

MENDELOVA UNIVERZITA V BRNĚ
AGRONOMICKÁ FAKULTA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BRNO 2016

RADEK ŠAMAN

Mendelova univerzita v Brně
Agromická fakulta
Ústav techniky a automobilové dopravy



Bezpečnost silničního provozu

Bakalářská práce

Vedoucí práce:

Ing. Adam Polcar, Ph.D.

Vypracoval:

Radek Šaman

Brno 2016

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem práci: *Bezpečnost silničního provozu* vypracoval samostatně a veškeré použité prameny a informace uvádím v seznamu použité literatury. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách ve znění pozdějších předpisů a v souladu s platnou *Směrnicí o zveřejňování vysokoškolských závěrečných prací*.

Jsem si vědom, že se na moji práci vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, a že Mendelova univerzita v Brně má právo na uzavření licenční smlouvy a užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona.

Dále se zavazuji, že před sepsáním licenční smlouvy o využití díla jinou osobou (subjektem) si vyžádám písemné stanovisko univerzity, že předmětná licenční smlouva není v rozporu s oprávněnými zájmy univerzity, a zavazuji se uhradit případný příspěvek na úhradu nákladů spojených se vznikem díla, a to až do jejich skutečné výše.

V Brně dne:

.....

podpis

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji Ing. Adamu Polcarovi, Ph.D., vedoucímu bakalářské práce, za odborné vedení, trpělivost, ochotu a cenné rady při řešení otázek. Také bych rád chtěl poděkovat Ing. Vladimíru Válkovi, Ph.D., za podnětné připomínky, které mi pomohly při psaní mé práce.

ABSTRAKT

Bakalářská práce pojednává o problematice spojené s bezpečností silničního provozu na pozemních komunikacích. Práce je rozčleněna na 4 hlavní části. První část je zaměřena na vzdělávání v oblasti dopravy a instituce s tím související. Druhá část se věnuje rozboru dopravní nehodovosti. Třetí část se zabývá dopravně-bezpečnostními kampaněmi v České republice. Závěr poukazuje na základy a zásady pro bezpečnou jízdu na silnicích.

Klíčová slova: bezpečnost silničního provozu, dopravní nehoda, dopravní politika, dopravní výchova, kampaň, prevence, řidič.

ANNOTATION

This Bachelor thesis deals with problems of road safety on the roads . This thesis is divided into 4 main parts. The first part is concentrated in education of the field of transport and related institution. The second part deals with the analysis of traffic accidents. The third part deals with traffic-safety campaigns in the Czech Republic. Conclusion point to principles and foundations of safe driving on the roads.

Keywords: road safety, traffic accident, traffic policy, traffic education, campaign, prevention, driver.

OBSAH

ABSTRAKT	6
OBSAH	7
1 ÚVOD.....	9
2 CÍL PRÁCE.....	10
3 DOPRAVNÍ VZDĚLÁVÁNÍ.....	11
3.1 Dopravní výchova u dětí	11
3.1.1 Výchovný vliv rodičů.....	11
3.1.2 Dopravní výchova ve školách	12
3.2 Autoškoly	12
3.2.1 Historie autoškolství.....	13
3.2.2 Provozování autoškol	14
3.2.3 Učitelé autoškol.....	16
3.2.4 Výuka autoškol.....	17
3.2.5 Zkušební komisaři	20
3.3 Specializovaná školicí střediska	21
3.3.1 DEKRA CZ a.s.....	21
3.3.2 Autodrom Most a.s.....	24
3.3.3 Dopravní akademie a.s.	25
4 ROZBOR DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI	26
4.1 Dopravní nehodovost v České republice zaviněná agresivitou	27
4.2 Řešení agresivity na silnicích ve vybraných zahraničních zemích	29
4.2.1 Kanada.....	29
4.2.1 USA.....	29
4.2.2 Austrálie	30
4.2.3 Nizozemsko	31
4.2.4 Švýcarsko	31
4.2.5 Slovensko	31
5 DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ KAMPANĚ V ČR.....	32
5.1.1 „Nemyslíš – zaplatíš“	32
5.1.2 „The Action“	33
5.1.3 „Vidíme se?“	33

6	ZÁKLADY A ZÁSADY BEZPEČNÉ JÍZDY.....	34
6.1	Řešení kritických situací	36
7	ZÁVĚR	40
8	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	42
9	SEZNAM OBRÁZKŮ	44

1 ÚVOD

Silniční doprava se stala součástí života každého z nás. Aktivními účastníky se jí stáváme prakticky již od narození, jako řidiči, spolucestující, pasažéři v hromadných dopravních prostředcích, cyklisté či jen chodci. Na nás všechny působí vliv tohoto odvětví po všech stránkách a můžeme říci, že z ní máme velký přínos a užitek. Celkový vývoj dopravy a techniky s ní spojený dosahuje někdy až neuvěřitelných pokroků a spouště z nás tak velmi ulehčuje a zkvalitňuje život. Někomu se toto odvětví stalo smyslem života a svět už si bez dopravních prostředků představit nedokáže. Je však velmi důležité se taky zamyslet i nad některými negativními dopady, které z ní plynou.

Podle statistik (2015) dochází jen na českých silnicích k dopravní nehodě každé tři minuty, každou osmnáctou minutu je někdo lehce zraněn, každou stou minutu někdo utrpí vážné zranění a každých šest a půl hodiny zemře člověk. Když k tomu přidáme nespočet případů na psychické újmě konkrétních účastníků, rodinných příslušníků či přátel, anebo i obrovské materiální škody, musíme připustit, že nehodovost v silniční dopravě patří mezi jeden z největších stabilních problémů lidstva celosvětově.

Jen těžko si lze představit, že by v budoucnosti šlo dopravní nehody ze silniční dopravy úplně vymýtit. Pokud vezmeme v úvahu, že silniční dopravní systém se skládá hlavně ze společné součinnosti třech hlavních prvků, jakými jsou dopravní prostředí – vozidlo – člověk, tak i kdybychom dokázali vytvořit dokonalé prostředí a bezchybná vozidla, nejdůležitější prvek – lidský faktor – nikdy k naprosté dokonalosti přivést nedokážeme. Co však skutečně lze, je aktivně pracovat na všech třech prvcích a pomyslné dokonalosti se co nejvíce přiblížit. Přičemž právě člověk je nejen hlavní, ale taky nejsložitější a nejméně konstantní proměnnou v tomto systému.

2 CÍL PRÁCE

Cílem bakalářské práce na téma „Bezpečnost silničního provozu“ je poukázat na problematiku bezpečnosti v silničním provozu, ve které Česká republika patří k zemím s nejvyšší problémovostí tohoto druhu. Dále na základě příkladů z jiných zemí porovnat dopravní politiku a postoj k agresivnímu chování za volantem a uvést některé kroky, kterými lze snížit nehodovost na silnicích.

3 DOPRAVNÍ VZDĚLÁVÁNÍ

Mezi spoustou příčin nehod, které se stanou, patří i samotná neznalost pravidel silničního provozu. Nutnost znát a neustále se vzdělávat patří mezi účinnou prevenci. Aby bylo vzdělávání v dopravě podpůrným prostředkem ke zvýšení její bezpečnosti, je nutné začít s jejím působením již v útlém věku. (Lisá, 2010)

3.1 Dopravní výchova u dětí

Zajištění bezpečnosti malých dětí nejen v dopravě přebírá vždy výhradně dospělá osoba, která je doprovází. Když je dítě starší a je schopno se samo rozhodovat, opět záleží na rodičích a škole, jak dokážou dítěti silniční problematiku podat, aby potřebné dovednosti, znalosti a návyky, dokázali prakticky uplatnit k bezpečnému pohybu v dopravním prostředí. (BESIP, 2012)

3.1.1 Výchovný vliv rodičů

Děti patří k nejvíce ohroženým účastníkům silničního provozu. Vést je k základním správným návykům, jak by se v různých situacích měly chovat, je tedy prvořadý úkol jejich rodičů. Každé dítě se dřív nebo později do dopravního prostředí aktivně zapojí. Je potřeba ho dobře vést, učit opatrnosti a pravidlům vždy úměrně k jeho věku. K tomu lze využít spousty dětských knížek a příruček věnovaných právě této problematice, ale i dnes poměrně rozšířené a účinné dopravní hry v různých podobách, díky kterým může dopravní vzdělávání být pro dítě nejen naučné, ale i zábavné.

Pokud očekáváme od dítěte zodpovědné chování v provozu, je nezbytně nutné jít mu v tomto ohledu jako rodič příkladem. Děti již od mala pozorují a vnitřně vnímají veškerá naše rozhodnutí a snaží se je napodobit. Také agresivní chování za volantem, doprovázené různými gesty a nadávkami by se pro něj mohlo stát zvykem a něčím naprosto běžným a normálním.

Menší děti je rozhodně vhodnější v dnešním náročném provozu vodit za ruku a vyhnout se tak nečekaným událostem. Přitom je dobré učit je samostatnosti, nejlépe formou otázek, jak by se v dané situaci samo zachovalo. Kromě nízkého věku, kdy je dítě menší, čili hůře viditelné a nepředvídatelné, je kritický věk na základě zkušeností kolem čtrnácti let. V tomto věku se pubescenti neradi podřizují autoritám, a to i v dopravě, rádi riskují a předvádějí se před vrstevníky. (Havlík, 2005)

3.1.2 Dopravní výchova ve školách

Průzkum veřejného mínění, který si nechalo v listopadu 2008 vypracovat Ministerstvo dopravy od agentury STEM, ukázal, že drtivá většina dotazovaných se vzájemně shodla, aby se s dopravní výchovou ve školách začalo už od malých dětí. Od září 2013 se tak pod záštitou samostatného orgánu Ministerstva dopravy, týmem BESIP, ve spolupráci s Ministerstvem školství, zavedla na všech českých základních školách v rámci školních vzdělávacích programů do výuky povinně dopravní výchova.

Jednou z priorit útvaru BESIP je spolupracovat s dětmi už v mateřských školkách a následně na základních i středních školách osvětu v dopravě nadále prohlubovat a rozvíjet. Výuka je rozvržena tak, aby dětem vytvořila správné návyky a vštípila jim ukázněnost a opatrnost. Kromě teoretických informací ze silničního provozu se děti učí i simulaci reálného provozu na dětských dopravních hřištích. Jedno z takových hřišť je uvedeno na Obr. 1, kde se zpravidla na kolech připravují na skutečný dopravní provoz. V současnosti se v České republice takovýchto hřišť nachází 160, díky čemuž patříme v Evropě ke státům s nejrozvinutější sítí dopravních hřišť. (BESIP, 2012)



Obr. 1 *Dětské dopravní hřiště ve Velkém Meziříčí (mestovm.cz)*

3.2 Autoškoly

Autoškolství je značně široká oblast vzdělávání člověka, kde je záměrem naučit zájemce o řídičský průkaz všem teoretickým a praktickým dovednostem potřebných k řízení motorových vozidel. Mimo to se učí také základním znalostem z hlediska techniky a údržby vozidla, potřebným dopravním předpisům a zdravotnické přípravě. (Růžička, 2008)

3.2.1 Historie autoškolení

První řidičské zkoušky, které se na světě prováděly, byly ve Spojených státech amerických. Na starost je měly tamní střední školy. Později, s rychle rostoucím zájmem o tyto služby, se však tato problematika přesunula na orgány státní legislativy, které se rozhodly regulovat dopravu pomocí modelu založeného na udělování státních licencí k řízení vozidel.

