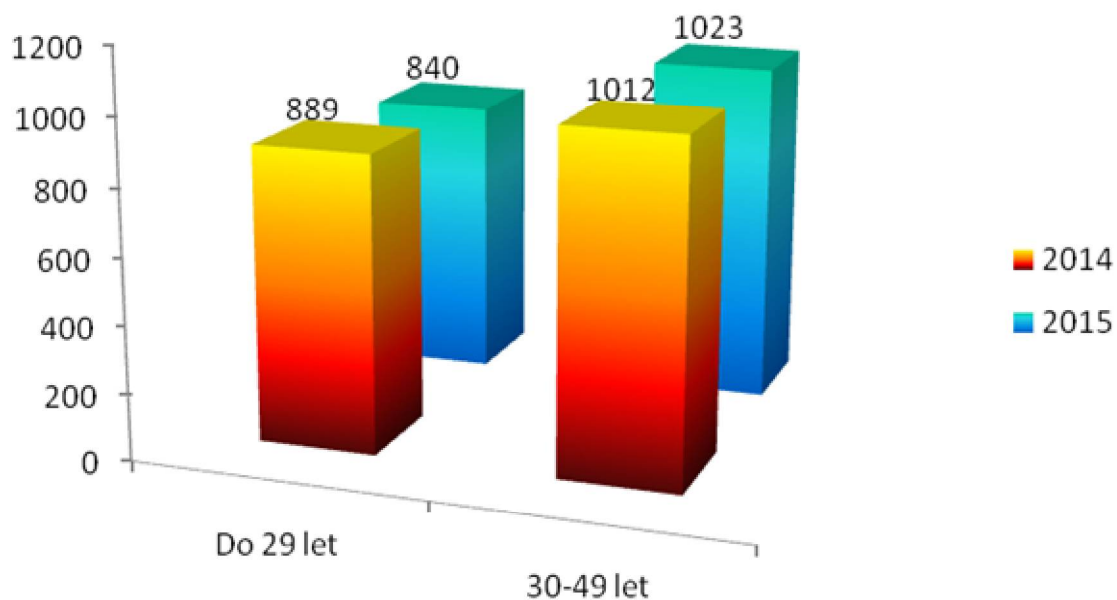
Obr. 7 Dopravní nehody na území JČK v roce 2015 podle příčin a praxe řidičů

V porovnání roků 2014 a 2015, je téměř shodně vysoký počet dopravních nehod, zaviněných řidiči podle věku. U zjištěného věku je patrný vzestupný počet dopravních nehod u řidičů od 17 let do 39 let, poté dochází ke snižování tohoto počtu. Výjimkou jsou řidiči nad 70 let věku, u kterých dochází opět k mírnému vzestupu. Nejčastěji způsobují dopravní nehody řidiči od 30 do 39 let věku. U vysokého počtu dopravních nehod, nebyl věk viníka zjištěný.



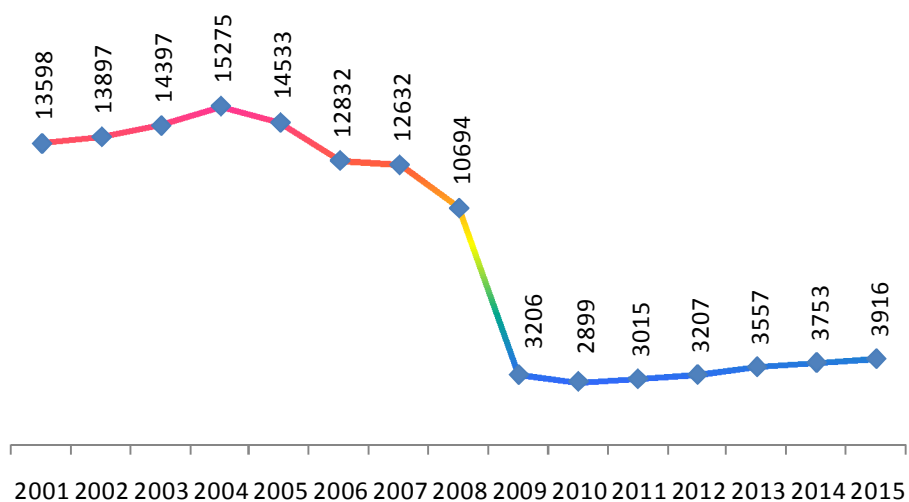
Obr. 8 Dopravní nehody na území JČK v roce 2014 a 2015 podle věku řidičů

Porovnání roku 2014 a 2015, kde je uveden počet dopravních nehod, které byly řešeny Policií ČR, s porovnáním věku řidiče viníka. Z výsledku je patrné, že řidiči ve věku 30-49 let způsobují více dopravních nehod, než řidiči do 29 let věku.



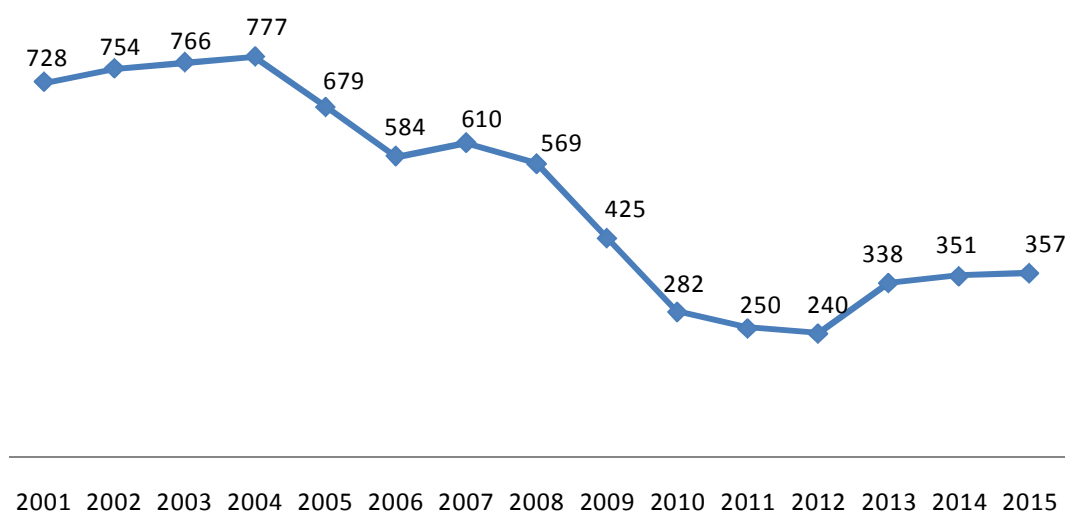
Obr. 9 Dopravní nehody na území JČK v roce 2014 a 2015 podle věku řidičů

Vývoj dopravních nehod na území JČK řešených Policií ČR, ukazuje vzestup od roku 2001 do roku 2004. Od roku 2005 nastává pokles až do roku 2010, přičemž mezi roky 2008 až 2009 došlo k významnému poklesu nahlášených dopravních nehod, které vyšetřovala Policie ČR (téměř o 7, 5 tisíce). Od roku 2011 až do roku 2015 dochází opět k mírnému vzestupu nehodovosti.



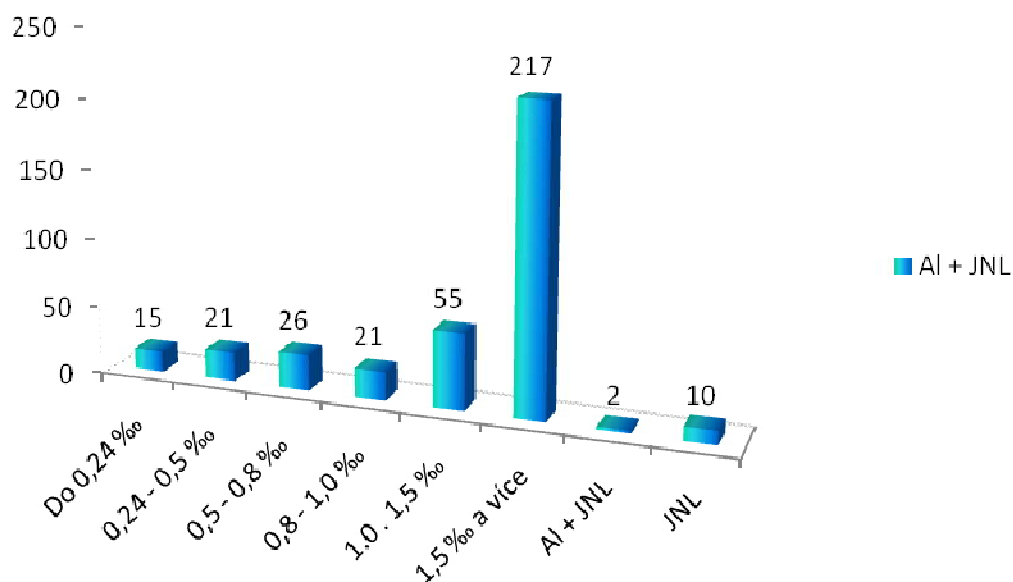
Obr. 10 Dopravní nehody na území JČK od roku 2001 do roku 2015

Dopravní nehody spáchané řidiči pod vlivem alkoholu, byly od roku 2001 do roku 2004 na pozemních komunikacích JČK na vzestupu. Nejvyšší počet řidičů (777), způsobilo dopravní nehodu pod vlivem alkoholu v roce 2004. Od tohoto roku došlo až do roku 2012 k výraznému poklesu (na 240). Od roku 2013 opět dochází ke vzestupu, v roce 2015 způsobilo dopravní nehodu pod vlivem alkoholu 357 řidičů.



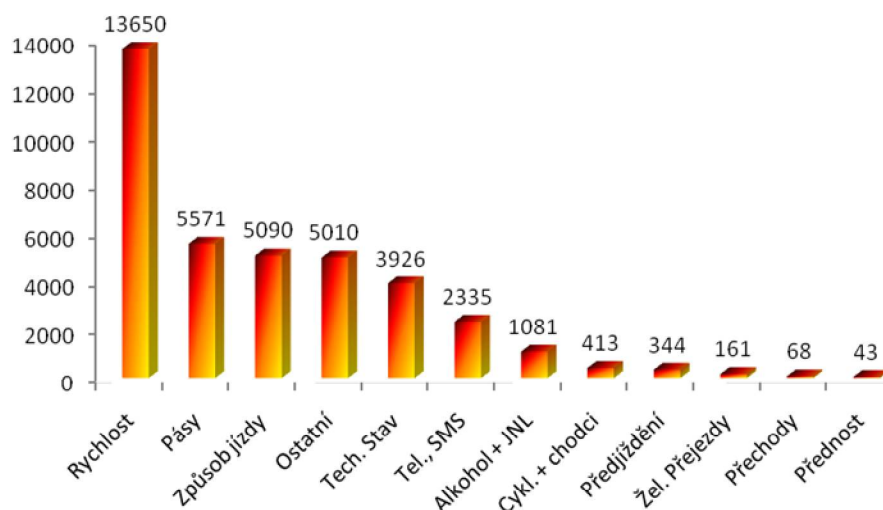
Obr. 11 Dopravní nehody na území JČK od roku 2001 do roku 2015, způsobené účastníky silničního provozu pod vlivem alkoholu.

Dopravní nehody na území JčK, způsobené řidiči pod vlivem alkoholu, ukazují úměru množství alkoholu s pravděpodobností dopravní nehody. Od 0,24 ‰ do 0,8 ‰ se zvyšujícím se množstvím alkoholu roste počet dopravních nehod (do 0,24 ‰ **15** dopravních nehod, 0,24-0,5 ‰ **21**, 0,5-0,8 ‰ **26**). Výjimku v roce 2015 tvořili řidiči s množstvím alkoholu v rozmezí 0,8 – 1,0 ‰, kde byl mírný pokles (**21**). U řidičů s množstvím alkoholu od 1,0 ‰ do 1,5 ‰ nastal více než dvojnásobný vzestup dopravních nehod (**55**) a od 1,5 ‰ a více se tento počet zvýšil několikanásobně (**217**). Řidiči, kteří užili jiné návykové látky společně s alkoholem, způsobili **2** dopravní nehody, řidiči pod vlivem jiné návykové látky bez přítomnosti alkoholu způsobili 10 dopravních nehod.



Obr. 12 Počet dopravních nehod na území JčK v roce 2015 způsobené řidiči pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky podle množství.

Počet udělených sankcí řidičům Policií ČR ukazuje, že nejčastějším přestupkem na pozemních komunikacích, je překročení nejvyšší povolené rychlosti. Následuje nepřipoutání bezpečnostním pásem, nesprávný způsob jízdy, ostatní přestupky (např. jízda bez osvětlení, jízda na červenou, nerespektování dopravní značky apod.), dále nevyhovující technický stav vozidla, telefonování, psaní SMS zpráv, nebo podobné držení hovorového zařízení během jízdy, jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, přestupky cyklistů a chodců, nesprávné předjíždění, přestupky na železničních přejezdech, přestupky na přechodech a nedání přednosti v jízdě.



Obr. 13 Počet řidičů řešených Policií ČR za přestupky na území JČK v roce 2015

4 Diskuze

Výzkumné šetření v rámci diplomové práce bylo zaměřeno na oblast preventivně výchovné činnosti Policie ČR v souvislosti s bezpečností silničního provozu a dále na problematiku dopravních nehod a jejich příčin na pozemních komunikacích území JČK.

Výsledky byly stanoveny na základě odpovědí respondentů – řidičů různých věkových kategorií a pohlaví, kterým byl distribuován dotazník zaměřený na problematiku přestupků v dopravě a dopravních nehod. Dotazníky byly rozdány v tištěné podobě 150 respondentům, řádně vyplněných k použití pro výzkumné šetření, bylo vráceno 126. Dále bylo rozesláno elektronicky 323 dotazníků na emailové adresy, pomocí programu na stránkách www.surveio.com, z nich se řádně vyplněných k použití vrátilo 194. Celkem bylo pro výzkum použito 320 dokončených dotazníků.

Z 320 respondentů, kde všichni vlastní řidičské oprávnění určité kategorie, se výzkumu zúčastnilo 112 mužů a 208 žen. Ve věkové kategorii do 19 let v počtu 8 řidičů, 20–29 let v počtu 148 řidičů, 30–49 let v počtu 122 řidičů, 50–59 let v počtu 29 řidičů a ve věku 60 a více 13 řidičů. Diskuze je tvořena chronologicky podle témat a odpovědí respondentů v KT a dat získaných z policejních statistik.

Nejčastější přestupek na českých silnicích je překročení nejvyšší povolené rychlosti. Tento přestupek (KT 1a) častěji páchají muži (86,6 %), než ženy (68,3 %). Nejčastěji rychlost (KT 1b) překračují řidiči ve věku 30–39 let (80,2 %), následuje kategorie 20–29 let (76,3 %), 50–59 let (69,3 %) a 40–49 let (57,1 %). Nejméně tento přestupek páchají mladí řidiči do 19 let, kdy pouze 28,6 % z nich uvedenou rychlost někdy překročilo, oproti 71,4 %, kteří odpověděli negativně.

Podle výsledků v KT 8a je většina žen (87,3 %) přesvědčena, že překročení nejvyšší povolení rychlosti způsobuje časté a vážné dopravní nehody, muži si to myslí v 80,1 %. Z dalšího výzkumu (KT 8b) vyplývá, že řidiči všech věkových kategorií spatřují překročení nejvyšší povolené rychlosti jako příčinu častých a vážných dopravních nehod. Pouze řidiči ve věku 20–29 let nejsou o tomto tak pevně přesvědčeni, kdy jich záporně odpovědělo nejvíce (21,3 %). Mohlo by to svědčit

o určité nevyzrálosti a nezkušenosti mladých řidičů, kdy si nedokáží představit následky takového počínání.