Historie autoškolení má dlouholetou tradici i v České republice. Vůbec první „autoškola“ u nás vznikla koncem 19. století na Liberecku. V tu dobu ještě nebyl automobilový průmysl natolik rozvinutý. Nutnost začít s výukou řidičů tedy přišla až kolem 30. let minulého století, kdy se automobilový průmysl naplno rozmáhal. Autoškolu mohly provádět pouze instituce, kterým byla udělena příslušná koncese. Od počátku bylo prvořadým cílem vychovat kvalitní a spolehlivé řidiče a omezit tak co nejvíce nehodovost na silnicích. Řidiči autobusů a jiných hromadných dopravních prostředků museli navíc absolvovat tzv. psychotechnickou laboratoř.

Po roce 1948 a politickém převratu v Československu vznikla organizace SVAZARM (Svaz pro spolupráci s armádou), kde i mimo jiné byla zřízena nejen vojenská autoškola, ale i autoškola pro širokou veřejnost. V tu dobu prošlo autoškolení u nás největším vývojem a v porovnání s ostatními zeměmi bylo Československo na velmi vysoké úrovni a bývalo označeno i jako špička v mezinárodním měřítku. Kromě základních znalostí silničních pravidel byl kladen velký důraz i na technickou stránku vozidla, aby si řidič spoustu závad vzniklých za provozu byl schopen opravit sám. Československé učební osnovy byly pro spoustu jiných zemí vzorem a byly také neustále zdokonalovány.

Velkou změnou byl rok 1989, kdy bylo znovu obnoveno soukromé podnikání. Vzniklo spoustu nových autoškol bez potřebného vybavení a nedostatečně školených pracovníků. Celý tento trend měl za následek nekvalitní výcvik žadatelů o řidičská oprávnění. Velká konkurence zapříčinila cenový boj, což vedlo k nekvalitní a uspěchané výuce, což vyústilo k prudkému zvednutí počtu silničních nehod, a to zejména na přelomu tisíciletí. Jako následek na tento podnět se začala důkladněji sledovat nehodovost na českých silnicích a vznikla spousta subjektů, která se svou činností zaměřila právě na výzkum a analýzu dopravních nehod. (Ryba, 2004)

3.2.2 Provozování autoškol

Provoz autoškol upravuje *zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů*, jak vyplývá z pozdějších změn provedených *zákony č. 478/2001 Sb.; č.175/2002 Sb.; č. 320/2002 Sb.; č. 411/2005 Sb.; 374/2007 Sb.; 124/2008 Sb.; č. 384/2011 Sb.; č. 223/2009 Sb.; 227/2009 Sb.; č. 301/2009 Sb.; 133/2011 Sb.; č. 297/2011 Sb.; č. 341/2011 Sb. a 375/2011 Sb.*, který se změnil k 19. 1. 2013 (*zákon č. 361/2000 Sb.*).

Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje:

- a) podmínky pro provozování autoškol,
- b) způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla a práva a povinnosti žadatelů o získání řidičského oprávnění,
- c) práva a povinnosti provozovatelů a učitelů autoškol,
- d) podmínky pro udělování a odnímání osvědčení pro učitele výuky a výcviku a průkazu zkušební komisaře,
- e) způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění,
- f) způsob provádění výuky a výcviku řidičů v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů,
- g) požadavky na fyzickou nebo právnickou osobu, která provádí výuku a výcvik v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, a její práva a povinnosti,
- h) vydávání průkazu profesní způsobilosti řidiče,
- i) přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v bodovém hodnocení,
- j) působnost správních úřadů a státní dozor.

Dnes je na území ČR registrováno přes 2500 autoškol (Asociace autoškol ČR). V tomto počtu jsou započítány i autoškoly, které v současnosti aktivně nefungují, např. z důvodu pozastavení činnosti. V evropském měřítku na počet obyvatel patříme k zemím s velmi hustým pokrytím autoškol. Kvantita však neznačí kvalitu, spíše je to většinou přesně naopak. Hustota konkurence a poptávka lidí se totiž v tomto odvětví neubírá tím správným směrem, tedy hledat kvalitní výuku s dostatečným časovým obsahem, nýbrž přesně opačným – snižovat cenu na co nejnižší úroveň a zároveň absolvovat kurz co nejrychleji. To má za následek nekvalitně odvedenou výuku. Díky

tak vysokému počtu autoškol dochází k tomu, že spousta z nich nemá vlastní autocvičiště, cvičné plochy, autotrenažery, učebny, výukové pomůcky a dokonce ani vlastní výcviková vozidla. Na Obr. 2 je jediný autobusový trenažér v České republice, patřící školicímu středisku Dopravního podniku města Brna.

Aby autoškoly i přes tento nedostatek pomůcek mohly praxi vykonávat, zmíněná vybavení si navzájem pronajímají. Na jeden objekt je tedy nasmlouváno více autoškol. Problémem však bývá, že dle učebních plánů je leckdy nereálné, aby se každý žák výuky autoškoly v učebně nebo na cvičišti opravdu aktivně účastnil. (Adamec, 2008)

V zájmu ministerstva dopravy je omezit obrovský počet autoškol, a to zejména zrušením nepoctivých autoškol. K tomuto účelu slouží kontroloři z ministerstva dopravy, kteří namátkově kontrolují průběh samotných výuk v učebnách i výcvik v provozu. Při nedodržení zákonem daných pravidel pro výuku jsou pokuty postaveny preventivně na velmi vysoké hodnoty, což pro menší autoškoly může znamenat i likvidační sumu. Jednotlivé výše pokut jsou posuzovány dle konkrétního prohřešku a jsou posuzovány jednotlivě. Na počet autoškol je však těchto pracovníků kontroly velmi málo. (Horčíčka, 2014)



Obr. 2 *Autobusový trenažér dopravního podniku v Brně (zdroj: vlastní)*

3.2.3 Učitelé autoškol

Požadavky učitelů autoškol jsou dány zákonem č. 247/2000 Sb. Zákon přesně stanovuje, kdo a za jakých okolností se jim může stát a co musí splňovat. Po úspěšném absolvování kurzu je žadateli vydáno profesní osvědčení, které jej opravňuje vyučovat skupiny, na které je osvědčení vydáno. Předměty, které je učitel oprávněn vyučovat vyznačuje do profesního osvědčení krajský úřad, který je také vydává a vede jejich evidenci. (Herčík, 2012)

Legislativní požadavky dle zákona č. 247/2000 Sb.

Pro získání profesního osvědčení je podmínkou:

- ukončení středního vzdělání zakončené maturitní zkouškou nebo jde-li o učitele výcviku v řízení vozidla nebo výuky praktické údržby vozidla, ukončené střední vzdělání strojního nebo dopravního oboru,
- věk 24 let,
- podrobení se dopravně psychologickému vyšetření,
- absolvování základního školení a zkoušky s prokázáním znalostí z předpisů o provozu na pozemních komunikacích, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a znalosti ovládání a údržby vozidla, řízení a zásad bezpečné jízdy vozidla, včetně vozidla konstrukčně přizpůsobeného tělesně postižené osobě, jde-li o výuku předpisů o provozu na pozemních komunikacích a teorii řízení a zásad bezpečné jízdy, musí mít osoba řidičské oprávnění k řízení té skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, k jejímuž získání provádí výuku,
- nemít soudem nebo správním orgánem uložen trest zákazu řízení motorových vozidel a které v posledních třech letech nebyl takový trest uložen,
- být držitelem řidičského oprávnění skupiny nebo podskupiny řidičských oprávnění, k jehož získání provádí výcvik, nejméně tři roky.

Zkoušky učitelů výuky a výcviku provádí krajský úřad.

Před započítáním samotné učitelské činnosti musí budoucí učitel výuky a výcviku absolvovat zácvik pod vedením osoby, která je nejméně pět let učitelem se stejným nebo širším rozsahem profesního osvědčení.

V současnosti není systém přípravy budoucích učitelů autoškoly na příliš vysoké úrovni. Celkově nízké požadavky, náplň kurzu a následná úplná absence pravidelného povinného proškolení mají za následek nízkou úroveň kvality výuky. Současná osnova kurzu učitele autoškoly zahrnuje 230 vyučovacích hodin. Kromě legislativy a praktických předmětů je zde zahrnuta i částečně dopravní psychologie, pedagogika nebo rétorika. Zkušenosti ukázaly, že tento systém výuky je spíše nedostatečný. Navíc kurzy neprobíhají jednotně pod specializovanými školicími středisky, nýbrž v jednotlivých autoškolách různých kvalit. Systém je postaven více na získání teoretických znalostí, praktická stránka je však poněkud zanedbaná a není na ni v takto sestaveném plánu ani prostor. Praktická část spočívá jen a pouze v zácvičku učitele již vlastního profesní osvědčení.

Dnešní legislativní úprava také zcela opustila od pravidelného proškolení a přezkušování učitelů, což má v tomto oboru, kdy je potřeba neustále sledovat a učit se novým změnám v silničním zákoně, špatný dopad na celkovou dopravní gramotnost. Učitelé, kteří se sami nevzdělávají a nesledují nové změny a trendy v oboru, tak často zaostanou a spoustu legislativních změn ani nezaznamenají. (Horčíčka, 2014)

3.2.4 Výuka autoškol

Vyučovací předměty a rozsah jejich hodin upravuje zákon č. 247/2000 Sb. Náplň jednotlivých předmětů vyhláška č. 167/2002 Sb. Základními teoretickými předměty jsou ovládání a údržba vozidla, teorie a zásady bezpečné jízdy, předpisy o provozu vozidel a zdravotnická příprava. Základní praktické dovednosti jsou výcvik v řízení vozidla a praktická údržba vozidla.

Jednotlivý obsah, náplň a hodinová dotace předmětu se liší dle požadované skupiny řidičského oprávnění, kterého se výcvik týká. Jednotlivé skupiny řidičského oprávnění vymezuje zákon č. 361/2000 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, zejména pak § 80.

Výuku a výcvik žáka může autoškola zakončit po absolvování minimálního počtu hodin výuky a výcviku, které jsou stanoveny učebními osnovami stanovenými vždy pro příslušnou skupinu, popřípadě podskupinu řidičského oprávnění. Poté se žák sám rozhodne, zda chce vykonat zkoušku z odborné způsobilosti. Případně se lze dohodnout s autoškolou na vyšším počtu výukových nebo výcvikových hodin nad stanovený učební plán. (Schröter, 2012)

Závěrečná zkouška

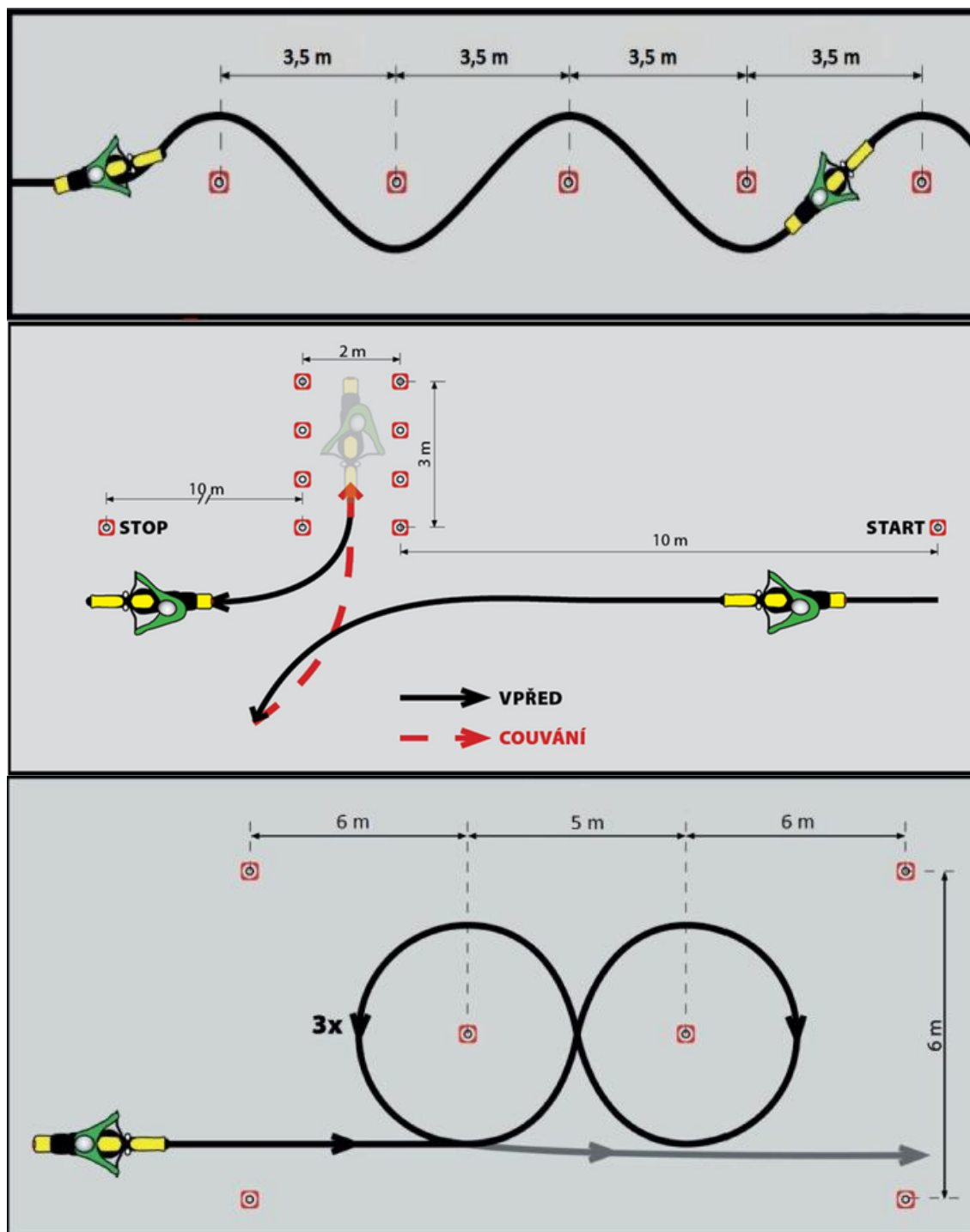
Výuka a výcvik pro získání řidičského průkazu je vždy zakončen závěrečnou zkouškou. Závěrečné zkoušky se skládají vždy ze zkoušky o předpisech z provozu na pozemních komunikacích a zkoušky z praktické jízdy. U skupin pro získání řidičského oprávnění skupin C, C+E, D, D+E a jejich příslušných podskupin se navíc skládá i zkouška z údržby vozidla.

Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy se skládá z 25 otázek. Každá otázka má vždy jednu správnou odpověď. Každá otázka je různě bodována. Maximální počet bodů, který lze získat je 50. Pro úspěšné složení zkoušky je potřeba dosáhnout nejméně 43 bodů. Na absolvování testu je stanovený limit 30 minut. Na základě potvrzení od lékaře, kdy trpí žadatel určitou poruchou, kvůli které by mohl být určitým způsobem znevýhodněn (např. dyslexie, apod.) lze čas prodloužit na 60 minut. Obsah testových otázek vyplývá z vyhlášky č. 298/200 Sb., s kterou se mění vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000Sb., o získání a zdokonalení odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. Na stránkách ministerstva dopravy jsou vždy aktuální testové otázky v elektronické podobě zveřejněny formou procházení jednotlivých otázek, ale i formou testu, jehož podoba je téměř shodná s testem u závěrečné zkoušky.

Zkouška z praktické jízdy se skládá ze dvou částí. V první musí žadatel předvést, že ovládá základní úkony s vozidlem, jako je rozjetí se, zastavení, couvání, otočení, parkování, apod. Na motocyklech se s platností od 1. 11. 2015 nově zavedla jízda zručnosti s motocyklem na slalomu, který vidíme na Obr. 3. Jsou zde zákonem pevně stanovené rozměry cvičné plochy a minimální rychlost, s kterou by měl zvládnout žák s motocyklem slalom projet.

Ve druhé části musí žák tyto schopnosti dokázat v ostrém silničním provozu a předvést jeho bezpečné vedení na různých typech pozemních komunikacích s různou intenzitou, jistý průjezd křižovatkami, správné a rychlé reakce a rozhodování na vzniklé dopravní situace, aj. Doba trvání zkoušky se liší dle řidičské skupiny, o kterou se žadatel uchází. Pokud dojde při zkoušce k takové chybě, že by žák mohl svým jednáním ohrozit vážným způsobem bezpečný provoz, anebo k situaci, kdy do řízení je nucen zasáhnout učitel odborného výcviku, zkouška končí s výsledným hodnocením „neprospěl“. Jestliže žadatel o řidičský průkaz ve zkoušce neprospěl, může kteroukoli

zkoušku opakovat. Další pokus může provést nejdříve za 5 pracovních dní. Počet pokusů není omezen. Celkově musí ve zkoušce uspět do 6 měsíců, od vykonání první zkoušky. Pokud se mu to nepodaří, je povinen opakovat novou výuku s výcvikem, a to v plném rozsahu.



Obr. 3 Průjezd slalomem na motocyklu u závěrečné zkoušky (doipo.cz)

Zkouška z údržby vozidla se skládá přímo u vozidla, nebo u modelů a vždy ústně. Od 19. 1. 2013 se skládá pouze u skupin C, C+E, D, D+E a příslušných podskupin. Jde o 45 otázek, z nichž si zkoušený vylosuje tři. Otázky se týkají základních znalostí údržby některých částí vozu. Aby žák prospěl, musí zodpovědět každou vylosovanou otázku. Pro ostatní skupiny je povinná jen kontrola vozidla před jízdou, která se nehodnotí. (Barták, 2015)

3.2.5 Zkušební komisaři

Dle zákonů č. 247/2000 Sb. a č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů mohou zkušební komisaři provádět zkoušku u žadatelů o řidičské oprávnění, rozhodovat o vydání registrace k provozu autoškoly nebo její případné změně a zrušení, schvalovat výcviková vozidla pro jejich používání k výcviku v autoškole, evidovat a přijímat žadatele o řidičské oprávnění ke zkouškám z odborné způsobilosti, provádět státní odborný dozor autoškol a projednávat v prvním stupni správní delikt autoškoly v rozsahu své působnosti.

Zkušební komisaři provádějící přezkušování uchazečů o řidičská oprávnění by měli být na velmi vysoké odborné úrovni. Na jejich úsudku záleží, zda uchazeč o řidičský průkaz je schopen již samostatného provozu v dopravním prostředí. V závislosti na relativně krátké době trvání závěrečného přezkoušení musí komisaři projevit vysoké odborné znalosti z hlediska nejen pedagogiky, ale i psychologie a určité empatie, pro zachování objektivního posouzení.

Aby mohla osoba vykonávat tuto činnost, je nutné získat průkaz zkušební komisaře. Uchazeč o tento průkaz musí být starší 25 let, mít ukončené minimálně střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou, vlastnit řidičské oprávnění skupiny, kterou bude žadatel o průkaz zkoušet a to minimálně 5 let, absolvovat školení a úspěšně složit zkoušku pro zkušební komisaře, nemít soudně uložen trest zákazu řízení motorových vozidel a ani mu v posledních 5 letech takový trest uložen nebyl.

Školení pro zkušební komisaře a zkoušky spravuje Ministerstvo dopravy, které může touto činností pověřit specializovanou firmu. V současnosti má na starosti tato školení organizace *Centrum služeb pro silniční dopravu*, která tuto činnost provádí od roku 2001. (Greiner, 2013)

3.3 Specializovaná školicí střediska

Na území ČR působí spousta firem, nabízejících vzdělávací programy pro řidiče formou školení, kurzů a seminářů. Každý kurz je zaměřen na konkrétní problematiku. Často je doprovázen i praktickou ukázkou či tréninkem v provozu, ale i jízdou na uzavřených plochách polygonů nebo letišť s instruktorem. Cílem je nejenom zvýšit řidičské schopnosti a znalosti, pracovat na některých problémových faktorech a rizikovém chování, ale i poznat hranici jak svou, tak svého vozu. (Schmeidler, 2010)

3.3.1 DEKRA CZ a.s.

Společnost vznikla v roce 1963 jako projekční konstrukční a vývojové pracoviště silniční a městské dopravy. Jedním z důvodů založení této organizace bylo sloučit řízení a vývoj dopravy do jedné instituce. Kromě vzdělávání řidičů společnost nabízí také husté pokrytí stanic technických kontrol a stanic měření emisí, poradenství v oblasti autodopravy, metrologické a kalibrační služby, typové zkušebny, vypracovávání odborných expertíz a znaleckých posudků.

Akademie dopravního vzdělávání této společnosti má pobočky v Praze, Brně, Ostravě a Olomouci, ale také na polygonech v Mostě a Vysokém Mýtě. Od roku 1999 je vedoucím dopravní akademie Dr. Ing. Jiří Došek, soudní znalec v oblasti autodopravy a strojírenství. Firma nabízí více než 30 kurzů týkajících se konkrétní problematiky v silničním provozu.

3.3.1.1 Školení defenzivní jízdy

Jedním z kurzů nabízených organizací DEKRA CZ je školení defenzivní jízdy. Účelem tohoto kurzu je učit a připravit řidiče na situace, se kterými se může v silničním provozu běžně setkat, a také upravit své chování pro zachování maximálního bezpečí. Hlavní náplní kurzu je směřovat řidičovo jednání tak, aby se do krizových situací vůbec nedostával a nemusel je tak řešit. Kurz je rozdělen do 2 částí, z nichž první je teoretická část, která probíhá společně se všemi účastníky na učebnách. Zde se probírají zejména zásady defenzivní jízdy v různých prostředích, jízdní vlastnosti automobilů, aj. V praktické části nejprve proběhne jízda s instruktorem, který nijak nezasahuje do řidičova jízdního stylu a pouze tu je v roli pozorovatele. Ve druhé části už zasahuje přímo do řízení a spolu s praktickým výkladem radí řidiči, co by šlo dělat lépe nebo kde dělá chybu. Místo konání jízdy lze domluvit individuálně dle dohody v rámci ČR.

3.3.1.2 *Ranžírování (přesné manévrování vozidlem ve stísněném prostoru)*

Účelem školení je získat jistotu při vedení vozidla v hustém provozu, manipulaci s vozidlem při nakládce a vykládce nebo při parkování do úzkých prostor. Hlavní náplní je naučit řidiče vnímat rozměry svého vozidla a umět se rychle adaptovat při přesednutí do kteréhokoliv vozidla s rozlišnými rozměry. Na Obr. 4 vidíme nácvik jízdy zručnosti na předem připravených cvičištech s různými typy vozidel, dle příslušného řidičského oprávnění žadatele o kurz. Pomocí pomůcek, jako jsou kužely nebo jiné drobné překážky, o které si nelze poškodit vozidlo, si řidič může vyzkoušet a nacvičit svůj odhad. Instruktor také předá rady, na které body na vozidle se má řidič z hlediska odhadu zaměřovat, jak má mít správně seřízená zrcátka, aj. Jízdy lze absolvovat i s vlastním vozidlem. Přínosem tohoto kurzu je snížení míry rizika způsobení škody zaviněné neopatrným manévrováním a neodhadnutím skutečného profilu vozidla. Výcvik se skládá z teoretické a praktické části a je zakončen závěrečným vyhodnocením.