V roce 2015 bylo na území JčK za překročení rychlosti Policií ČR řešeno 13 650 řidičů. Zvýšená pozornost dopravní policie na řidiče překračující rychlost vychází také z počtu a následků dopravních nehod (obr. 3). Karel Havlík ve své knize uvádí, že první obětí dopravní nehody se stala před necelými sto lety Angličanka Driacollová. Auto ji porazilo na tehdejší dobu nezvyklou rychlostí osm kilometrů v hodině. Dnešní situace se v tomto směru mnohonásobně zhoršila. Na území JčK bylo v roce 2015 Policií ČR šetřeno 859 dopravních nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí řidičů motorových i nemotorových vozidel, přičemž z tohoto počtu bylo viníkem 819 řidičů motorových vozidel. Při těchto nehodách bylo 28 účastníků usmrceno, 60 těžce zraněno a 535 lehce zraněno. Právě vlivem nepřiměřené rychlosti dochází k největšímu počtu usmrcených účastníků při dopravních nehodách, přičemž v běžném provozu moc času rychlou jízdou neušetříme. Když např. pojedeme z původní rychlosti 40 km.h^{-1} o 10 km.h^{-1} rychleji, ušetříme 30 minut času. Když ale zvýšíme rychlost o 10 km.h^{-1} z původní rychlosti 80 km.h^{-1} , ušetříme už jen 8 minut. Pouze 8 minut ušetříme také, když zrychlíme ze 110 km.h^{-1} na 130 km.h^{-1} . Pokud chceme ušetřit 30 minut, museli bychom zrychlit z 85 km.h^{-1} na 150 km.h^{-1} . Tyto hodnoty se ale týkají ideálního stavu bez ostatních účastníků. V běžném provozu se tyto hodnoty ještě zmenšují a ručička na tachometru působí spíše psychologicky. Na dálnicích jsem byl mnohokrát svědkem situace, kdy spěchající řidič v zácpě přejížděl z pruhu do pruhu, kde se zrovna udělala mezera a přitom se neposouval dopředu, ale pomalu zpět, oproti jiným řidičům, kteří jeli plynule.(49)

Problém nastává v okamžiku, když je potřeba rychle vozidlo zastavit. Mnozí řidiči si neuvědomují, že při rychlosti 50 km.h^{-1} je reakční dráha na suché asfaltové silnici 14 metrů, brzdná dráha také 14 metrů, dohromady 28 metrů. Na mokré silnici celkem 33 metry a na sněhu 80 metrů. Když řidič zvýší rychlost na 60 km.h^{-1} , prodlužuje se celková dráha na 37 metrů na suché asfaltové silnici, 45 metrů na mokré silnici a 112 metrů na sněhu. Při rychlosti 110 km.h^{-1} je pak celková dráha 99 metrů na suché asfaltové silnici, 123 metry na mokré silnici a 348 metrů na sněhu. Pro přežití sraženého

chodce je rychlost klíčová. Při rychlosti 30 km.h^{-1} je průměrně ze 40 chodců 1 mrtvý, při 50 km.h^{-1} z 20 chodců 2 mrtví, při zrychlení o pouhých 5 km.h^{-1} na 55 km.h^{-1} vychází z 10 chodců 5 usmrcených a při rychlosti 60 km.h^{-1} přežívá 1 chodec z 10.(47)

Spáchání přestupku, kdy řidiči jeli s vozidlem na signál s červeným světlem „stůj“, se dopouští více muži než ženy (KT 2a). V nadpoloviční většině ale řidiči obou pohlaví uvádějí, že na červenou nejeli. Nejvíce se tohoto chování dopustili řidiči ve věku 20–29 let (KT 2b), kteří tuto skutečnost uvádí ve 27,4 %. U řidičů všech věkových kategorií převládá odpověď, že tento přestupek nespáchali. K názoru, že jízda na červenou způsobuje časté a vážné dopravní nehody (KT 9a), se přiklání ve většině muži (77,2 %) i ženy (72,8 %). Na stejnou otázku odpověděli také řidiči podle věkových kategorií (KT 9b), kdy se ve většině shodují, že jízda na červenou způsobuje časté a vážné dopravní nehody.

V dostupných statistikách se uvedený přestupek řadí do „ostatních“, není tak určeno, kolik řidičů na červenou projede. Častým přestupkem nebývá cílená jízda na červenou, ale snaha řidičů ještě projet na signál žluté barvy, aby nemuseli brzdit a projedou již na červenou. Česká republika má oproti většině evropských zemí poměrně krátký interval žluté barvy na semaforu. Někteří řidiči s tím mají problém a zvláště řidičům nákladních automobilů a autobusů se stává, že po rozsvícení žluté barvy, kdy jedou určitou rychlostí a jsou v určité vzdálenosti před semaforem, by museli buď prudce a nebezpečně brzdit, nebo již projedou na červenou. Ve většině evropských zemí začne nejprve blikat zelená, poté se teprve rozsvítí žlutá a nakonec červená. Řidiči tak mají více času bezpečně reagovat. V Turecku je u semaforů display, na kterém běží odpočet, kdy padne červená i zelená barva.

Třetím nejvýznamnějším přestupkem řidičů je nedání přednosti v jízdě. Že tento přestupek způsobuje časté a vážné dopravní nehody (KT 10a), si ve většině myslí muži (97,3 %) i ženy (96,7 %). Rovněž u řidičů věkových kategorií (KT 10b) není u názorů na uvedené důsledky významný rozdíl. Všichni se shodují, že nedání přednosti spíše způsobuje časté a vážné dopravní nehody.

Porušení ustanovení nedání přednosti v jízdě způsobilo na území JČK v roce 2015 491 dopravních nehod, z toho 463 způsobených řidiči motorových vozidel. Při těchto

dopravních nehodách bylo 11 lidí usmrceno, 35 těžce zraněno a 487 lehce zraněno (obr. 3). Nejčastěji byla vlivem tohoto porušení způsobena dopravní nehoda (obr. 6) na místních komunikacích (154), dále na silnicích II. třídy (137), I. třídy (118), III. třídy (8) a dálnicích (2). V drtivé většině je nedání přednosti způsobeno nepozorností řidiče, kdy přehlédne dopravní značku. Nelze ale opomenout, že v dnešní moderní době je zorné pole řidiče zahlcené billboardy, jinými reklamami a upoutávkami a na určitých místech se dopravní značení obtížně hledá.

Počet přestupků nedání přednosti v jízdě, bylo v roce 2015 na území JČK řešeno Policií ČR 43 (obr. 13).

Povinnost být při jízdě připoutaný bezpečnostním pásem má každý řidič motorového vozidla, pokud je jím sedadlo povinně vybaveno. KT 3a ukazuje, že muži toto ustanovení porušují častěji (50 %), než ženy (21,9 %). Podle věkové kategorie (KT 3b), nebyli nejčastěji připoutáni řidiči ve věku 30–39 let. U řidičů všech věkových kategorií převládají odpovědi, že uvedený přestupek určitě nebo spíše nespáchali. Po překročení nejvyšší povolené rychlosti je nepoužívání bezpečnostního pásu druhý nejčastější přestupek (obr. 13). Na území JČK bylo v roce 2015 Policií ČR řešeno za tento přestupek 5 571 účastníků silničního provozu.

Mnoho řidičů se domnívá, že nemusí mít při jízdě zapnutý bezpečnostní pás, protože podle svého mínění jezdí opatrně, nebo je jim nepohodlný „škrtí je“ apod. Po zavedení bezpečnostních pásů významně klesl počet smrtelných i těžkých zranění. Účinky na tělo jsou při dopravní nehodě pro nepřipoutaného člověka téměř vždy devastující. Například při nárazu hlavy do čelního skla nebo volantů je při 50 kilometrové rychlosti hlava vystavena stejnému nárazu, jako při pádu ze třetího poschodí. Nepřipoutaní řidiči pak umírají 14krát častěji. Nesmí se podcenit ani nepřipoutání spolucestujícího sedícího na zadním sedadle. Při prudkém brzdění z rychlosti 50 km.h⁻¹ se hmotnost těla zvýší až šedesátkrát. Člověk o hmotnosti 80 kg tak zvýší svojí hmotnost až na 5 400 kg, padesátikilový člověk pak v daném okamžiku váží 3 000 kg a na udržení takové váhy není lidské tělo uzpůsobeno.(48)

Mylný je i názor, že když mám ve vozidle airbag, nemusím být připoutaný bezpečnostním pásem. Airbag je konstruován jako součást systému, který doplňuje

připoutání bezpečnostním pásem. Když je nepřipoutaný člověk vlivem nárazu vymrštěn dopředu, setká se s vakem, který se v určitém okamžiku nafukuje největší razancí (až 320 km.h⁻¹). Následky na zdraví pak bývají nevratné.(48)

Telefonování nebo psaní SMS zpráv resp. držení v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení při řízení vozidla, je v dnešní době velice častý jev (KT 4a). Muži tento přestupek páchají mnohem více (67,0 %) než ženy (31,3 %). Podle věku tento přestupek nejčastěji páchají řidiči v rozmezí 20–29 let (49,3 %) a 30–39 let (49,2 %). Řidiči do 19 let a 50–59 let uvedli, že tento přestupek nespáchali nikdy (KT 4b). Že může telefonování nebo psaní SMS zpráv řidičem způsobovat časté a vážné dopravní nehody (KT 11a), si myslí ve většině muži (73,8 %) i ženy (85,4 %). Rovněž u řidičů podle věkových kategorií není v tomto názoru výrazný rozdíl, všichni jsou názoru, že je tento přestupek páchaný řidiči nebezpečný (KT 11b).

Na území JčK bylo v roce 2015 Policií ČR za tento přestupek řešeno 2 335 řidičů. Jedná se o šestý nejčastější přestupek, páchaný řidiči vozidel. Je přitom dokázané, že jakékoliv telefonování za volantem je velice riskantní. Závěry výzkumu uvádějí, že se telefonování dá srovnat s jízdou pod vlivem alkoholu (srovnává se s řízením vozidla mužem po požití třech dvanáctistupňových piv, u žen 2–3 desetistupňová piva). Překvapující je i výsledek, který uvádí, že telefonování za jízdy pomocí přístroje hands-free, je obdobně nebezpečné jako telefonování s přístrojem v ruce. Obojí totiž narušuje pozornost řidiče, kdy telefonování současně s řízením překračuje mentální kapacitu řidiče, jehož mozek je schopen přijmout v jednom okamžiku pouze omezené množství informací. Telefonující řidiči přestávají sledovat provoz ve zpětných zrcátkách a jejich reakční doba brzdění je až o 10% pomalejší. Riziko vzniku dopravní nehody je telefonujícího řidiče téměř pětapůlkrát větší než u soustředěného řidiče.(44)

Dobrý technický stav vozidla je řidiči mnohdy podceňován. Jízdu s nevyhovujícím technickým stavem vozidla (KT 5a) vykonali více muži (23,2 %) než ženy (9,2 %). Podle věku (KT 5b) s takovým vozidlem vyjeli na silnici nejvíce řidiči ve věku 30–39 (18,5 %). Řidiči všech věkových kategorií s takovým vozidlem spíše nejeli.

Ženy se více přiklání k názoru, že vozidla s nevyhovujícím technickým stavem způsobují časté a vážné dopravní nehody (53,2 %). Naopak muži jsou spíše opačného názoru (KT 12a), myslí si to v 44,9 %. Podle věku se řidiči mladší věkové kategorie (19–39 let) přiklání k názoru, že nevyhovující technický stav vozidla spíše nezpůsobuje časté a vážné dopravní nehody, oproti řidičům starší věkové kategorie (40 – 59 let), kteří jsou spíše opačného názoru (KT 12b).

Vlivem nevyhovujícího technického stavu vozidla bylo způsobeno v roce 2015 na pozemních komunikacích území JČK 26 dopravních nehod (obr. 3), při nich byl jeden člověk těžce zraněný, 9 lehce. Nejvíce byla technická závada jako příčina dopravní nehody uplatňována na silnici I. třídy (obr. 6). Počet řidičů, kteří jeli s nevyhovujícím technickým stavem vozidla, byl v roce 2015 na pozemních komunikacích JČK Policií ČR řešen ve 3 926 případech. Jedná se o pátý nejčastější přestupek řidičů. Nejčastěji se jedná o opotřebování pneumatik pod přípustnou mez, neplatnou technickou prohlídku, závady na osvětlení, praskliny na skle ve výhledovém poli řidiče, ostré hrany na vnější straně karosérie, unikající kapaliny z motorové části apod. Jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod, jsou podle mých zkušeností nevyhovující pneumatiky. Správná adheze (přilnavost) se s přibývajícím opotřebením pneumatiky snižuje, povrch pneumatiky tvrdne a vozidlo s opotřebenou pneumatikou se zvláště na mokré silnici nebo na sněhu, stává často neovladatelným.

Nesprávné předjíždění protijedoucího řidiče, je jeden z nejčastějších „strašáků“ slušných a opatrných řidičů. Častěji tento přestupek páchají muži (KT 6a) než ženy. Muži nesprávně předjížděli v 35,4 %, ženy v 9,3 %%. Podle věku (KT 6b) nejčastěji chybují řidiči ve věku 20–29 let (24,8 %) a dále řidiči ve věku 30 – 39 let (17,5 %).

Nesprávné předjíždění způsobuje časté a vážné dopravní nehody (KT 13a). O tom jsou přesvědčeni muži v 93,8 % a ženy v 96,1 %. Všechny věkové kategorie řidičů jsou o tom také téměř shodně přesvědčeny (KT 13b). Opačného názoru (12,7 %) je malá část řidičů ve věkové kategorii do 19 let. U těchto řidičů pravděpodobně hraje roli nezkušenost a neznalost následků dopravní nehody při čelním střetu.

Nesprávné předjíždění je čtvrtá nejčastější příčina dopravních nehod. V roce 2015 bylo vlivem tohoto přestupku na pozemních komunikacích JČK způsobeno řidiči celkem

100 dopravních nehod, z toho řidiči motorových vozidel 97 nehod. Při těchto nehodách byla usmrcena 1 osoba, 14 bylo těžce a 55 lehce zraněno (obr. 3). Podle druhu komunikace (obr. 6) došlo vlivem nesprávného předjíždění k dopravním nehodám nejvíce na silnicích II. třídy (41), následuje silnice I. třídy (39), silnice III. třídy (13) a místní komunikace (7). Za nesprávné předjíždění bylo Policií ČR v roce 2015 na pozemních komunikacích JČK řešeno 344 přestupků. Jedná se o devátý nejčastější přestupek řidičů vozidel (obr. 13).

Jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, není u řidičů vozidel výjimečným jevem. Alkohol však zpomaluje procesy v mozku, činí člověka méně pozorným a současně dává falešný pocit skvělých reflexů a odhadu. Čím více pijete, tím více je váš mozek zasažen. Se zvyšujícím množstvím alkoholu v těle se významně zvyšuje šance havarovat a následky bývají většinou smrtelné.