Obr. 4 Jízda na přesnost s osobním a nákladním vozidlem (dekra-automobil.cz)

3.3.1.3 *Kurz na téma únavy za volantem*

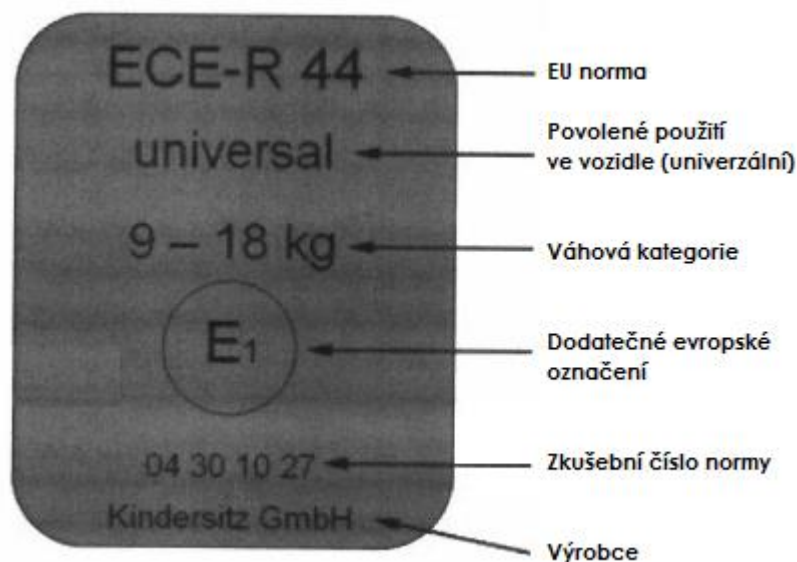
Jednou z častých příčin nehod za volantem je únava, která bývá velmi podceňována. Je velmi častým jevem zejména u řidičů z povolání, kteří tráví za volantem spoustu hodin a navíc jsou běžně pod časovým nátlakem. Účelem kurzu je účastníky naučit únavu včas poznat, seznámit je s faktory, které únavu podporují, a také jak se s ní vypořádat. Dále je seznámit s činnostmi, které pomohou částečně únavu oddálit a naučit si rozumně cestu naplánovat. Člověk by si měl po absolvování kurzu lépe uvědomovat míru ohrožení života nejen svého, ale i ostatních účastníků provozu.

3.3.1.4 *Vzdělávání pedagogických pracovníků na základních školách*

Za účelem kvalitnější výuky dopravní výchovy na základních školách zavedla společnost systém vzdělávání učitelů základních škol. Cílem je předat odborné znalosti a zkušenosti získané v tomto oboru a podat jim je tak, aby co nejlépe dokázali zvyšovat obecnou gramotnost dětí v oblasti dopravy. Kurz je zaměřen zejména na oblast cyklistiky, protože většinou právě kola se stávají prvním hojně využívaným dopravním prostředkem dítěte.

3.3.1.5 *Školení bezpečné jízdy pro maminky s dětmi*

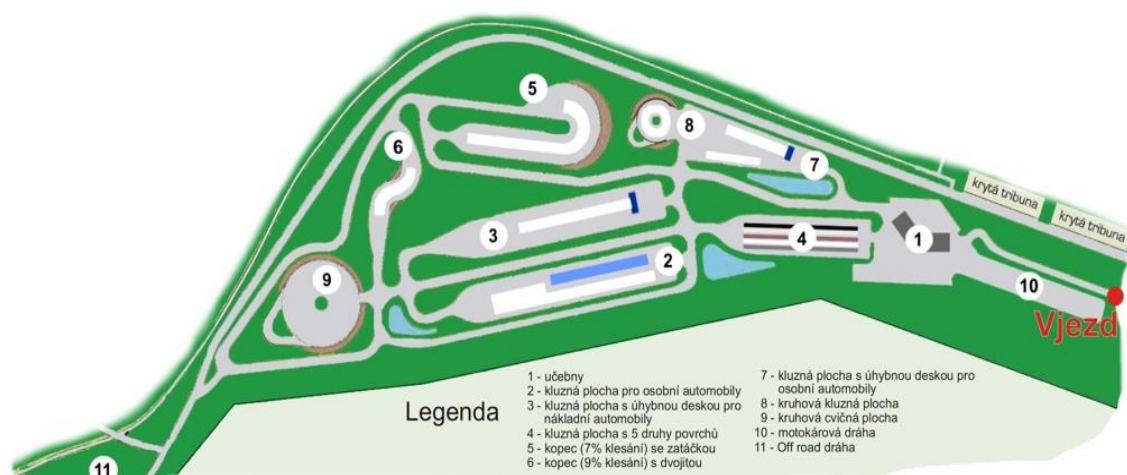
Jedny z nejtragičtějších nehod jsou ty, u kterých dojde ke ztrátě na životě dítěte. Za tímto účelem vznikl kurz, zaměřený právě na maminky převážející děti. Zájemci si zde vyzkouší různé situace, které mohou nastat, jako je např. krizové brždění, defenzivní styl jízdy, předvídavost, příprava na jízdu, správné ukotvení dětské autosedačky, rizika spojená s prevozem dětí anebo správný postup při pásání těhotných žen. Také správný výběr autosedačky pro dítě je pro jeho bezpečnost důležitá. Na Obr. 5 je homologační značka, která by se měla na každé schválené autosedačce nacházet. Část výuky je teorie, následně pokračuje 1 – 2 hodiny praktické ukázky ve vozidle. (DEKRA, 2016)



Obr. 5 Homologační značka dětské autosedačky (dopravnihristebrno.cz)

3.3.2 Autodrom Most a.s.

Autodrom most se zabývá kromě aktivit v oblasti motorsportu také kurzy bezpečné jízdy. Tuto funkci převzal v roce 2005 polygon vybudovaný přímo v areálu závodního okruhu. Na Obr. 6 je vidět stručný plánec polygonu, včetně legendy. Díky své rozloze a použitým technologiím je v současnosti největším a nejlépe vybaveným zařízením svého druhu v ČR. Lze na něm provádět výuku řidičů veškerých druhů vozidel a veškerých tonáží.



Obr. 6 Plánek polygonu v areálu Autodromu v Mostě (skolasmyku.cz)

3.3.2.1 Kurz bezpečný motorkář

Jedním z nabízených kurzů autodromu je kurz bezpečný motorkář. Jedná se o výcvik zaměřený zejména na zvýšení dovedností ovládání motocyklu a řešení nebezpečných situací na silnici. Konkrétně je zaměřený na správné ovládání motocyklu, zvládnutí jeho stability za různých situací, správné zatáčení, krizové brždění, ale také přípravě motocyklu před jízdou. Výuka se provádí nejen na vlastních motocyklech, ale i na zapůjčeném s nainstalovaným padacím rámem.

3.3.2.2 Kurz pro řidiče Truck

Celodenní kurz jízdy, s vozidlem nad 3,5 tuny, obsahuje výcvik správného průjezdu zatáčkami, správného vedení vozu, jízdu na sněhu či ledu a jízdní techniku s ohledem na přepravovaný náklad. Kurz je určený majitelům nebo autodopravcům nákladních vozidel, kteří chtějí takto zvýšit schopnosti svých zaměstnanců, ale i samotným řidičům, kteří se chtějí sami zdokonalit a posunout své schopnosti dál. (Autodrom Most, 2016)

3.3.3 Dopravní akademie a.s.

Dopravní akademie nabízí vzdělávací kurzy v oblasti provozu na silničních komunikacích. Mimo jiné se věnuje i vzdělávání v oblasti leteckého provozu. Akademie se rovněž podílí na výzkumných činnostech v oblasti lidského faktoru v dopravě, kde spolupracuje na spoustě mezinárodních projektech. Společnost provozuje též vlastní dopravně psychologickou laboratoř. Dopravní akademie se specializuje zvláště na rozpoznání slabých stránek jedince a kurz je pak zaměřený na odstranění těchto chyb.

Dopravní akademie se s dvacetiletou praxí řadí mezi specialisty ve vzdělávání řidičů z povolání. Obecně rozšířený postup, kdy dopravní společnost vyšle hromadně řidiče na jednotný kurz, je z hlediska účinnosti neefektivní a nákladné. Výrazně efektivnější je způsob návrhu individuální přípravy pro každého řidiče zvlášť na základě poznání jeho řidičských dovedností a emočního chování v různých situacích.

3.3.3.1 Kurz aktivní bezpečné jízdy

Základní kurz nabízený Dopravní akademií je kurz aktivní bezpečné jízdy. Určen je zejména řidičům, u kterých je zjištěno, že jejich jízda vykazuje rizikovější prvky v chování a nedostatečné znalosti pravidel silničního provozu. Náplní kurzu je pak prohloubení vědomostí týkajících se pravidel a problematiky v dopravě. Cíleným produktem je řidič, který nezpůsobuje dopravní nehody, vyhýbá se rizikovému jednání i dopouštění se dopravních přestupků.

3.3.3.2 Kurz efektivního jednání v krizových situacích

Tento kurz je určený pro řidiče, u kterých se zjistilo, že ve vypjatých situacích se často špatně rozhodují, jednají ukvapeně a nepřiměřeně. Osnovou přípravy tohoto kurzu je nácvik pohotového a správného jednání v nejběžnějších situacích, se kterými se lze setkat, včetně zvládnutí smyku. Produktem kurzu je řidič, který si je vědom limitů svého vozu a svých schopností a dokáže zachovat klid i při vzniku krizové situace.