Muži se tohoto přestupku (KT 7a) dopustili častěji (12,6 %), než ženy 5,8 %). Nejčastěji pod vlivem alkoholu nebo drog (KT 7b) řídili vozidlo řidiči ve věku 50–59 let (15,4 %) Řidiči věkové kategorie do 19 let pak uvedli, že pod vlivem nikdy nejeli (100 %).

Že může řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky způsobit časté a vážné dopravní nehody si ve většině myslí muži (91,1 %) i ženy (98,5 %) - KT 14a. Minimální rozdíl je i u odpovědí podle věkových kategorií. U všech převládá názor, že řízení pod vlivem alkoholu způsobuje časté a vážné dopravní nehody (KT 14b).

V roce 2015 způsobili řidiči pod vlivem alkoholu na pozemních komunikacích JČK 357 dopravních nehod (obr. 12). Z tohoto počtu bylo 282 dopravních nehod způsobeno řidiči motorových vozidel, při kterých byli 2 účastníci usmrceni, 14 těžce a 127 lehce zraněných. 68 dopravních nehod bylo způsobeno řidiči nemotorových vozidel, kdy byl jeden účastník usmrcený, 4 těžce a 56 lehce zraněných. 7 viníků dopravní nehody ovlivněných alkoholem byli chodci, 5 účastníků při tom utrpělo lehké zranění (obr. 4). Z 357 dopravních nehod bylo u 15 řidičů zjištěno množství alkoholu v dechu nebo krvi do 0,24 ‰, u 21 řidičů od 0,24 do 0,50 ‰, u 26 řidičů 0,5 – 0,8 ‰, u 21 řidičů 0,8 – 1,0 ‰, u 55 řidičů 1,0 – 1,5 ‰ a u 217 řidičů více než 1,5 ‰ alkoholu. U dvou viníků dopravní nehody bylo zjištěno užití alkoholu současně s jinou návykovou látkou

a 10 řidičů užilo jiné návykové látky (obr. 12). Statistika dále ukazuje prudký nárůst dopravních nehod u řidičů, kteří měli při řízení vozidla více než 1,0 ‰ alkoholu v dechu nebo krvi. Potvrzuje se tím, jak je opilý řidič na silnici nebezpečný. Počet řidičů, u kterých Policie ČR na pozemních komunikacích JčK řešila požití alkoholu nebo jiné návykové látky při jízdě, vystoupal v roce 2015 na 1 081. Jedná se o sedmý nejčastější přestupek popř. trestný čin u řidičů vozidel (obr. 13).

Od roku 2013 dochází k nárůstu dopravních nehod způsobených v největší míře řidiči motorových vozidel, kteří jeli pod vlivem alkoholu (obr. 11). Řidiči bývají přesvědčeni, že mají situaci pod kontrolou. Alkohol ovlivňuje schopnost mozku koordinovat pohyby těla a to pak v neočekávané situaci reaguje mnohem pomaleji. Dochází také ke zkreslování odhadu rychlosti a vzdálenosti a tím k narušení vnímání reality. Přirozené zábrany se s přibývajícím množstvím alkoholu ztrácejí. Kromě uvedených projevů se po požití alkoholu zhoršuje periferní vidění a nastává tzv. „tunelové vidění“ a tím řidič ztrácí schopnost vnímat celý prostor před sebou. Střízlivý řidič vnímá celý prostor, řidič s 0,8 ‰ alkoholu v krvi již necelé tři čtvrtiny a řidič s 1,8 ‰ alkoholu v krvi jen necelou třetinu.(46)

Dohled na silniční provoz je jednou z hlavních náplní činnosti dopravní policie. Působí jak preventivně, tak v případě potřeby represivně. Přestože všeobecně nemají řidiči policejní kontroly příliš v oblibě, převládá u nich názor (KT 15a), že by měli být kontroly řidičů dopravními policisty častější. Muži odpověděli kladně v 75,7 %, ženy v 85,3 %. U řidičů podle věku (KT 15b) bylo nejvíce negativních odpovědí v rozmezí 20-29 let (22,6 %). Na dotaz v KT 16a, zda je současný stav kontrol dopravní policie vyhovující, řidiči odpovídali záporně (muži 61,5 %, ženy 61,4 %). Podle věku odpověděli kladně pouze řidiči do 19 let (57,2 %). Muži i ženy se shodují, že mají kontroly dopravní policie význam (KT 17). Kladně odpověděli řidiči do 39 let věku, záporně od 39 do 59 let věku.

Z výsledků průzkumu je překvapením převládající názor řidičů, že by měli dopravní policisté častěji řidiče kontrolovat. Vypovídá to o kladném názoru veřejnosti, že preventivně výchovná činnost Policie ČR plní svůj účel. Osobně jsem se setkal s mnoha názory na činnost dopravní policie. Často negativně o jejich činnosti mluví

řidiči, kteří za porušení silničního zákona dostali pokutu, ale přitom si sami nepřiznají vinu. Někteří mění názor s věkem a zkušenostmi, jiní když jim samotným nebo jejich blízkým ublíží jiný nedisciplinovaný řidič. Ve většině případů řidiči, kteří dostali sankci, vinu uznávají. Svůj podíl na tom mají i moderní přístroje, které dopravní policie používá-např. externí měřicí přístroj MicroDigiCam, nebo radar pevně zabudovaný na vozidle, kterými policisté měří vozidla s vysokou přesností a pořídí zřetelné fotografie. Dále používají moderní záznamová zařízení zabudovaná ve služebních vozidlech, pomocí kterých monitorují přestupky řidičů. Podle mých poznatků se proti důkazům o porušení předpisů odvolává malé procento řidičů, ve většině muži.

Dopravní nehodovost je pojem, s nímž se setkáváme prakticky každý den, ať už prostřednictvím médií či osobně. Do boje s tímto nežádoucím fenoménem je zapojena především Policie ČR, která disponuje nejucelenějšími informacemi o počtu dopravních nehod, jejich příčin, následných škod a zranění a má klíčové postavení při plánování preventivních opatření. Preventivní činnost Policie ČR plánuje a plní prostřednictvím policejních hlídek a zároveň prostřednictvím Skupin tisku a prevence, jejichž úkolem je podílet se na tvorbě preventivní strategie v oblasti prevence dopravní nehodovosti. Do preventivní činnosti se dále řadí projekty Ministerstva dopravy oddělení BESIP ve spolupráci s Policií ČR. Nejznámější je pro řidiče akce „Nemyslíš, zaplatíš!“

Respondenti v rámci výzkumného šetření byli dotázáni, jaké znají preventivně výchovné činnosti vztahující se k bezpečnosti na silnicích mimo kontrol Policie ČR (KT 18a). Výběr těchto činností byl zvolen podle mediálně známých témat. Nejznámější kampaň pro řidiče je již zmíněná akce BESIP „Nemyslíš, zaplatíš!“. Zná ji 92,5 % mužů a 89,9 % žen. Podle věkové kategorie (KT 18b) ji znají nejvíce řidiči ve věku 50-59 let (100 %), nejméně řidiči do 19 let (85,7 %). Další z kampaní jsou jednorázové akce Policie ČR „Zebra se za Tebe nerozhlédne“ (celorepubliková akce cílená na chodce) a „Řídím, piju nealko pivo“ (celorepublikový projekt, který vešel ve známost v roce 2011). Uvedené akce znají především řidiči do 19 let (57,1 %) a ve věku 40-49 let (57,1 %). Muži je znají ve 40,6 %, ženy v 38,6 %. Poslední z uvedených kampaní jsou přednášky na školách v daném tématu. Ty znají více ženy (57,0 %), než muži

(38,8 %). Přednášky si pamatují nejvíce řidiči ve věku 40-49 let (64,3 %) a 20-29 let (53,5 %). Pouze ženy (0,5 %) znají i jiné akce k tématu (KT 18a).

Respondenti jsou převážně názoru, že uvedené preventivně výchovné činnosti mají pozitivní vliv na chování účastníků silničního provozu (KT 19a). Kladně odpověděli muži (63,7 %) i ženy (64,0 %). Podle věku (KT 19b) jsou opačného názoru nejvíce řidiči v rozmezí 20-29 let (39,2 %), nejméně pak nejstarší věková kategorie 50-59 let (18,2 %).

Jedním z účinných nástrojů v oblasti prevence bezpečnosti silničního provozu, který lze uplatňovat od útlého věku, je komplexní systém dopravní výchovy. Významnou institucí v dopravní výchově dětí, hned po primárním vlivu rodiny, jsou předškolní a školní zařízení, která mohou dětem poskytnout poučení k bezpečnému pohybu v rámci jejich vývojové úrovně.(19) Stěžejním prvkem v oblasti upevňování základů bezpečnosti v rámci silničního provozu je vliv rodiny. Děti napodobují chování rodičů a blízkých lidí, kteří jsou jim vzorem. Je proto velmi důležité nepodcenit vliv rodiny na děti a podporovat je ve správném přístupu k bezpečnému chování na pozemních komunikacích.

5 Závěr

Diplomová práce byla zaměřena na činnost policie ve správních územích JČK, se zaměřením na prevenci v souvislosti s bezpečností silničního provozu. Z dostupných statistik Policie ČR byly zpracovány grafy, které byly do diplomové práce vloženy jako obrázky (obr. 1a-13), ve kterých jsou v různých variantách uvedena data z dopravních nehod v roce 2015, jejich počtů, místa, následků, příčin, účastníků a dále počty řešených řidičů Policií ČR za porušení předpisů. Dále byly zpracovány KT podle výsledků z průzkumu veřejného mínění o dané problematice. Všichni respondenti, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření, vlastní řidičské oprávnění různých skupin. Cílem šetření bylo zjistit, jestli a jakým způsobem tito řidiči často porušují předpisy při řízení vozidla, jaké mají znalosti o preventivně výchovné činnosti Policie ČR a názor na ni a dále jaké přestupky jsou podle nich příčinou častých a vážných dopravních nehod.

Část otázek v dotazníku, které se týkaly přestupků respondentů, bylo položeno záměrně ve stylu zda „někdy spáchali“ uvedený přestupek. Lidé bývají nedůvěřiví a dané téma je pro ně poměrně citlivé. Výzkum a výsledky šetření byly uváděny v rovině přestupků, i když některá porušení např. alkohol nad 1 ‰ nebo dopravní nehody, kde dojde ke zranění nebo usmrcení, bývají kvalifikovány už jako trestné činy. V roce 2015 bylo podle policejních statistik trestně stíháno 178 řidičů pod vlivem alkoholu, 13 pod vlivem jiné návykové látky a 123 za spáchání trestného činu „Maření úředního rozhodnutí a vykázání“.

Z dotazníkového šetření je zřejmé, že data odpovídají skutečnosti. Podle těchto dat muži porušují pravidla silničního provozu téměř o polovinu častěji než ženy (muži 44,1 %, ženy 24,4 %). Podle stáří tato pravidla porušují nejvíce řidiči ve věku 20-29 let (33,2 %) a 30-39 let (33,0 %), následuje věk 50-59 let (17,8 %), 40-49 let (17,3 %) a do 19 let (7,7 %). Uvedená data korespondují se statistikami bodovaných řidičů za přestupky popř. trestné činy. K 31. prosinci 2015 bylo obecními úřady s rozšířenou působností v centrálním registru řidičů evidováno 539 277 řidičů, kteří se dopustili přestupku (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidiče.

Z tohoto počtu bylo evidováno 33 686 řidičů na území JČK. Největší skupinu tvoří muži ve věku 24 let a ženy ve věku 30 let.(51)

Mladší řidiči dostávají častěji pokuty, ale více nehod způsobují zpravidla starší řidiči. Počet nehod způsobených řidiči ve věku do 29 let, dosáhl na území JČK v roce 2015 čísla 840, řidiči ve věku 30-49 let 1 023. Ve srovnání s rokem 2014 jsou čísla obdobná-do 29 let 889, 30-49 let 1012. Data pochází z policejních statistik a jedná se o počty dopravních nehod, které řešila Policie ČR. Informace o dopravních nehodách, které nešetřila Policie ČR a které si vyřešili řidiči sami na záznam o dopravní nehodě (tzv. euroformulář), nejsou ze strany České kanceláře pojistitelů a jednotlivých pojišťoven veřejnosti ani Policii ČR poskytovány z důvodu ochrany klienta. Hypotéza H2 „Řidiči ve věku do 29 let způsobují více dopravních nehod, než řidiči od 30 do 49 let věku“, se tak nepotvrdila.

Z dotazníkového šetření dále vyplynulo, že veřejnost pozitivně vnímá preventivně výchovnou činnost policie ČR. Respondenti obou pohlaví se ve velké většině shodli, že by měli být kontroly dopravní policie na silnicích ještě častější. Muži i ženy se také shodují, že kampaně, jako jsou např. akce BESIP „Nemyslíš, zaplatíš!“, jednorázové policejní akce „Zebra se za Tebe nerozhledne“, Řídím, piju nealko pivo“, nebo přednášky na školách na téma bezpečnost na silnicích, mají pozitivní vliv na chování účastníků silničního provozu.

Hypotéza H1 „Preventivně výchovná činnost Policie ČR v souvislosti s bezpečností silničního provozu podle veřejnosti plní svůj účel“, se potvrdila.

Bezpečnost na silnicích by měla být prioritním zájmem každého účastníka silničního provozu. Při dopravních nehodách téměř vždy selže lidský faktor a je na každém jednotlivci, jak účinnou prevencí proti tomu zvolí. Ze statistik preventivně výchovných činností a uložených sankcí vyplývá, že Policie ČR svůj úkol v této oblasti plní dostatečně, ale vzhledem k narůstajícímu počtu dopravních nehod v posledních letech, bych doporučil toto úsilí ještě zvýšit.

Seznam literatury

1. MACEK, Pavel. *Dějiny obecních policií*. Vyd. 1. Praha: POLICE HISTORY, 2004. ISBN 80-86477-26-6.
2. MACEK, Pavel a Lubomír UHLÍŘ. *Dějiny policie a četnictva I*. Vyd. 1. Praha: Themis, 1997. ISBN 80-85821-52-4.
3. MACEK, Pavel a Lubomír UHLÍŘ. *Dějiny policie a četnictva II*. Vyd. 1. Praha: POLICE HISTORY, 1999. ISBN 80-902670-0-9.
4. MACEK, Pavel a Lubomír UHLÍŘ. *Dějiny policie a četnictva III*. Vyd. 1. Praha: POLICE HISTORY, 2001. ISBN 80-86477-01-0.
5. MACEK, Pavel a Lubomír UHLÍŘ. *Dějiny policie a četnictva IV*. Vyd. 1. Praha: POLICE HISTORY, 2011. ISBN 978-80-86477-55-8.
6. VOJÁČEK, Ladislav. *České právní dějiny*. Vyd. 1. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2008. ISBN 978-80-7380-127-4.
7. DLOUHÝ, Michal. *Století četnické kriminalistiky*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2014. ISBN 978-80-87567-42-5.
8. BALABÁN Michal a kol. *Kapitoly o bezpečnosti*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2007. ISBN 978-80-246-1440-3.
9. OPATRŇÝ, Michal a kol. *Východiska a perspektivy duchovní služby u policie*. Vyd.1. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2012. ISBN 978-80-7394-391-2.
10. NESVADBA, Petr. *Policejní etika*. Vyd. 1. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-195-3.
11. Zákon 361/2003 Sb. ze dne 23. září 2003 o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů.
12. Závazný pokyn 160/2009 Závazný pokyn policejního prezidenta ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
13. Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Vydání: šestnácté. Praha:

- ARMEX Publishing s.r.o., 2016. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-41-0.
14. KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. Vyd. 2. Praha: Linde a.s., 2006. ISBN.
 15. VÍŠEK, Jiří. *Organizace záchranných činností v České republice*. Vyd. 1. Praha: UJAK, 2012. ISBN 978-80-7452-028-0.
 16. HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3.
 17. BREČKA, Tibor A.. *Psychologie katastrof*. Vyd. 1. Praha: Triton, 2009. ISBN 978-80-7387-330-1.
 18. ŠUCHA, Matúš a kol. *Dopravní psychologie*. Vyd. 1. Praha: Grada. 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.
 19. STOJAN, Mojmír, 2007. *Dopravní výchova předchází nehodám dětí*. [online]. [cit.5-11-2015]. Dostupné z: <http://clanky.rvp.cz/clanek/o/z/1443/DOPRAVNI-VYCHOVA-PREDCHAZI-NEHODAM-DETI.html/>.
 20. STOJAN, M., PECINA, P., 2009. *Determinanty dopravní výchovy v didaktických technologiích na SOŠ a SOU*. [online]. [cit. 10-11-2015]. Dostupné z: http://www.ped.muni.cz/z21/knihy/2009/28/28/texty/aktualni_cze_clanky/29_stojan_pecina.pdf.
 21. STOJAN, Mojmír, 2009. *Problematika dopravní výchovy na ZŠ a SŠ v etapě řešení 2009*. [online]. [cit. 10-11-2015]. Dostupné z: <http://www.ped.muni.cz/z21/knihy/2009/15/15/15.pdf>.
 22. STOJAN, Mojmír, 2008. *Prevence účasti dětí na dopravních nehodách v zrcadle rozsahu a forem dopravní výchovy dětí a mládeže ve vybraných zemích EU*. [online]. [cit. 10-11-2015]. Dostupné z: <http://www.ped.muni.cz/z21/knihy/2008/23/23/texty/cze/praxe.pdf#page=99>.
 23. HEINRICHOVÁ, Jitka, 2006. *Bezpečná cesta do školy*. [online]. [cit. 10-11-2015]. Dostupné z: <http://www.dopravniinzenyrstvi.cz/clanky/bezpecna-cesta-do-skoly/>.
 24. POLICIE ČR, *Co je korupce*. [online]. 2015. [cit. 4-12-2015]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/co-je-korupce.aspx>.

25. POLICIE ČR, *Etický kodex policie České republiky*. [online]. 2015. [cit. 4-12-2015]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/eticky-kodex-policie-ceske-republiky.aspx>.
26. POLICIE ČR, *Dopravní nehoda – povinnost účastníků dopravní nehody*. [online]. 2015 [cit. 8-2-2016]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/pomoc-obetem-tc-dopravni-nehoda.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>.
27. POLICIE ČR, *Dopravní nehoda – informace pro účastníky dopravních nehod*. [online]. 2015 [cit. 8-2-2016]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/pomoc-obetem-tc-dopravni-nehoda.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>.
28. NEUSAROVÁ, Jana. *Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí*. [online]. 2009. [cit. 15-2-2016]. Dostupné z: <http://casopis-zsfju.zsf.jcu.cz/prevence-urazu-otrav-a-nasili/administrace/clankyfile/20120411103405458182.pdf>.
29. Ministerstvo dopravy – BESIP. *Vývoj a srovnání dopravní nehodovosti v ČR a SR a její analýza*. [online]. 2014. [cit. 15-2-2016]. Dostupné z: http://data.idnes.cz/soubory/domaci/16A140123_HV_VVOJDOPRAVNNEHODOVOSTIV.PDF.
30. POLICIE ČR, *Zebra se za Tebe nerozhledne!*. [online]. 2015. [cit. 8-2-2016]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozledne-262841.aspx>.
31. POLICIE ČR, *Jak se chovat v silničním provozu*. [online]. 2015. [cit. 4-12-2015]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/chodci-142811.aspx>.
32. POLICIE ČR, *Rady pro cyklisty*. [online]. 2015. [cit. 4-12-2015]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/cyklisti-653047.aspx>.
33. POLICIE ČR, *Jak se chovat na dálnici*. [online]. 2015. [cit. 4-12-2015]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/jek-se-chovat-na-dalnici.aspx>.
34. POLICIE ČR, *Řidiči, domluvte se!* [online]. 2015. [cit. 4-12-2015]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/preventivni-informace-ridici-domluvte-se.aspx>.
35. POLICIE ČR, *Dopravní zpravodajství: Zapojte se i Vy!* [online]. 2015. [cit. 4-12-2015]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/dopravni-zpravodajstvi-202099.aspx>.

36. POLICIE ČR, *Za volantem bezpečně!* [online]. 2015. [cit. 4-12-2015]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/ridici-622097.aspx>.
37. Necessity, contents and evaluation of traffic. [online]. [cit. 6-4-2016]. Dostupné z: [educationhttp://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Education.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Education.pdf).
38. AVENUE (Actions for Vulnerable, Elderly, Novice drivers and road Users in Europe – for traffic safety). [online]. [cit. 6-4-2016]. Dostupné z: <http://www.avenuefortrafficsafety.eu/driver-50.html>.
39. Khuat Viet Hung, *Education influence in traffic safety* University of Transport and Communication, Hanoi, Vietnam [online]. 2011 [cit. 14-5-2016]. Dostupné z: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111211000057>.
40. BERG, H-Y, Reducing crashes and injuries among young drivers: what kind of prevention should we be focusing on? [online]. ©2006, BMJ Publishing Group. [cit. 14-5-2016]. Dostupné z: <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2563439/>.
41. Feenstra, H. *Evaluating traffic informers: Testing the behavioral and social-cognitive effects of an adolescent bicycle safety education program*. [online]. 2014, Accident Analysis & Prevention. [cit. 14-5-2016]. Dostupné z: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457514002917>.
42. BESIP. Alkoholový zámeček [online]. 2012 [cit. 2016-06-20]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-vozidlo/moderni-technologie-vozidel/aktivni-bezpecnost-prvky-aktivni-bezpecnosti/alkoholovy-zamek>.
43. BESIP. Technická způsobilost k provozu [online]. 2012 [cit. 2016-05-15]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-vozidlo/technicka-zpusobilost-k-provozu>.
44. BESIP. Telefonování za jízdy je nebezpečné [online]. 2012 [cit. 2016-05-18]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/telefonujete-za-jizdy-zbytecne-riskujete>.
45. BESIP. Rozhodujete se, zda si pořídít do auta hasicí přístroj, nebo ne? [online]. 2012 [cit. 2016-05-18]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/rozhodujete-se-zda-si-poridit-do-auta-hasici-pristroj-nebo-ne>.

46. BESIP. Alkohol za volant rozhodně nepatří [online]. 2012 [cit. 2016-05-18]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>.
47. BESIP. Bezpečná vzdálenost [online]. 2012 [cit. 2016-05-18]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-rizeni-vozidla/bezpecna-vzdalenost>.
48. BESIP. Připoutejte se, prosím [online]. 2012 [cit. 2016-05-18]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-rizeni-vozidla/pripoutejte-se-prosim>.
49. BESIP. Spěchej pomalu! [online]. 2012 [cit. 2016-05-18]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-rizeni-vozidla/spechej-pomalu>.
50. BESIP. Ukázka reálného fungování systému eCall při crash testu i odborný seminář [online]. 2012 [cit. 2016-05-18]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/aktuality/103-ukazka-realneho-fungovani-systemu-ecall-pri-crash-testu-i-odborny-seminar>.
51. Bodování řidiči [online]. [cit. 2016-08-02]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/385947CC-057F-495F-96A4-0/BS2015A.pdf> [online].

6 Přílohy

Příloha 1 Dotazník pro veřejnost

Příloha 2 Grafické vyjádření KT podle věkových kategorií

Příloha 1 Dotazník pro veřejnost

Vážení spoluobčané,
dovoluji si Vás požádat o spolupráci při šetření, které se týká bezpečnostně dopravní problematiky v oblasti prevence. Výsledky budou použity při zpracování diplomové práce v rámci studia na Jihočeské univerzitě v Českých Budějovicích a výsledná analýza pro vnitřní potřeby Policie České republiky.

Dotazník je anonymní.

Děkuji Bc. Stanislav

Máška

*Odpověď označte křížkem, popř. doplňte slovy. Zaškrtněte **pouze jednu odpověď** v každé otázce, pokud v závorce za otázkou není uvedeno jinak.*

1. Označte Vaší věkovou kategorii:

- do 19 let
- 20 – 29 let
- 30 – 49 let
- 50 – 59 let
- 60 let a více

2. Označte Vaše pohlaví:

- muž
- žena

3. Vlastníte řidičské oprávnění?

- ano
- ne

4. Jakou skupinu řidičského oprávnění vlastníte? **(možno zaškrtnout více odpovědí)**

- A B C D E

5. Jako účastník silničního provozu jste převážně:

- chodec řidič motorového vozidla
- cyklista profesionální řidič motorového vozidla

6. Spáchal/a jste někdy některý z uvedených přestupků?

a) překročení nejvyšší povolené rychlosti

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

b) jízda na červenou

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- Nevím

c) nepoužívání bezpečnostních pásů při jízdě

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

e) nevyhovující technický stav vozidla

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

g) řízení vozidla po požití alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

7. Uveďte, který z uvedených přestupků podle Vás způsobuje časté a vážné dopravní nehody?

a) překročení nejvyšší povolené rychlosti

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

c) nedání přednosti v jízdě

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

e) nevyhovující technický stav vozidla

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne

d) telefonování nebo psaní SMS zpráv při jízdě

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

f) předjíždění v místech, kde je to zakázané

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

h) žádný popř. doplňte jaký

-
- určitě ano
 - spíše ano
 - spíše ne
 - určitě ne
 - nevím

b) jízda na červenou

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

d) telefonování nebo psaní SMS zpráv při jízdě

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

f) předjíždění v místech, kde je to zakázané

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne

- určitě ne
- nevím

- určitě ne
- nevím

g) řízení vozidla po požití alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

h) jiná.....

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

8. Jaké znáte preventivně výchovné činnosti Policie ČR vztahující se k bezpečnosti na silnicích?

(možno zaškrtnout více odpovědí)

- přednášky na školách
- jednorázové akce Policie ČR (např. Zebra se za tebe nerozhlédne; Řídím, piju nealko pivo)
- akce BESIP v médiích „Nemyslíš, zaplatíš!“
- jiné.....
- žádné

9. Mají tyto preventivně výchovné činnosti pozitivní vliv na chování účastníků silničního provozu?

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

10. Jak vnímáte kontroly dopravní policie na silnicích?

a) měly by být častější

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

b) současný stav je vyhovující

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

c) nemají význam

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

d) jiné.....

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

11. Splňuje dle Vás heslo policie „POMÁHAT A CHRÁNIT“ svůj účel?

- určitě ano
- spíše ano
- spíše ne
- určitě ne
- nevím

12. Jak hodnotíte práci Policie ČR v oblasti zajištění bezpečnosti v dopravě?

- výborně
- velmi dobře
- dobře
- uspokojivě
- neuspokojivě

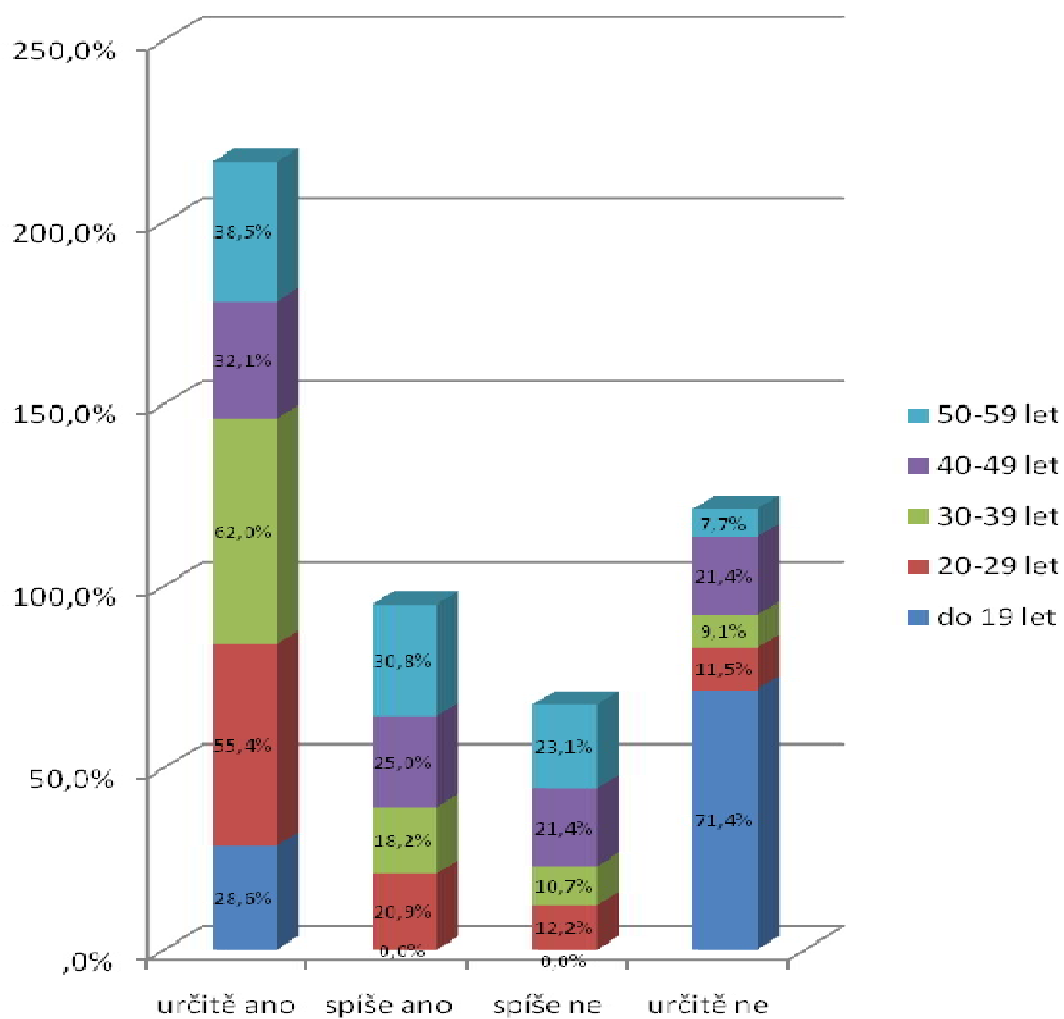
13. Chování většiny řidičů na silnicích hodnotíte jako:

- zodpovědné
- vyhovující
- lehkomyslné
- nebezpečné
- agresivní
- ohrožující
- jiné.....