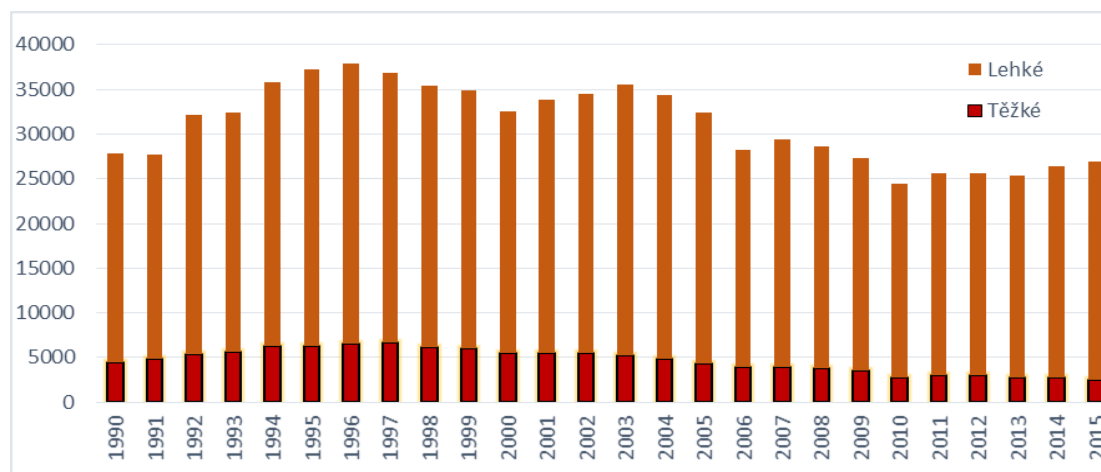
3.3.3.3 Trénink na zlepšení kognitivních schopností

Tento trénink je doporučen řidičům, u kterých bylo zjištěno slabší projevení kognitivních schopností. Trénink se provádí pouze na počítači, a to v intervalu 3x týdně vždy ve 20 min úsecích. Cílem je zlepšit všechny tyto základní funkce, jakými jsou zejména paměť, pohotovost, koncentrace, porozumění, aj. (Dopravní akademie, 2016)

4 ROZBOR DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI

Dopravní nehodu vymezuje v České republice zákon o silničním provozu jako událost, při níž v provozu na pozemních komunikacích došlo k havárii nebo srážce, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž došlo k usmrcení nebo zranění osoby, či ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Evidencí dopravních nehod se podle zákona zabývá Policie ČR. Evidence obsahuje údaje o účastnících dopravní nehody, údaje o vozidlech, která měla spojitost s dopravní nehodou, údaje o místě, době a vzniku události a informace o příčinách a vzniku dopravních nehod. Centrální evidenci dopravních nehod vede Ministerstvo vnitra. (Adamec, 2010)

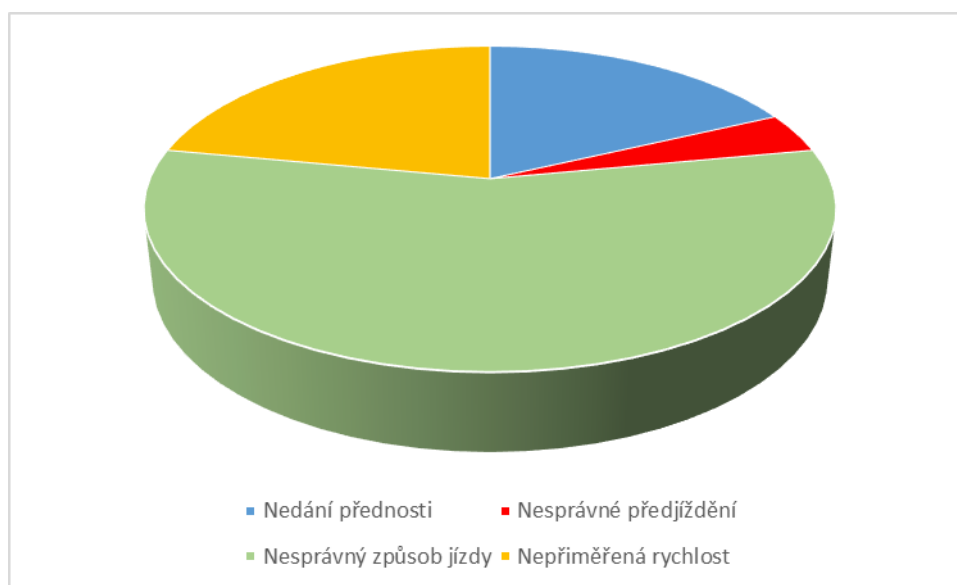
Nehodovost v dopravě je významným problémem ve spoustě oblastí. Vývoj dopravní nehodovosti vykazoval trvalý růst a až do konce 90. let. Na Obr. 7 jsou ukázány absolutní počty zraněných osob v silničním provozu ČR v letech 1990 – 2015. Od roku 2006 lze vypočítat určitý pokles, čemuž je často přičítáno zavedení bodového systému. Bodový systém začal v ČR platit od 1. července 2006. K 31. prosinci 2009 bylo v centrálním registru evidováno 669 999 řidičů, kteří měli alespoň jeden bod, což odpovídá 10,29 % ze všech registrovaných řidičů. Největší skupinu bodovaných tvoří mladí řidiči do 21 let, což potvrzuje předpoklad, že právě mladí řidiči patří v provozu mezi ty nejméně disciplinované. Fungování bodového systému potvrzuje také projekt vědy a výzkumu Ministerstva dopravy ČR nazvaný Česká observatoř bezpečnosti silničního provozu ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu. (Lisá, 2010)



Obr. 7 Počet zraněných osob v silničním provozu (ioda.cz)

4.1 Dopravní nehodovost v České republice zaviněná agresivitou

Česká legislativa nezná pojem bezohledná nebo agresivní jízda. Tento faktor, se kterým se neustále setkáváme na našich silnicích, můžeme najít pod položkami jako nedodržení bezpečné vzdálenosti, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nedovolená rychlost, aj. Pokud by statistiky dopravní nehodovosti měly být v otázce agresivity dostatečně vypovídající, bylo by nutné, aby bylo umožněno projevy agresivní jízdy uvést jako samostatný činitel vzniku dopravní nehody, kombinovaný s každou samostatnou položkou. Došlo by tak k odlišení vzniku z nedbalosti od projevů agresivního jednání. Závažnost jednotlivých hlavních příčin nehod ukazuje Obr. 8. Nelze však rozlišit, v kolika případech se jednalo o mylné jednání jedince, a kdy byla hlavní příčina vědomá ignorace silničních pravidel a neohleduplnost vůči ostatním účastníkům provozu. Přičemž právě tuto skutečnost lze vypožorovat, ať už na základě výpovědi svědků či rekonstrukce dané situace.



Obr. 8 Hlavní příčiny nehod v roce 2009 (Policejní prezidium ČR)

I když se v zákoně o silničním provozu ČR s pojmem agresivní chování nesetkáme, v § 4 je stanoveno, že při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval životy zvířat. Toto obecné pravidlo je pak dále rozvíjeno v dalších

ustanoveních zákona upravujících jednotlivá pravidla provozu. Porušením zákona o silničním provozu dochází ke spáchání deliktu, který je brán jako přestupek, případně i jako trestný čin. Při určení se přihlíží k pohotkám a způsobu provedení deliktu, i ke konkrétní osobě. Zde se bere v potaz, zda se provinilá osoba podobného přestupku již dopustila, řidičské zkušenosti či výše příjmů. V případě podmínek prostředí se posuzuje i aktuální situace v provozu, počasí, druh pozemní komunikace, aj. Správní orgány v tomto ohledu povinně zohledňují uvedené skutečnosti jako přitěžující nebo polehčující okolnosti. V případě, že porušením pravidel provozu dojde ke spáchání trestného činu (např. ohrožení pod vlivem návykové látky, obecné ohrožení, ublížení na zdraví nebo neposkytnutí pomoci), přebírá místo správního orgánu soud. Oproti správním orgánům jsou možnosti soudu podstatně větší, neboť zákonný prostor je po uvážení soudcem, při ukládání druhu a výši trestu, výrazně větší.

Sankce za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích se ukládají jako peněžité pokuty nebo také zákazem činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Od 1. července 2006 došlo k výraznému zvýšení postihů za dopravní přestupky, kdy v případě nejzávažnějších přestupků lze uložit pokutu až 50 000 Kč a zákaz řízení až na dva roky. V blokovém řízení lze uložit pouze peněžitou pokutu a to jen v případech, že je osoba obviněná z přestupku ochotna ji zaplatit. V blokovém řízení nelze projednat přestupky, za které se ukládá zákaz činnosti. V případě trestných činů se ukládání trestů a jejich druh řídí trestním zákoníkem. Nejvýraznějším rozdílem je v případě trestných činů možnost uložení trestu odnětí svobody. V posledním období se také častěji uplatňuje trest propadnutí věci, a to především ve vztahu k pachatelům, kteří opakovaně páchají trestné činy s motorovým vozidlem. Vlastníkem takového vozidla, které původně náleželo pachateli trestného činu, se pak na základě rozhodnutí soudu stává stát. K odnětí věci může dojít i přímo v silničním provozu, což provádí policejní orgán.

Vyšetřování dopravních nehod má na starost Policie ČR. Podle zákona o přestupcích je orgán Policie ČR povinen učinit nezbytná šetření ke zjištění osoby podezřelé ze spáchání přestupku a k zajištění důkazních prostředků nezbytných pro pozdější dokazování před správním orgánem. Podobně a s větším důrazem je postupováno v případě spáchání trestného činu. (Lisá, 2010)

4.2 Řešení agresivity na silnicích ve vybraných zahraničních zemích

V roce 2008 byli dotazováni vrcholní představitelé státní správy, kteří mají na starost problematiku bezpečnosti silničního provozu ve svých zemích na otázky, týkající se řešení problému agresivního chování na silnicích. Na dotazník reagovali zástupci Kanady, USA, Austrálie, Nizozemska, Švýcarska a Slovenska.

Odborníkům byly položeny otázky z oblasti legislativního řešení, sběru dat, sankcí, postihu, vyšetřování, prevence a represivních aktivit. (Lisá, 2010)

4.2.1 Kanada

V Kanadě je 13 různých zákonů o silničním provozu v závislosti na deseti provinciích a třech spolkových teritoriích. Každá oblast má za tuto problematiku vlastní zodpovědnost. Pro celou Kanadu však platí stejný trestní zákoník (Criminal Code of Canada), který se používá v nejdůležitějších případech. Jedná se třeba o závodění na silnici. Většina přestupků se trestá stejně jako v ČR peněžitými pokutami a body. Vyšetřování nehod se zraněním anebo následkem smrti je věnována velká pozornost. Zjišťování agresivního chování jedinců je jednou ze zásadních vyšetřovaných věcí. Nehody, u kterých dochází pouze k hmotným škodám, jsou zaznamenávány a agresivita se u většiny nezjistí.

V Kanadě jsou vyhlašovány 2 týdny bezpečného řízení. Policie se zaměřuje na konkrétní přestupky prostřednictvím programu STEP (Selective Traffic Enforcement Programs), kde agresivní řízení je jedním z témat. Preventivní programy si každá provincie organizuje sama. Alberta, Quebec a Ontario měli kampaň přímo proti agresivnímu řízení. Canadian Council of Motor Transport Administrators má speciální oddělení, které se přímo zabývá rizikovými řidiči. Statistiky nehodovosti má každá kanadská oblast vlastní. (Lisá, 2010)

4.2.1 USA

Ve Spojených státech amerických má každý stát své vlastní zákony. V některých je agresivní řízení definováno a výslovně zakázáno. V Arizoně je za agresivní přečin uložen trest odnětí svobody nejméně na 20 dní a pokuta 2500 dolarů. Navíc má možnost úřad uložit pachateli povinnost podstoupit a úspěšně složit kurz bezpečné jízdy. Při vyšetřování nehody se zpravidla neuvádí agresivita jako primární ani jako sekundární příčina nehody. Jako represe funguje v USA 46 programů ve 26 státech. Tyto programy

se zaměřují na přestupky spojené s agresivními řidiči. Program koordinuje vnitrostátní i mezinárodní aktivity proti agresivním řidičům a snaží se nalézt dlouhodobé řešení tohoto problému pomocí informačních kampaní, policejních postihů a zapojením široké veřejnosti, např. zřízením linky pro nahlášení agresivního řidiče. V roce 2000 byla zavedena preventivní kampaň Smooth Operator, která obnáší informační letáky, billboardy, rozhlasové a televizní spoty, apod. Agresivní chování za volantem bylo také zahrnuto do programu Federálního ministerstva dopravy. (Lisá, 2010)

4.2.2 Austrálie

Od června roku 2006 platí v provincii Victoria nový zákoník, který se přímo zaměřil na agresivní chování řidičů (tzv. „Hoon drivers“ – řidiči, kteří představují velké riziko pro bezpečnost silničního provozu). Policii je umožněno zabavit či zadržet vozidlo za přestupek způsobený agresivním nebo bezohledným jednáním, např. závodění, záměrné vytváření hluku nebo kouře, nebezpečné předjíždění, apod. Detailně jsou přestupky specifikovány v zákoně Road Safety Act 1986, v sekci 84C.