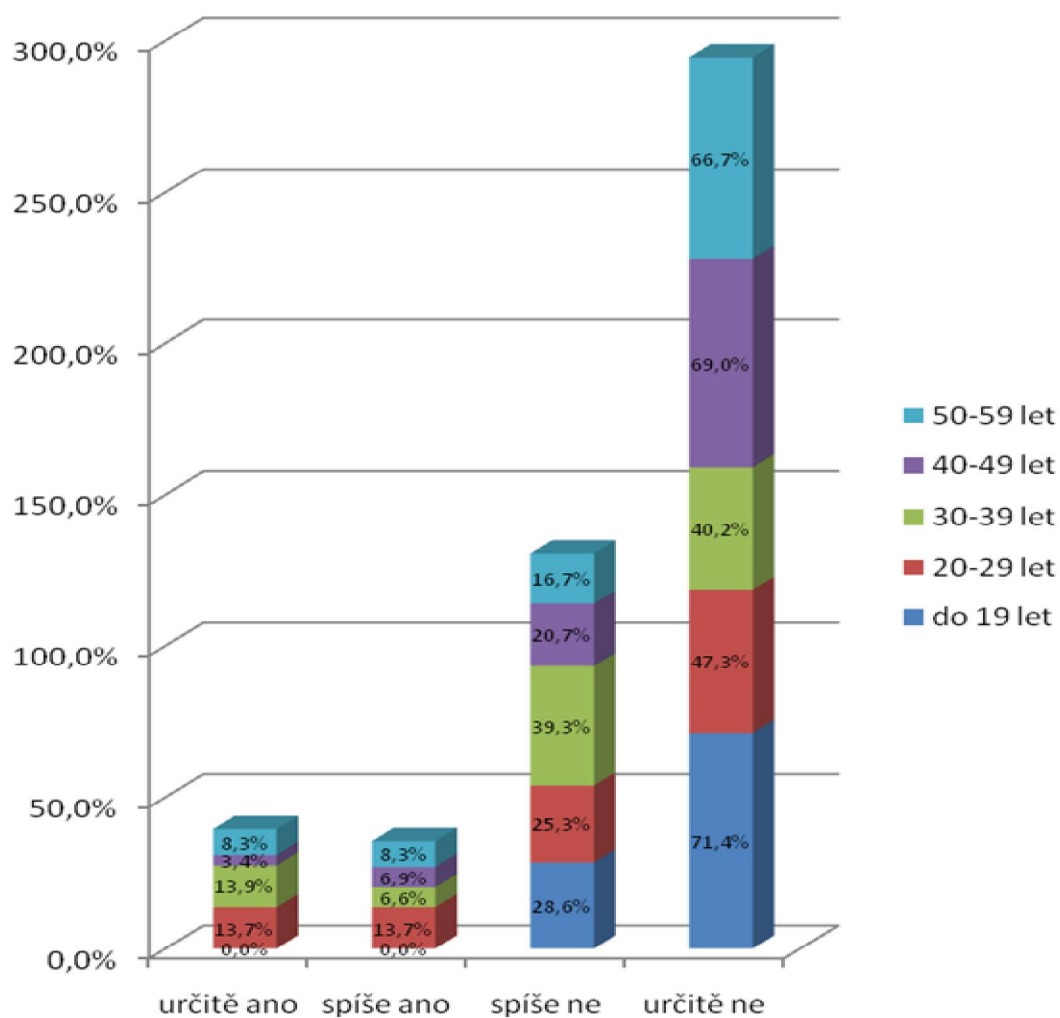
Děkuji Vám za vyplnění dotazníku a přeji všem bezpečnost na cestách!!!

Příloha 2 Grafické vyjádření KT podle věkových kategorií

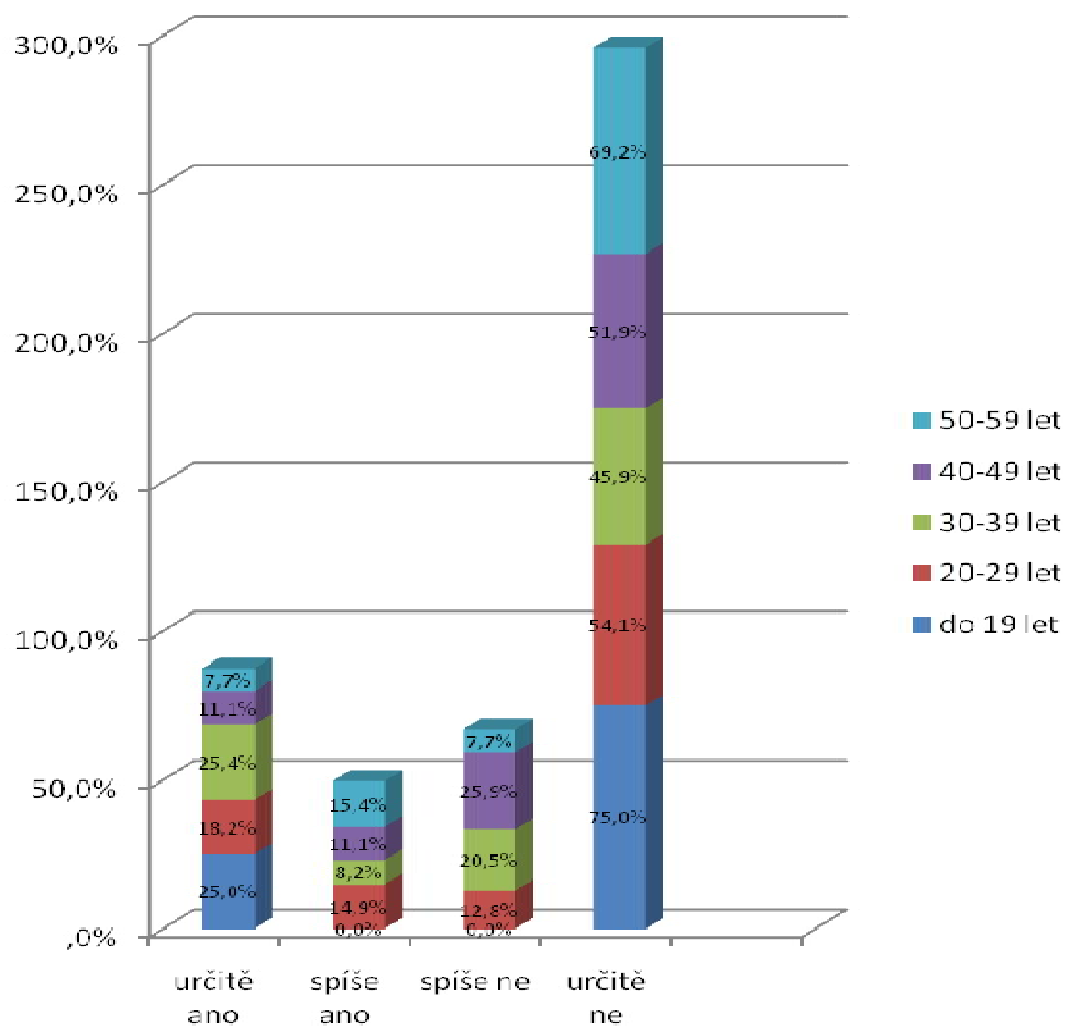
Obr. ke KT 1b Překročení nejvyšší povolené rychlosti podle věku řidičů



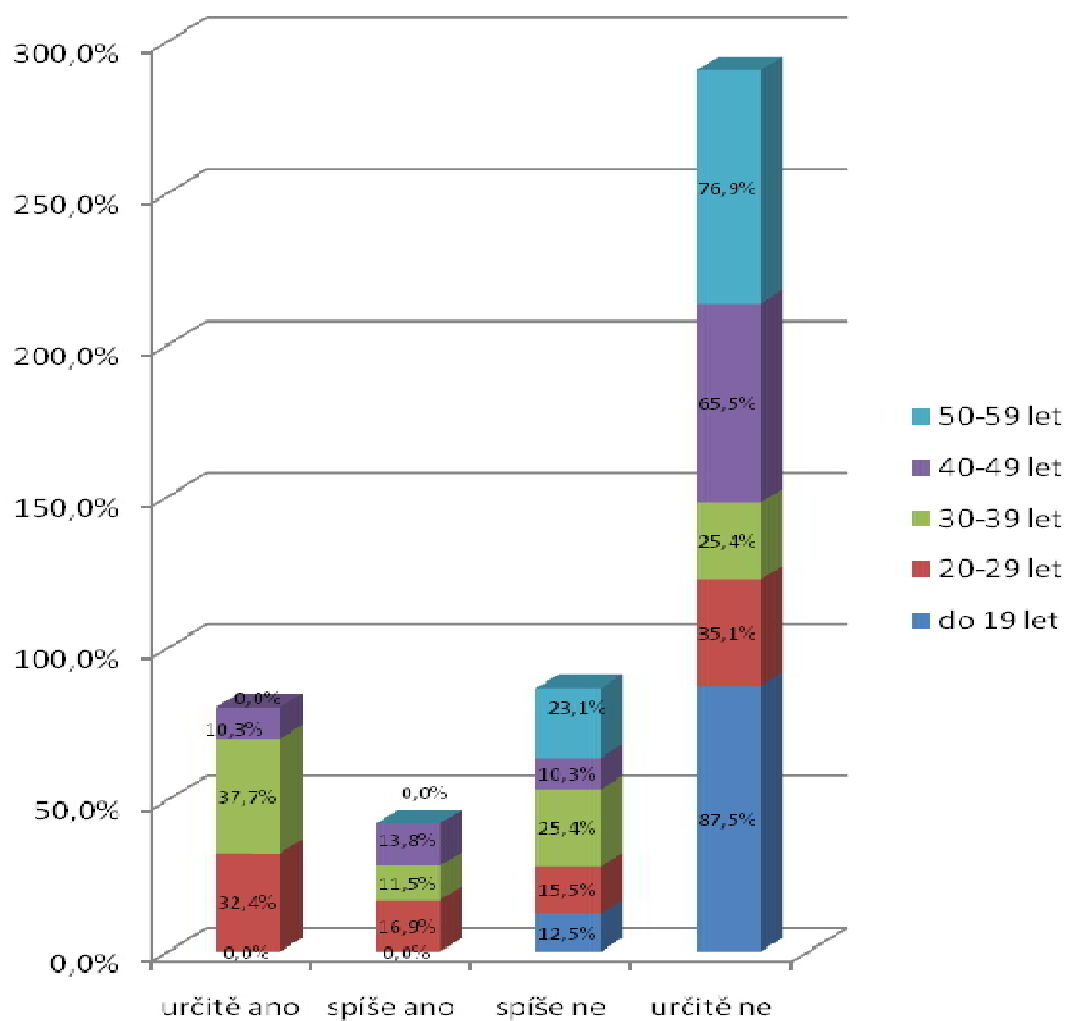
Obr. ke KT 2b Jízda na červenou podle věku řidičů



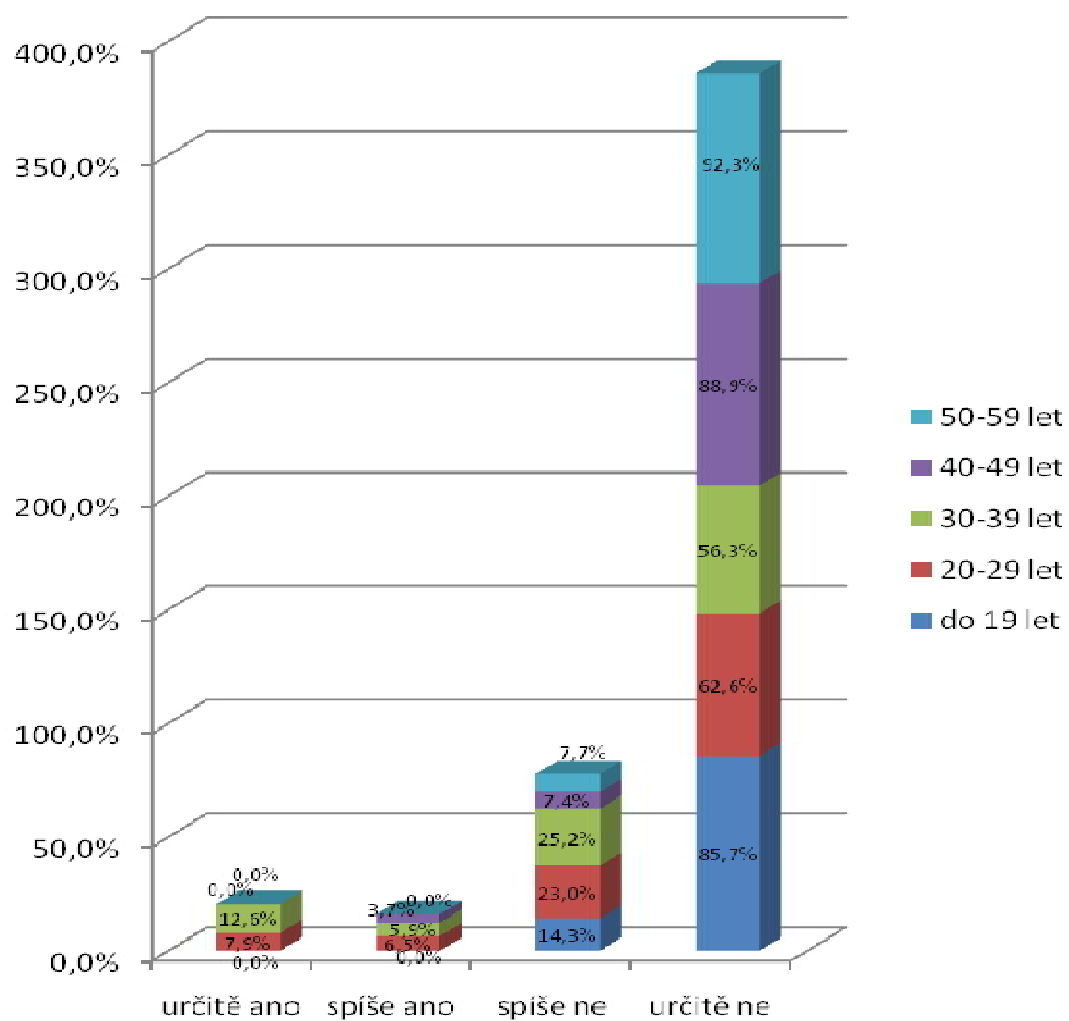
Obr. ke KT 3b Nepoužívání bezpečnostních pásů při jízdě podle věku řidičů



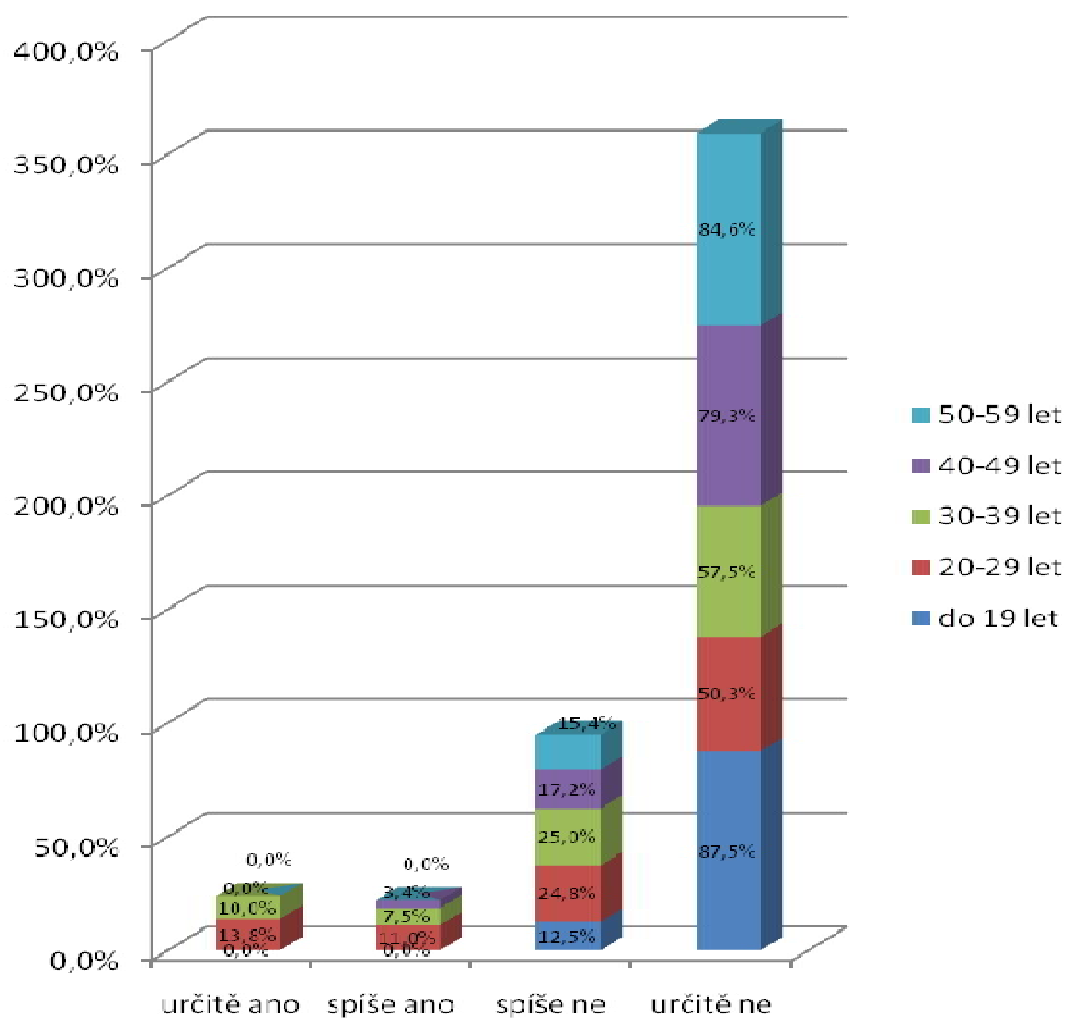
Obr. ke KT 4b Telefonování nebo psaní SMS zpráv při jízdě podle věku řidičů



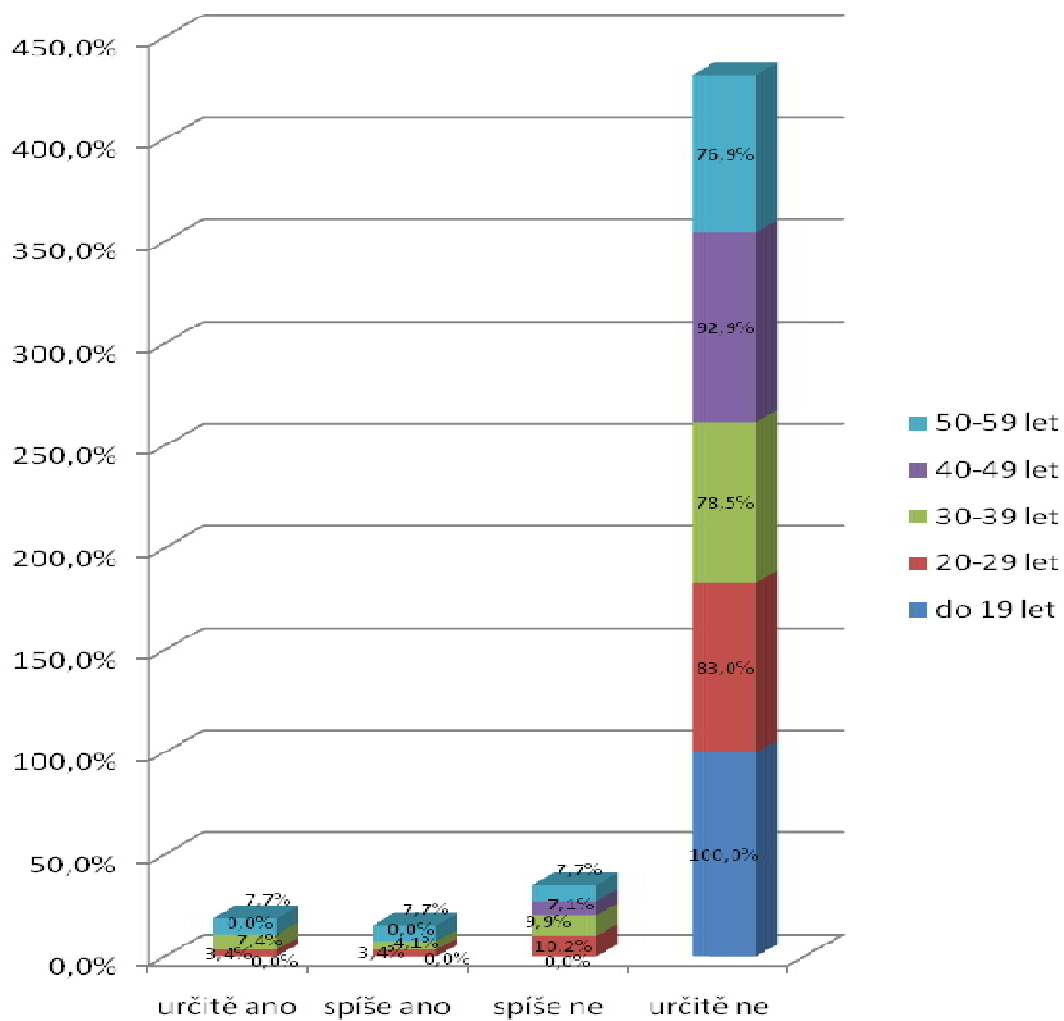
Obr. ke KT 5b Jízda s nevyhovujícím technickým stavem vozidla podle věku řidičů



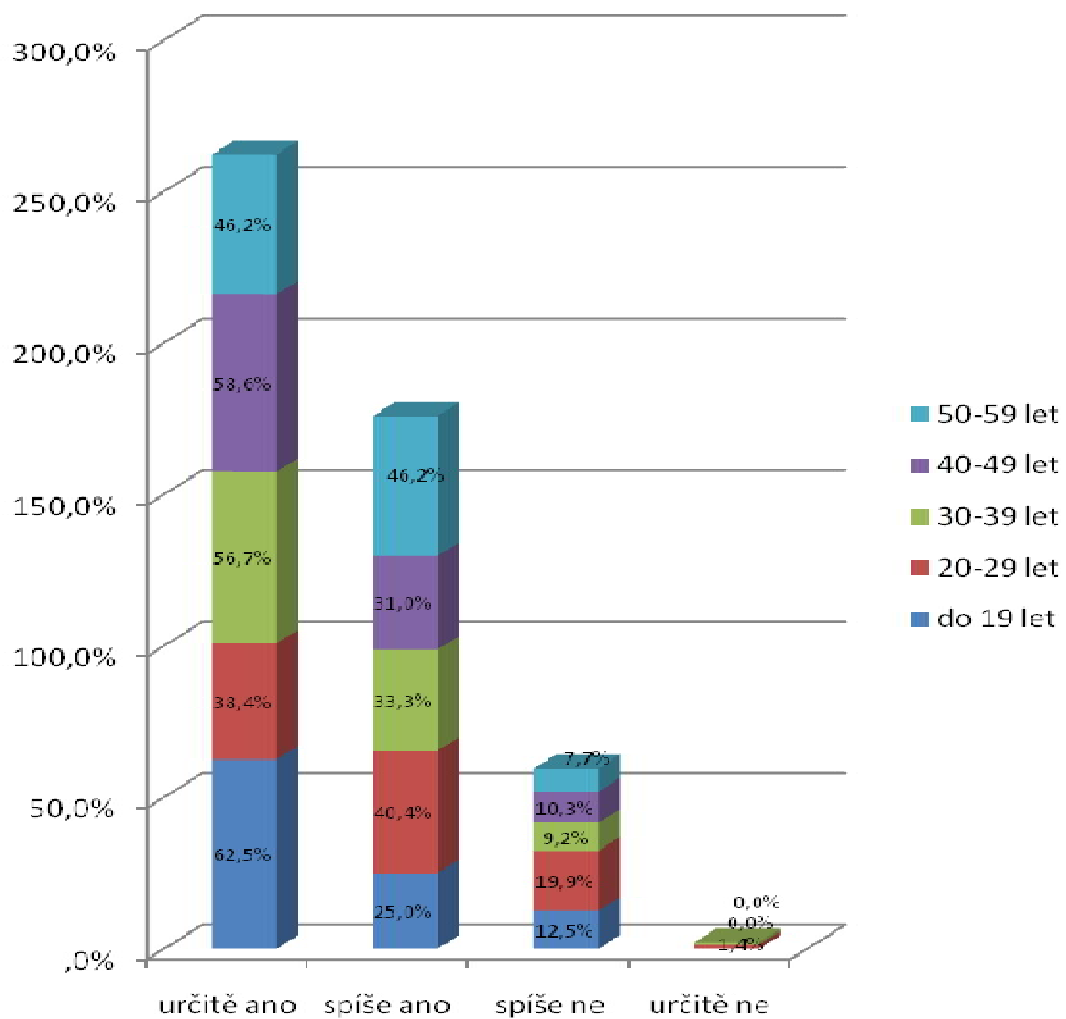
Obr. ke KT 6b Předjíždění v místech, kde je to zakázané podle věku řidičů



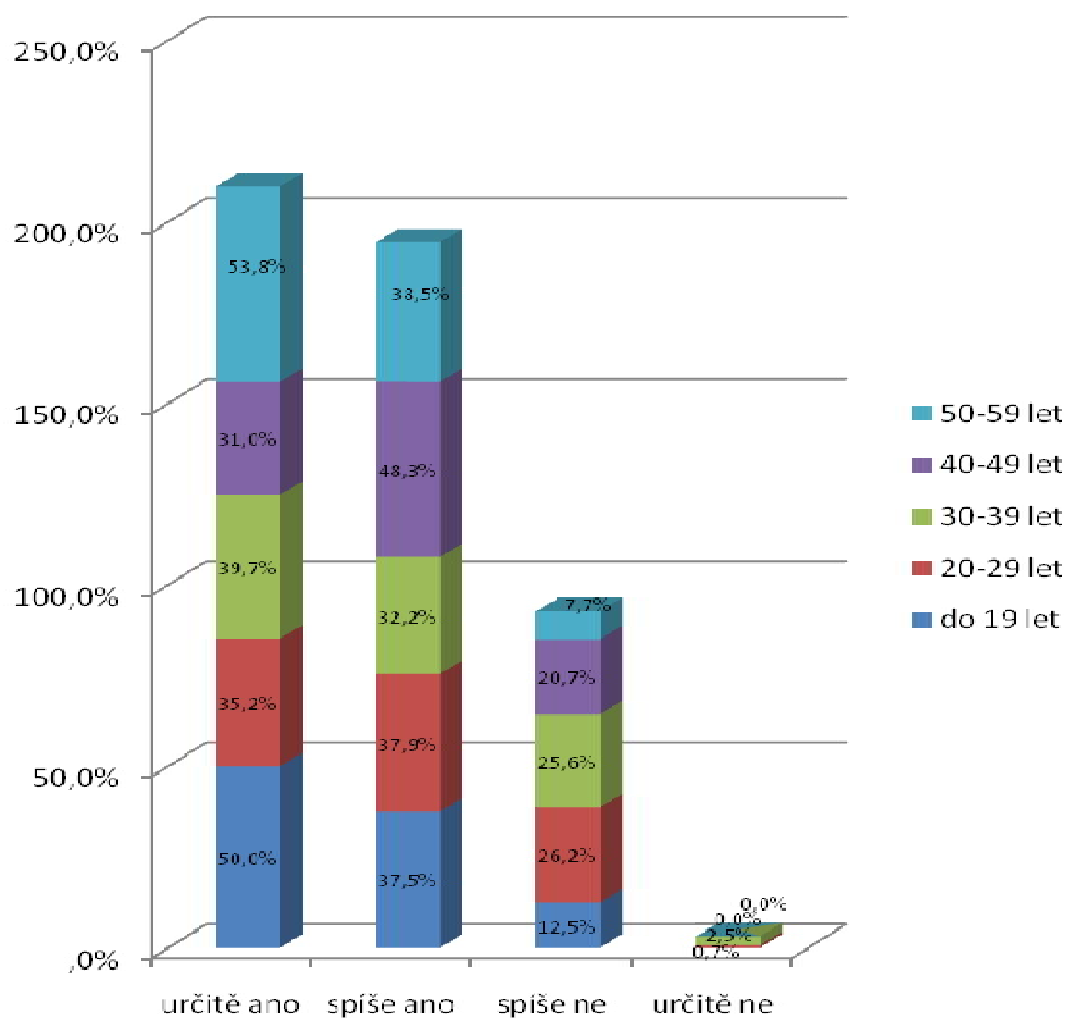
Obr. ke KT 7b Řízení vozidla po požití alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky podle věku řidičů



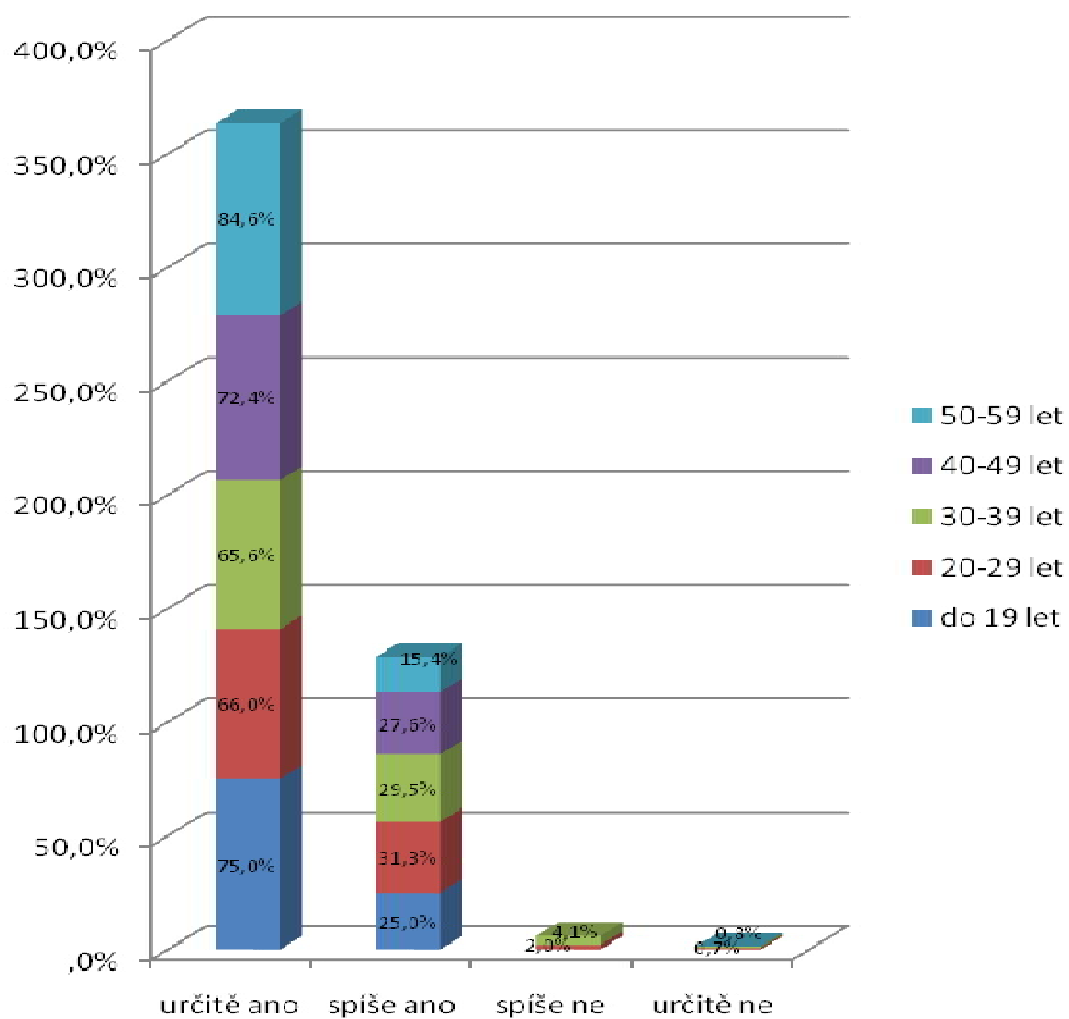
Obr. ke KT 8b Časté a vážné DN z důvodu překročení nejvyšší povolené rychlosti podle věku řidičů