Počet přestupků v oblasti provincie Victoria v období 1.7.2006 až 3.7.2008 ukazuje Tab. 1. Při závodění je sankce zabavení nebo zadržení vozidla na 48 hodin. Při druhém spáchání je to doba 3 měsíce. Při třetím opakování je vozidlo zabaveno navždy, přitom nerozhoduje, zda je viník vlastníkem vozidla, nebo není. Jako osvědčenou prevencí byla zavedena linka „Hoon Hotline“. Pokud někdo zná nebezpečného řidiče nebo byl svědkem nějaké nebezpečné aktivity, může anonymně volat na tuto horkou linku, kde se oznámením zabývají a prošetřují ho příslušní pracovníci. (Lisá, 2010)

Tab. 1 Počet agresivních přestupků v provincii Victoria (Policie provincie Victoria)

Přestupek	Počet
Nedovolené užití motorového vozidla	2309
Výrazné překročení rychlosti	1970
Řízení navzdory udělenému zákazu	253
Neopatrné / bezohledné řízení	174
Unikání policejnímu stíhání	117
Nebezpečné chování	64
Závodění na silnici	44
Nedostatek sebeovládání	38
Záměrné vytváření hluku či kouře	17
Celkem	4986
Z toho muži / ženy	4867 / 119

4.2.3 Nizozemsko

Agresivita není specifikována, ale postihovat lze v působnosti zákona o silničním provozu (Wegenverkeerswet) v článku 5, který zakazuje blokovat či ohrožovat silniční provoz. Sankce se pohybují od pokut až po zadržení řidičského oprávnění. Tamní policie může zadržet řidičské oprávnění při překročení rychlosti o více než 50 km/h. Při překročení o více než 70 km/h lze zabavit i vozidlo. V zemi probíhají bezpečnostní kampaně „Jezdi ohleduplně“ (Rij met je hart) a „Mám rád pravidla silničního provozu“ (I love verkeesregels), které patří do působnosti ministerstva dopravy. V zemi dále fungují kampaně o dodržování bezpečné vzdálenosti, dodržování nejvyšší dovolené rychlosti nebo kampaň podporující omluvná gesta. Preventivním programem pro mladé řidiče se zabývá organizace Team Alert. (Lisá, 2010)

4.2.4 Švýcarsko

Agresivní chování na silnici lze postihovat v působnosti švýcarského trestního zákona (Art. 129 StGB, Strafgesetzbuch), kde je stanoveno, že kdokoli svým jednáním ohrozí druhého na životě, bude potrestán odnětím svobody až na 5 let, případně vysokou pokutou. Bezpečnostní kampaně má na starosti TCS (Touring Club of Switzerland). Posledním námětem kampaně bylo projevování ohleduplnosti mezi účastníky silničního provozu. (Lisá, 2010)

4.2.5 Slovensko

Agresivní chování není v zákoně přímo definováno, ale je ho možné postihovat v rámci působnosti zákona o přestupcích č. 372/1990 Zb., §22 (přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu). Policie se přímo nezaměřuje na vyšetřování agresivity za volantem. Preventivní kampaň, nazvaná „Pohoda za volantom“, vyzývala řidiče k ohleduplnému chování, větší trpělivosti a respektu vůči ostatním účastníkům silničního provozu. Realizátorem bylo v roce 2008 Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací. Kampaň byla provázena reklamními poutači, letáky a billboardy. Byla také vypracovaná studie „Hnev za volantom“, z které vyšlo velice rozdílné vnímání agresivity na silnicích z pohledů mužů a žen. Zatímco ženám nejvíce vadí momenty přímého ohrožení (oslnění dálkovými světly, nepoužití směrových světel, nedodržení bezpečné vzdálenosti, apod.), mužům spíše vadí jakékoliv omezování (pomalá jízda, pomalé rozjetí na zelený signál, apod.). (Lisá, 2010)

5 DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ KAMPANĚ V ČR

Pokud porovnáme Českou republiku se státy zmíněnými v předchozí kapitole, zjistíme, že výchozí předpoklady pro úspěšné řešení agresivity se v určitém ohledu praktikovali a praktikují. Funguje zde spousta organizací, zabývajících se výchovou řidičů. Ministerstvo dopravy se také aktivně zapojuje do řešení této problematiky, zřízením organizace BESIP, která je garantem realizace a plnění národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011–2020. V něm si Ministerstvo stanovilo snížení počtu usmrčených osob v silničním provozu na úroveň minimálně průměru států Evropské unie a snížení těžce zraněných osob při nehodě oproti roku 2009 až o 40 %.

Jednou z forem preventivního opatření se v ČR osvědčili jako účinné informační kampaně. Ty spadají pod záštitu organizace BESIP. Kampaně míří na různé věkové kategorie, podle kterých se pak liší forma sdělení a použitá média. V této kapitole budou představeny 3 kampaně, které proběhly, nebo stále probíhají. (Adamec, 2008)

5.1.1 „Nemyslíš – zaplatíš“

Jedná se o kampaň Ministerstva dopravy ČR, která odstartovala v říjnu roku 2008. Mezi hlavní náměty kampaně patřila bezohledná a agresivní jízda, používání zádržných systémů, alkohol a omamné látky. Při kampani byla použita široká oblast médií, jako televize, rádia, kina, reklamní poutače, billboardy, internet, propagační předměty nebo i propagační stánky na společenských akcích. Největší část rozpočtu šla do televizních spotů, které také měly největší úspěch. Slogan kampaně, který vidíme na Obr. 9, vychází z myšlenky „zločin a trest“. Trestem tu ale není myšlena jen nějaká peněžní sankce, ale i následky na zdraví či lidských životech. (BESIP, 2012)



Obr. 9 Propagační logo kampaně Nemyslíš – zaplatíš (ibesip.cz)

5.1.2 „The Action“

Projekt je zaměřený zejména na mladé a začínající řidiče. Cílem je upozornit na rizika spojená s užíváním alkoholu a omamných látek za volantem. Projekt je založen na vyprávění lidí, kteří událost přímo zažili nebo se jí účastnili. Představení začíná na party, kde se mladí lidé baví. Postupně se přejde do opravdových záběrů z dopravních nehod. V průběhu vystoupení promlouvají zástupci integrovaného záchranného systému a líčí těžkosti spojené se zachraňováním obětí nehody. Nakonec vystoupí sama oběť dopravní nehody na invalidním vozíku a vypráví o životních omezeních, jaké mohou z nezodpovědného jednání nastat.

Projekt vznikl v roce 2004 a je promítán žákům středních škol po celé republice. Celková návštěvnost do roku 2009 byla 32 478 lidí. Akce sklídila úspěch nejen mezi mladými lidmi, ale i širokou veřejností. Ohlas byl natolik veliký, že se projekt, pod názvem „The Action New Generation“ hraje jako divadelní představení po divadlech a sálech po celé ČR. Záštitu nad tímto novým projektem převzali ministr dopravy Dan Ťok a ministr vnitra Milan Chovanec. (Budský, 2013)

5.1.3 „Vidíme se?“

Od začátku roku 2016 spouští společnost BESIP ve spolupráci s Policií ČR kampaň zaměřenou zejména na viditelnost chodců. Kampaň klade důraz na používání reflexních prvků za snížené viditelnosti. Řidiči, kteří zažili kolizi s chodcem, se shodují na tom, že chodce buď vůbec neviděli, anebo až příliš pozdě. Auta, motocykly, ale i cyklisté mají povinnost být osvětleny. Chodci ale takovou povinnost nemají, proto je nutné používat jakýkoliv reflexní materiál, který mnohonásobně zvyšuje jejich viditelnost, což můžeme vidět na Obr. 10. (Farář, 2015)



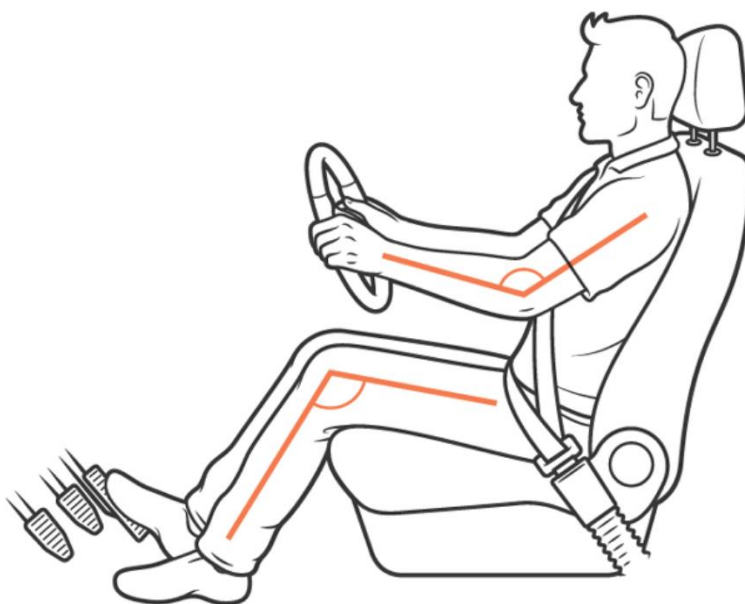
Obr. 10 Rozdílná viditelnost chodců dle barvy oblečení (ibesip.cz)

6 ZÁKLADY A ZÁSADY BEZPEČNÉ JÍZDY

Řízení motorových vozidel dnes představuje určitý druh gramotnosti. Stejně jako čtení nebo psaní, by si každý řidič měl osvojit některé základy a zažité zvyky při řízení vozidla natolik dobře, aby je dělal automaticky a s jistotou. Tato kapitola se bude věnovat základním návykům každého dobrého řidiče. (Růžička, 2008)

Správná pozice při řízení

Jedním, ze základních předpokladů bezpečné jízdy je, že budeme mít za volantem vozidla bezpečný a pohodlný posed. Pozice se mění v závislosti na druhu a typu vozidla, výškových dispozicích jedince, nebo i podmínkách, ve kterých se budeme s vozidlem pohybovat. Příklad správného posazení můžeme vidět na Obr. 11. Jedním ze základních pravidel, je sklopení opěradla zad. To by mělo být se sedákem v rozmezí úhlu 95 – 100 stupňů, přičemž musíme cítit, že se opěradla dotýkáme celou plochou zad. Při této poloze máme nejlepší manévrovací schopnosti a také správný výhled. Pokud sedadlo více položíme, může dojít při delší jízdě k dřívější únavě organismu a následnému mikrospánku. Důležitá je také správná poloha opěradla při případné dopravní nehodě. Při čelní srážce těla řidiče, které zaujímá polohu více ležmo, „podjede“ pod dolní část bezpečnostního pásu a na vrchní části pásu může dojít k uškrcení.



Obr. 11 *Správná pozice při řízení (Collins, 2015)*

Dalším parametrem je správná vzdálenost sedáku od pedálů. Musí být taková, že po maximálním stlačení brzdového pedálu zůstává koleno stále mírně pokrčeno. Důvodem je převést v případě potřeby na brzdový pedál maximální možnou sílu, která je v případě propanuté nohy nebo dokonce špiček chodidel výrazně menší. Napnuté nohy při čelním nárazu mohou způsobit vážné poranění kyčelních kloubů a pánve. Dále bychom měli být schopni ovládat pedály pouze chodidly, nikoli přemístěním celé nohy. I vhodným výběrem obuvi můžeme zásadně ovlivnit bezpečnost při řízení. Boty, které nemají pevnou patu, mohou být při řízení opravdu nebezpečné.