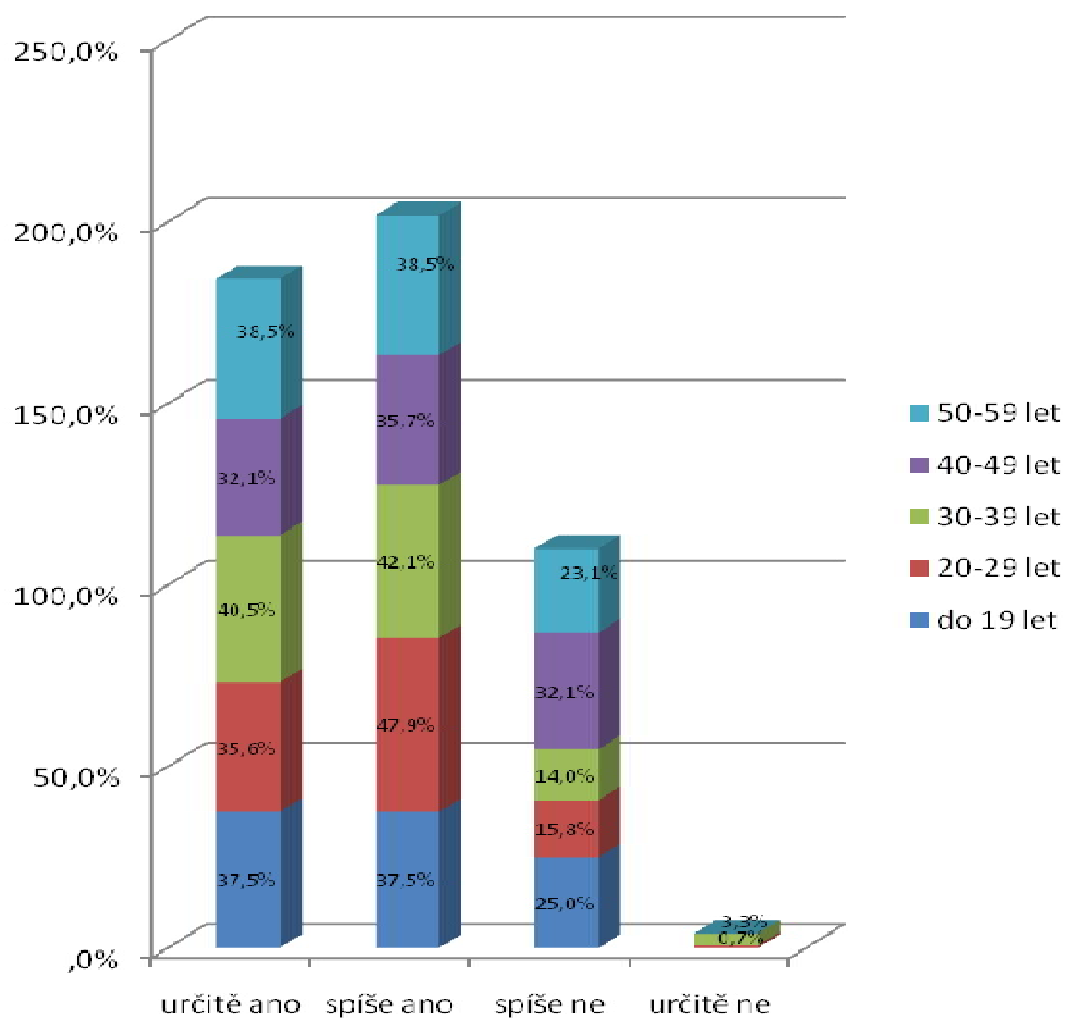
Obr. ke KT 9b Časté a vážné DN z důvodu jízdy na červenou podle věku řidičů



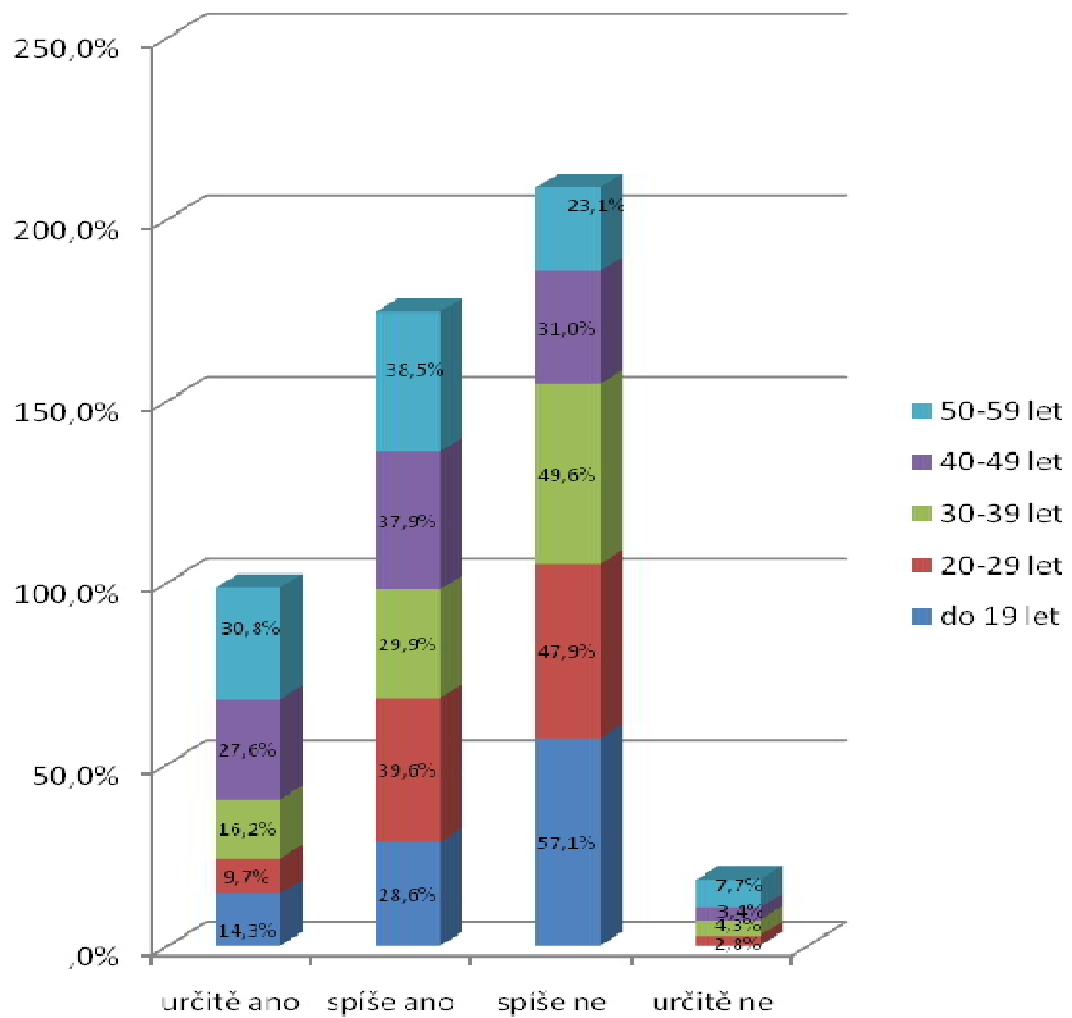
Obr. ke KT 10b Časté a vážné DN z důvodu nedání přednosti v jízdě podle věku řidičů



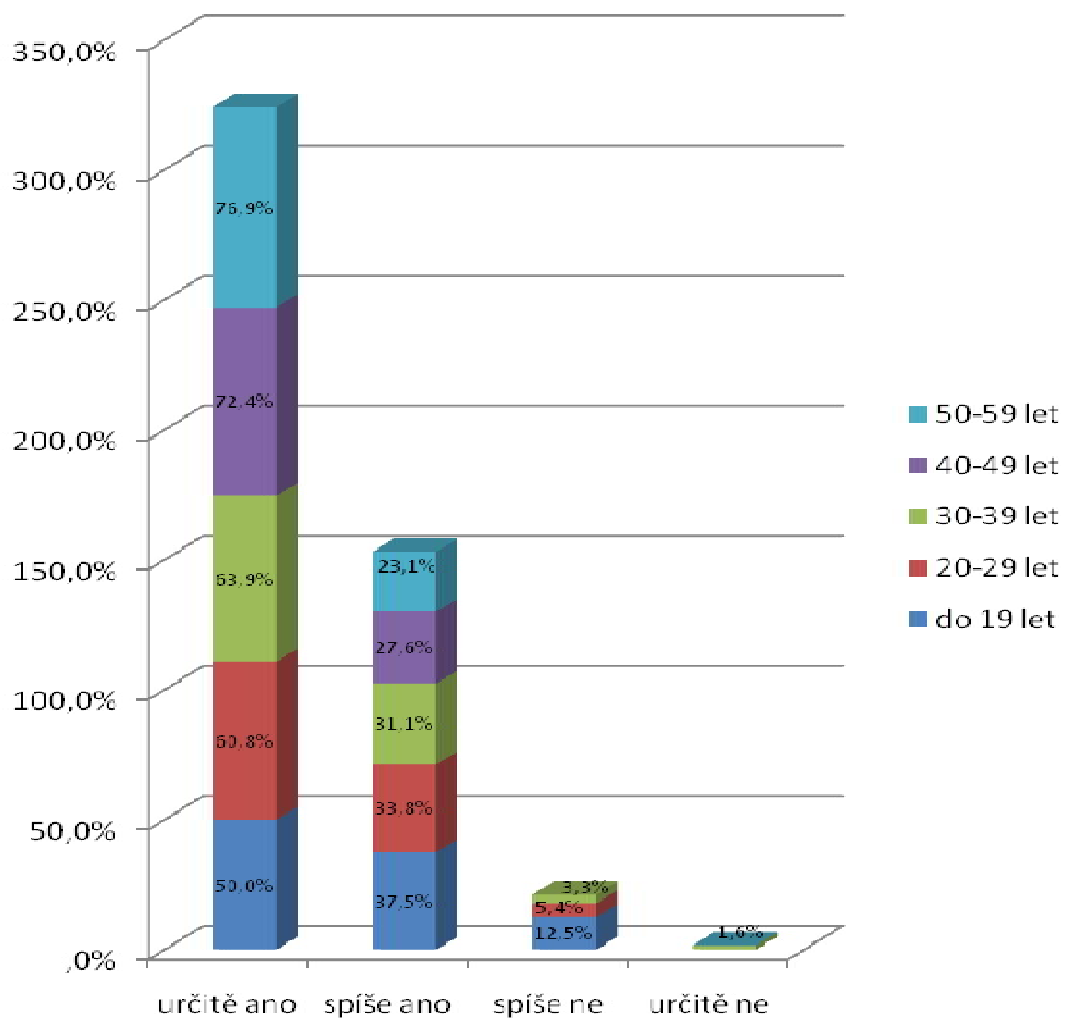
Obr. ke KT 11b Časté a vážné DN z důvodu telefonování nebo psaní SMS při jízdě podle věku řidičů



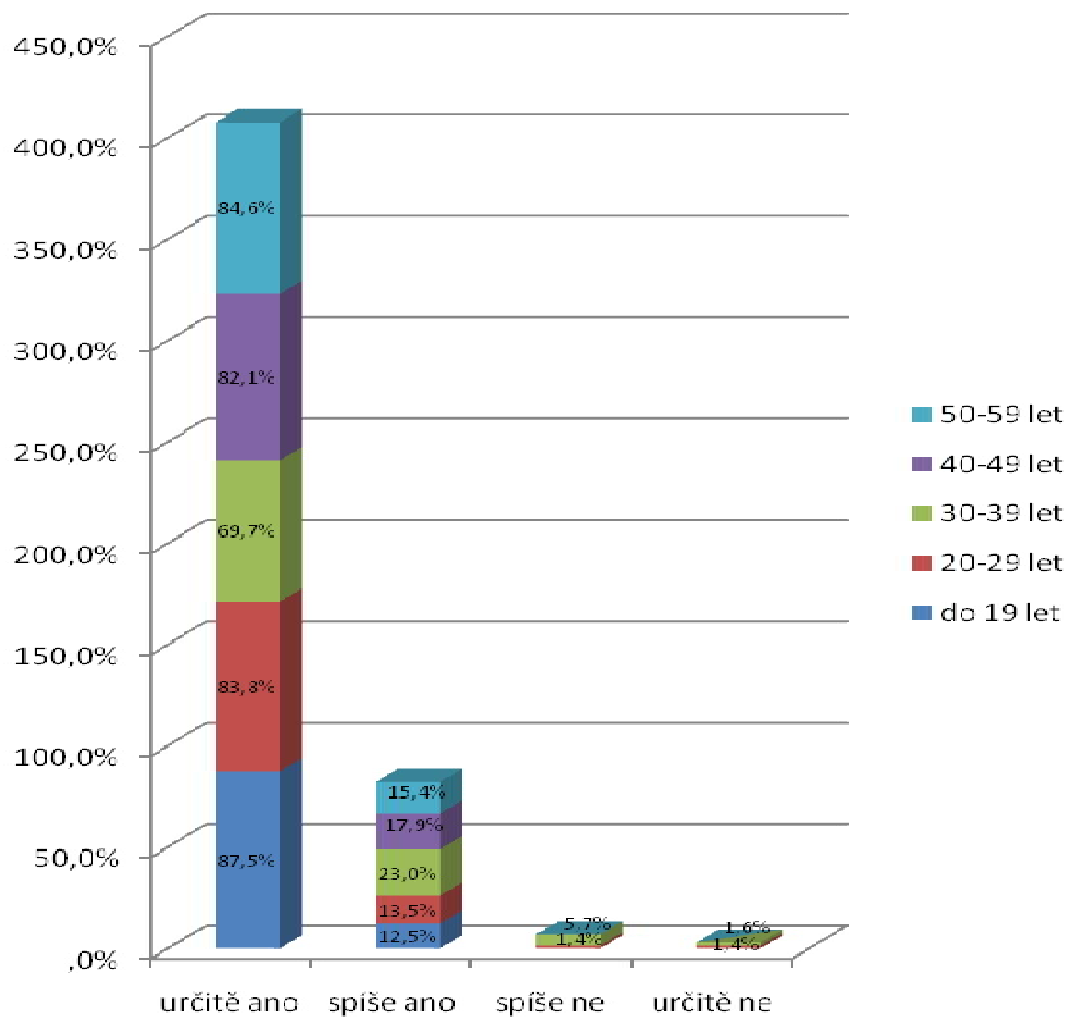
Obr. ke KT 12b Časté a vážné DN z důvodu nevyhovujícího technického stavu vozidla podle věku řidičů