Důležité je také správné nastavení opěrky hlavy. Minimální výška je taková, kdy vršek opěrky je ve stejné výšce jako temeno hlavy. Tělo totiž při nárazu koná i pohyb směrem vzhůru. Pokud bychom měli opěrku příliš nízko, nebo ji vůbec neměli, mohli bychom si způsobit vážné poranění krční páteře.

Pokud nám to vybava vozidla dovoluje, je vhodné si nastavit i správnou výšku sedadla. Tu volíme vždy tak, abychom měli co nejlepší rozhled z vozidla. Mezi hlavou a střechem vozidla by měla být bezpečná vzdálenost alespoň 7 cm. Tato vzdálenost nám dává určitý bezpečný prostor, kdy se tělo při kolizi, zachycené zádržnými systémy, může pohybovat zpět do opěradla bez kontaktu hlavy se stropem.

Správná minimální vzdálenost hrudníku od volantu je 25 cm. To je důležité zejména kvůli airbagům. Jednoduchým způsobem, jak určit vhodnou vzdálenost, pokud nám vozidlo umožní nastavení volantu, je nastavit volant tak, aby při opřených zádech v opěradle sedadla se ruka dotýkala volantu zápěstím. Za správné držení volantu je dnes považována poloha tři čtvrtě na tři. Jiné držení je u dnešních vozidel, vybavených airbagy velmi nebezpečné, neboť může způsobit vystřelení ruky proti obličejí nebo její zlomení. V této poloze má navíc řidič možnost maximálního pootočení bez nutnosti přehmatávání. Také ergonomie volantů je výrobcí vozidel přizpůsobena právě k tomuto držení.

Nastavení zpětných zrcátek provádíme tak, abychom pro dobrý výhled pouze mírně pootočily hlavou nebo očima, nikoli se přemísťovali celým tělem. Ve středovém zrcátku musíme vidět celé zadní okno vozidla pro přímý výhled za sebe. Ve vnějších zpětných zrcátkách musíme vidět pouze malou část boku vozidla. Čím více našeho vozidla v zrcátku uvidíme, tím větší bude mrtvý úhel výhledu. Zrcátka by dále neměla směřovat ani příliš dolů k vozovce, ale ani příliš nahoru. (Collins, 2015; ibesip.cz)

6.1 Řešení kritických situací

Při řízení se snažíme, aby naše jízda byla opatrná a předvídatvá, tzv. defenzivní. Skutečnost je ale taková, že se v silničním provozu nevyhneme nečekaným událostem zapříčiněným jiným nezodpovědným řidičem, ale také třeba počasím, technickou závadou nebo i naší chybou. Proto by mělo být v zájmu každého řidiče se seznámit se zvládnutím základních krizových situací.

Nouzové brždění

Nouzové brždění patří k nejtěžším manévřům, se kterými se můžeme setkat. Pokud jedeme přiměřenou rychlostí a máme dostatečný čas a vzdálenost na dobrzdění, nelze mluvit o nouzovém brždění. Pokud se ale dostaneme do situace, kdy je potřeba nouzově zastavit na co nejkratší vzdálenosti na hranici fyzikálních zákonů, můžeme hovořit o nouzovém brždění. V takovém případě je zde spousta faktorů, které ovlivní výslednou brzdnou dráhu. Nejméně ovlivnitelným faktorem je reakční doba řidiče. Ta se průměrně pohybuje mezi 0,8 – 1,0 sekundy. Pokud máme v pořádku také brzdnou soustavu, pak je prodleva brzd kolem 0,5 sekundy. Poté přichází na řadu samotná přilnavost pneumatiky k vozovce. Koeficient adheze se s různými povrchy mění. Povrchy vozovky, s příslušnými koeficienty adheze, jsou uvedeny v Tab. 2. Pokud je povrch zledovatělý, je koeficient tření povrchu tak malý, že musíme jet velmi malou rychlostí anebo mít velmi dlouhou brzdnou dráhu, aby se nám vozidlo podařilo bezpečně zastavit. U toho je důležité mít kola v přímém směru. Pokud je kolo v rejdu, přidá se navíc síla odstředivá a hrozí smyk. Systém ABS sice umožňuje stlačení brzdového pedálu maximální silou i v zatáčce, nicméně výsledný brzdový efekt se tímto velice sníží.

Tab. 2 *Závislost μ adheze na druhu povrchu*

Povrch vozovky	koeficient adheze
beton suchý	0,8 – 1,0
beton mokrý	0,5 – 0,8
asfalt suchý	0,6 – 0,9
asfalt mokrý	0,3 – 0,8
dlažba suchá	0,6 – 0,9
dlažba mokrá	0,3 – 0,5
tráva suchá	0,4 – 0,6
tráva mokrá	0,2 – 0,5
sníh	0,2 – 0,4
náledí	0,05 – 0,2

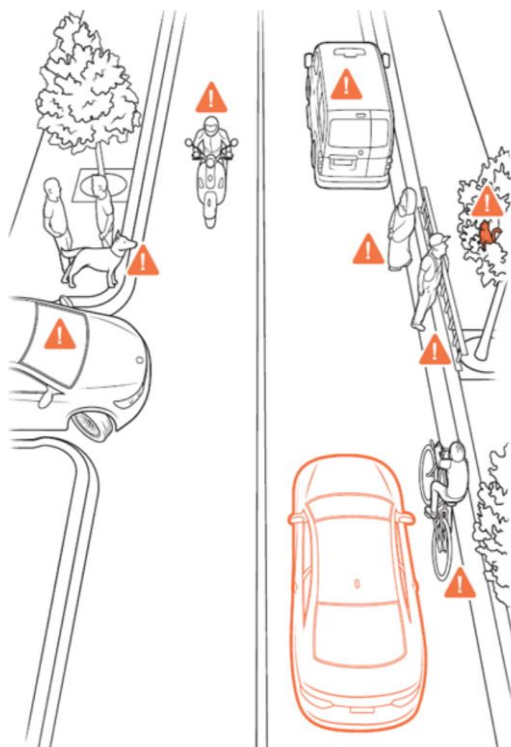
ABS nám výslednou brzdou dráhu nezkrátí, umožní nám pouze zachovat říditelnost vozidla. I když zkušený řidič dokáže bez ABS na suché vozovce mnohdy brzdit intenzivněji, tato schopnost klesá, je-li vozovka více kluzká. ABS je také neocenitelným pomocníkem při brždění na různorodém povrchu, kdy se jedno kolo dostane na kluzčí povrch. Při takovém brždění bez ABS může totiž dojít k roztočení vozidla. Při brždění s vozidlem bez ABS je dobré si osvojit tzv. přerušované brždění. Kola uvolňujeme v závislosti na ztrátě říditelnosti nebo v případě, kdy cítíme, že jde auto do smyku. Toto je však zapotřebí trénovat. Při intenzivním brždění bez ABS je bezpečnější vyšlápnout spojku, z důvodu delšího zablokování kol může dojít ke zhasnutí motoru, což má za následek nejen estetický důvod, ale hlavně vyřazení podtlakového posilovače brzd. Vyšlápnutí spojky je výhodou i u vozidla vybaveného systémem ABS, systém pracuje s o něco větší účinností. Ideální je brzdit vždy těsně na hranici adheze, což je kolem 20 – 30 % skluzu pneumatiky.

Při pokusu o zastavení je také důležité sledovat pohyb za námi. Pokud vidíme, že bychom naše vozidlo dokázali zastavit, ale vozidlo jedoucí za námi (které může být i několikanásobně větší a těžší) už ne, je výhodnější zvolit spíše cestu, jak se překážce vyhnout a objet ji. (Růžička, 2008)

Vyhýbací manévr

Někdy je pro zachování bezpečnosti jediným řešením se překážce pokusit vyhnout. I v tomto případě platí, že v prvotní reakci na nenadálou překážku začneme maximálně intenzivně brzdit a získáme tak cenné metry a nějaký čas na to si rozmyslet, kterým směrem se pokusíme překážce vyhnout. Když jsme si jisti a máme dostatek času provést vyhýbací manévr, odbrzdíme a pokusíme se vozidlo takovýmto směrem nasměřovat. Důležité je vyvarovat se přílišnému trhnutí s volantem. Naopak, snažíme se zatáčet, co možná nejmírněji to jde, abychom vozidlo neposlali do smyku a zachovali si tak říditelnost. Pokud se nám podaří kola při manévru dostat opět do přímého směru, můžeme dále brzdit. Výhodu mají vozidla, která jsou vybavena elektronickými systémy stabilizace (ESC, ESP, VSC,...). Ty umožňují řízeným přibrzdováním jednotlivých kol bez zásahu řidiče vozidlo stabilizovat. To platí, pokud setrvačné a odstředivé síly nepřekročí kritické hodnoty. Při vyhýbacím manévru také hraje velkou roli celkový stav podvozku, zejména tlumičů odpružení.

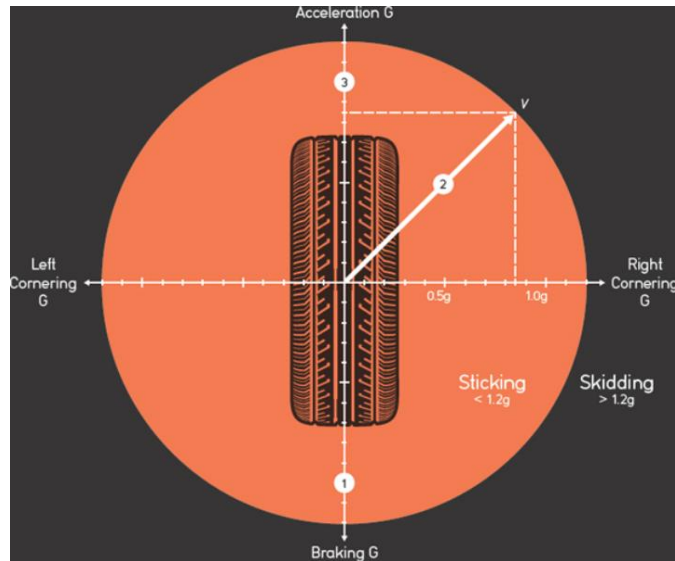
V provozu, zvláště ve městech, se můžeme setkat s tolika nebezpečím, kdy se nám mít dobře zvládnuté krizové brždění nebo úhybný manévr určitě vyplatí. Na Obr. 12 je vykreslena běžná městská situace, kdy jsme potencionálně ohroženi téměř každým účastníkem, a to od nás vyžaduje velkou dávku předvídavosti a připravenosti. I krátká nepozornost, zaviněná pouze obsluhou rádia nebo navigace, může mít ve městě, kde je neustálý pohyb, fatální následky a proto je vhodné se naplno věnovat řízení a dění kolem vozu.



Obr. 12 Potencionální ohrožení v běžném městském provozu (Collins, 2015)

Základní ovládnutí smyku

Hlavním důvodem smyku je ztráta adheze mezi pneumatikou a povrchem vozovky. Na Obr. 13 je zobrazena pneumatika v tzv. Kámmově kružnici. Velikost kružnice záleží na jízdních podmínkách vozidla, rychlosti, povrchu nebo pneumatikách. Pokud se výslednice sil ν nachází uvnitř této kružnice, pneumatika se odvaluje bezpečně po vozovce a vozidlo zůstává ovladatelné. Pokud je výslednice sil větší a nachází se mimo Kámmovu kružnici, pneumatika se přestane odvalovat po směru a dochází k její smýkání. Řešením takové situace je snížení velikosti této síly, a to snížením síly brzděné, akcelerační nebo odstředivé.



Obr. 13 *Kámmova kružnice limitující přenositelné síly (Collins, 2015)*

V zásadě existují dva základní druhy smyku – přetáčivý a nedotáčivý. Přetáčivý smyk nastává tehdy, kdy vozidlo po rychlejším nájezdu do zatáčky má tendenci otáčet se kolem své svislé osy. Zatočením volantu do opačného směru, tzv. „kontra“, vyvoláme protipohyb přední části. V takové poloze se snažíme mít natočená kola do doby, než se vůz srovná do požadovaného směru. Přitom si hlídáme, aby se nám zád vozidla opět nepostarala o převedení smyku na druhou stranu a tak nevyvolala další sérii smyků. S tímto druhem smyku se setkáme nejčastěji u vozidel s pohonem zadní nápravy.

Nedotáčivý smyk nastává naopak v situaci, kdy vozidlo nezatáčí požadovaným směrem, ale pokračuje v přímém směru. Tento smyk je obtížněji zvládnutelný než smyk přetáčivý. Řešením takové situace je zatížení přední nápravy, kdy se jí tak částečně vrátí její vodící schopnosti. Toho je možno docílit ubráním plynu nebo krátkým přibrzděním. Je vhodné snažit se držet kola v poloze, po které se vozidlo ubírá a jen mírnou změnou směru se snažit ovlivnit zatočení vozidla. Lze si také natrénovat krátkodobé zablokování kol zadní nápravy pomocí ruční brzdy, čímž lze za určitých podmínek říditelnost vozidla ve smyku ovlivnit.

Všechny tyto zmíněné extrémní situace by bylo dobré natrénovat tam, kde nemůžeme ublížit sobě, ani nikomu jinému. Ideálním řešením je navštívit specializovaná dopravní střediska nabízející kurzy bezpečné jízdy, kde se nám dostane kromě speciálně uzpůsobeného prostředí rovněž odborného dohledu od školeného instruktora. (Růžička, 2008)

7 ZÁVĚR

Problémy s bezpečností silničního provozu a následky plynoucí z dopravních nehod jsou v České republice stále na velmi vysokých hodnotách. Cílem práce bylo poukázat na tuto problematiku v širším pohledu a představit některé kroky, kterými se lze v budoucnu zabývat při jejím řešení.

V první kapitole byl uveden princip celoživotního dopravního vzdělávání. Bylo poukázáno na nutnost začít s dopravním vzděláváním už od nejranějšího věku dítěte. Postupně je na základních školách toto poznání prohlubováno. Na školách se sice celoplošně dopravní výchova zavedla, ale učí ji kantoři, kteří nejsou v dané problematice odborníci. Proto by bylo vhodné zavedení pravidelného školení vybraných kantorů vyučujících dopravní výchovu.

Autoškoly jsou z hlediska vzdělávání v oblasti dopravy tím největším a nejzásadnějším subjektem. Po jejich absolvování se člověk většinou stává pravidelným aktivním účastníkem provozu. A tedy právě kvalitě výuky autoškol by měla být věnována značná pozornost. Jednou z věcí jsou poměrně nízké nároky na učitele autoškol. Jelikož se jedná o učitelé, bylo by vhodné vyžadovat alespoň bakalářské vzdělání, které by obsahovalo i předměty z oblasti pedagogiky a psychologie. U zkušebních komisařů, z důvodu poměrně vysokého profesního postavení, by bylo vhodné vzdělání magisterské. Také zavedení konání závěrečných zkoušek pouze ve velkých městech by z hlediska lepší plošné kontroly jejich poctivosti bylo značně jednodušší.

Po celé republice fungují specializovaná školící zařízení, která mohou prohloubit naše řidičské dovednosti nebo odstranit jejich nedostatky. Jejich největší a nespornou výhodou je, že si řidič může vyzkoušet jízdu na hranici svých možností, což lze poté využít při reálné krizové situaci v opravdovém provozu. Jistým přínosem by bylo zavést povinné absolvování vhodných kurzů některým opakujícím se problémovým řidičům.

Druhá kapitola rozebírala příčiny vzniku některých nehod, zejména těch, které se staly z důvodu agresivního chování řidiče. Na některých příkladech z různých zemí bylo poukázáno, jak se postupuje v případech spáchání přestupku nebo trestného činu pod vlivem agresivního chování. Napříč různými zeměmi se tresty značně liší, a mnohdy se ani nevyšetřuje a nerozlišuje, zda byla chyba spáchána z nedbalosti či z důvodu neohleduplného jednání. V případech, kdy se po důkladném prošetření zjistí, že

kterýkoliv nebezpečný incident, který se na silnici odehrál, byl projevem agresivního jednání, bylo by přiměřené zavedení zásadně tvrdších trestů, než je tomu doposud. V nejtěžších případech by pachatelům mělo hrozit i odnětí svobody.

Jako výborným preventivním činitelem se celosvětově osvědčily dopravně bezpečnostní kampaně. V dnešní době, kdy právě média hodně ovlivňují nejen obecné povědomí lidí, ale i jejich životní styl nebo chování, se tyto prostředky staly výchovným i vzdělávacím nástrojem, který spoustu lidí dokázal ovlivnit a změnit některé jejich postoje a chování.

Poslední kapitola se zabývá základy pro bezpečnou jízdu. I jen špatná poloha za volantem může nejen při jízdě, ale i pak při samotné nehodě rozhodnout o tom, zda nehodu přežijeme. Též se můžeme dostat do kritických situací na silnici, které když si ještě předtím, než se do nich dostaneme, řádně neosvojíme, přivodíme si spousty problémů.

Tato práce by mohla sloužit také jako obecný rozhled začínajícího řidiče, který si složitost dopravy, jako celku, nemusí uvědomovat. Ať už využíváme silničního prostředí jen zřídka, nebo se v něm pohybujeme denně, všichni toužíme po tom, abychom se na silnicích cítili co nejbezpečněji.

8 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

ADAMEC, Vladimír. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vyd. Praha: Grada, c2008. ISBN 978-80-247-2156-9

Autodrom Most. *Bezpečný motorkář*. [online]. [cit. 2016-03-08]. Dostupné z: <http://www.autodrom-most.cz/cz/bezpecna-jizda/bezpecny-motorkar/trenink-for-moto-s-mirou-lisym/>

Autodrom Most. *Zvládnutý kamion*. [online]. [cit. 2016-03-08]. Dostupné z: <http://www.autodrom-most.cz/cz/bezpecna-jizda/zvladnuty-kamion/kurz-pro-ridice-truck/>

BARTÁK, Matěj. *Autoškola 2016: značky, pravidla a testy platné od 1.1.2016*. Vydání páté. Praha: Plot, 2015. ISBN 978-80-7428-271-3.

BESIP. *Dětská dopravní hřiště*. [online]. [2012] [cit. 2016-02-14]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/detska-dopravni-hriste>

BESIP. *Dopravní výchova*. [online]. [2012] [cit. 2016-02-12]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>

BESIP. *Nemyslíš, zaplatíš!*. [online]. [2012] [cit. 2016-03-18]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/archiv-kampani/nemylis-zaplatis>

BESIP. *Správná pozice za volantem a jeho držení*. [online]. [2012] [cit. 2016-03-24]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/spravna-pozice-za-volantem-a-jeho-drzeni>

BUDSKÝ, Roman. BESIP. *The Action – netradiční forma prevence dopravních nehod mládeže*. [online]. 10.12.2013 [cit. 2016-03-18]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/117-the-action-netradicni-forma-prevence-dopravnich-nehod-mladeze>

COLLINS, Ben. *Jak řídit: lekce autoškoly od muže známého jako the Stig*. První vydání. Překlad Petr Kotouš. Praha: Mladá fronta, 2015. ISBN 978-80-204-3652-8.

DEKRA. *Akademie dopravního vzdělávání*. [online]. [cit. 2016-03-01]. Dostupné z: http://www.dekra-automobil.cz/akademie/?w_stranka=adr_06

Doprava: silniční doprava, veřejná doprava, pozemní komunikace, zákon o dráhách : redakční uzávěrka k .. Ostrava: Sagit, 2011-. ÚZ.

Dopravní akademie. *Audit a kurzy*. [online]. [2011] [cit. 2016-03-02]. Dostupné z: <http://www.dopravniakademie.cz/audit-a-kurzy/>

FARÁŘ, Martin. BESIP. *KAMPAŇ „Vidíme se?“*. [online]. 23.10.2015 [cit. 2016-03-18]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/211-kampan-vidime-se>

GREINER, Pavel. Zkušební komisaři. *Asociace zkušebních komisařů autoškol*. [online]. [2013] [cit. 2016-03-05]. Dostupné z: <http://www.zkusebnikomisari.cz/zakony-a-jine/metodiky/>

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

HERČÍK, Josef. *Doprava. Zkoušky učitelů výuky a výcviku k řízení motorových vozidel: Oficiální web Ústeckého kraje*. [online]. 3.2.2012 [cit. 2016-03-01]. Dostupné z: <http://www.kr-ustecky.cz/zkousky-ucitelu-vyuky-a-vycviku-k-rizeni-motorovych-vozidel/d-1665004>

HORČIČKA, Aleš. *Asociace autoškol ČR. Informace a služby pro AŠ*. [online]. 21.7.2014 [cit. 2016-02-19]. Dostupné z: <http://www.asociaceautoskol.cz/informace-a-sluzby-pro-as/snaha-eu-o-vytvoreni-minimalnich-pozadavku-na-ucitele-autoskoly-a-dalsi-novinky.html>

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

LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-615-8.

Pravidla silničního provozu: Autoškoly : redakční uzávěrka .. Ostrava: Sagit, 2000. ÚZ.

RŮŽIČKA, Bronislav. *Autoškola: příručka pro dobré řidiče*. 4., aktualiz. vyd. Brno: Computer Press, 2008. ISBN 978-80-251-2233-4.

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

SCHRÖTER, Zdeněk. *Autoškola? Pohodlně!*. 8., aktualiz. vyd. Plzeň: Agentura Schröter, 2012. ISBN 978-80-904665-7-9.

SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Vyd. 1. Ostrava: Key Publishing, 2010. ISBN 978-80-7418-063-7.

9 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1	Dětské dopravní hřiště ve Velkém Meziříčí	12
Obr. 2	Autobusový trenažér dopravního podniku v Brně	15
Obr. 3	Průjezd slalomem na motocyklu u závěrečné zkoušky	19
Obr. 4	Jízda na přesnost s osobním a nákladním vozidlem	22
Obr. 5	Homologační značka dětské autosedačky	23
Obr. 6	Plánek polygonu v areálu Autodromu v Mostě	24
Obr. 7	Počet zraněných osob v silničním provozu	26
Obr. 8	Hlavní příčiny nehod v roce 2009	27
Obr. 9	Propagační logo kampaně Nemyslíš – zaplatíš	32
Obr. 10	Rozdílná viditelnost chodců dle barvy oblečení	33
Obr. 11	Správná pozice při řízení	34
Obr. 12	Potencionální ohrožení v běžném městském provozu	38
Obr. 13	Kámmova kružnice limitující přenositelné síly	39