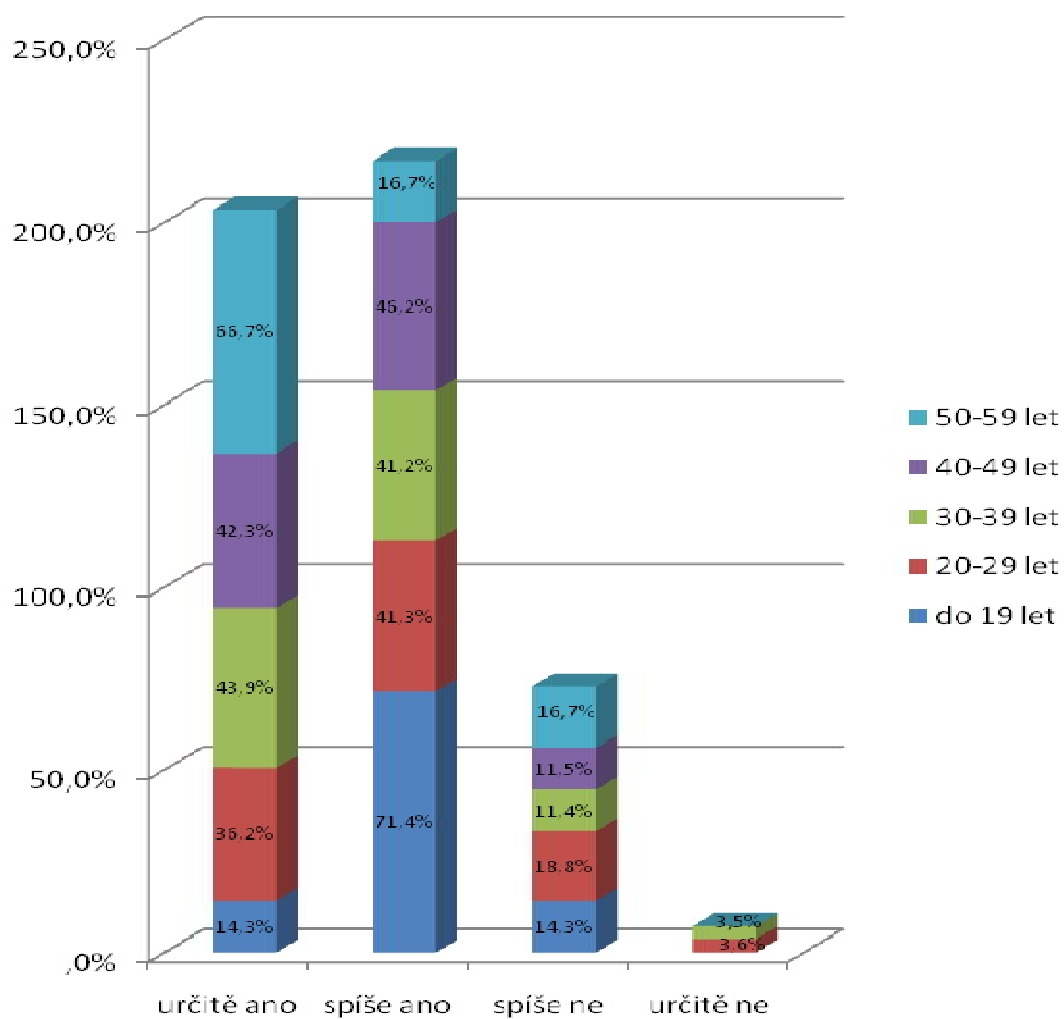
Obr. ke KT 13b Časté a vážné DN z důvodu předjíždění v místech, kde je to zakázáno podle věku řidičů



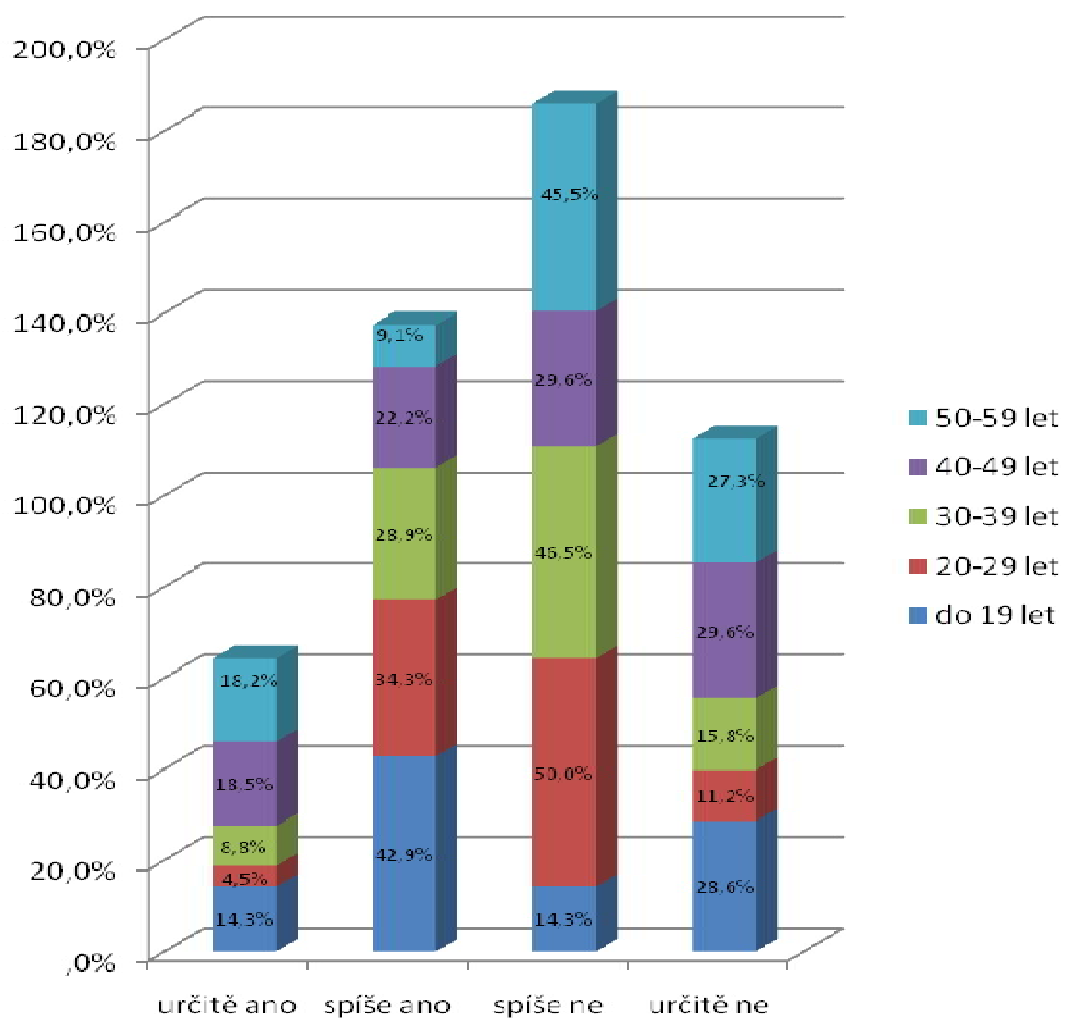
Obr. ke KT 14b Časté a vážné DN z důvodu řízení vozidla po požití alkoholu nebo jiné návykové látky podle věku řidičů



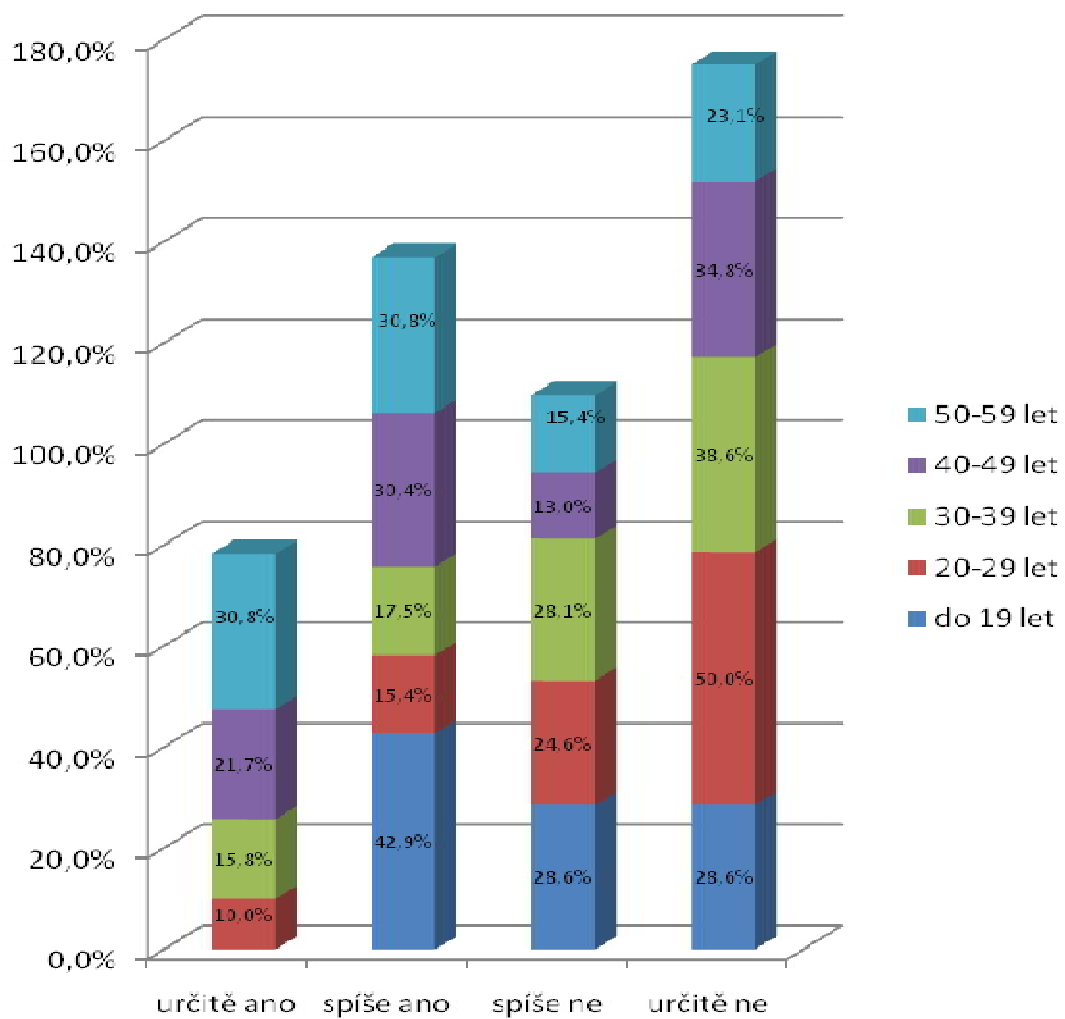
Obr. ke KT 15b Kontroly dopravní policie na silnicích by měli být častější-
podle věku řidičů



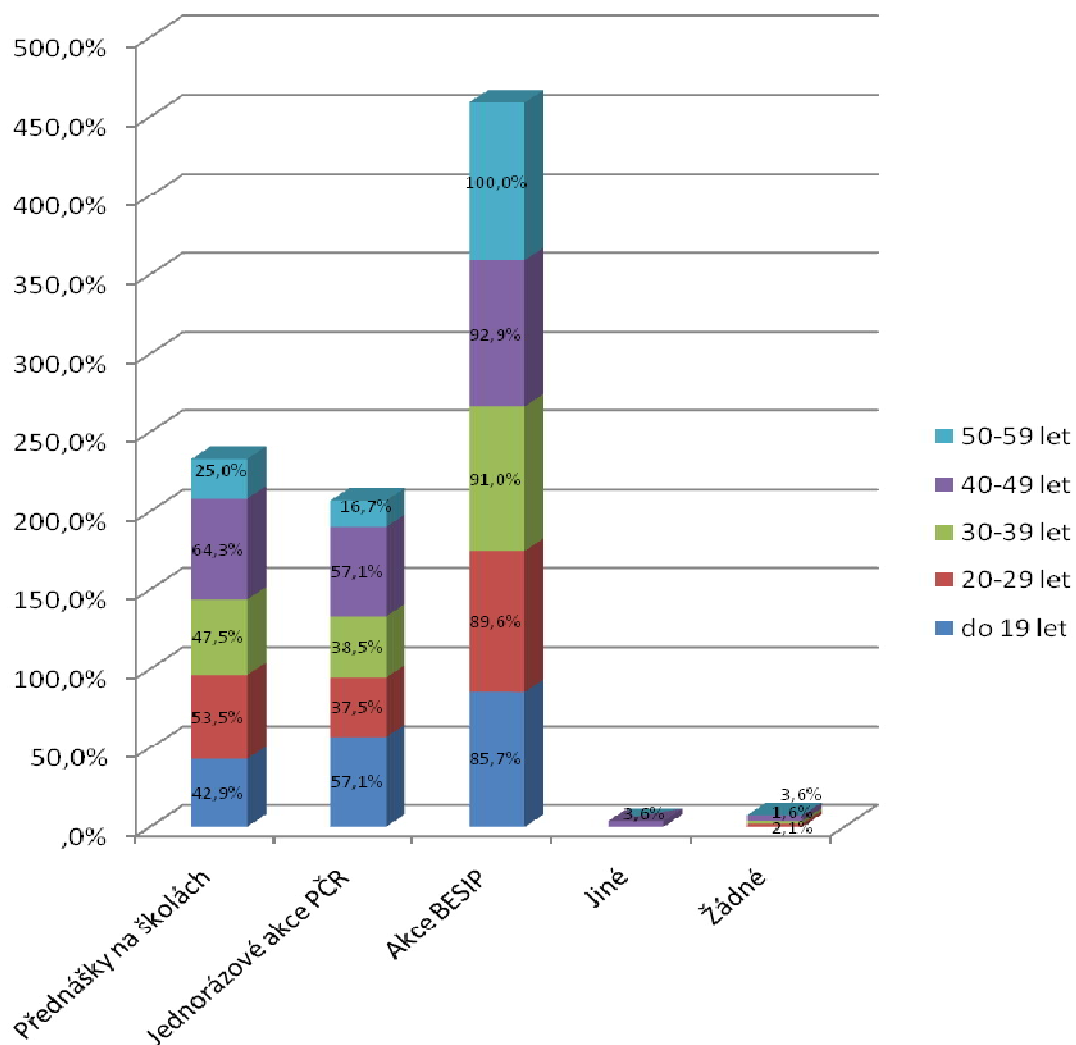
**Obr. ke KT 16b Kontroly dopravní policie na silnicích-současný stav je vyhovující-
podle věku řidičů**



Obr. ke KT 17b Kontroly dopravní policie na silnicích nemají význam-podle věku řidičů



Obr. ke KT 18b Znalost řidičů preventivně výchovných činností, vztahujících se k bezpečnosti na silnicích podle věku řidičů



Obr. ke KT 19b Pozitivní vliv preventivně výchovných činností na chování účastníků silničního provozu

