



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Ekonomická fakulta
Katedra ekonomiky

Bakalářská práce

Chování řidičů osobních vozidel jako faktor plynulosti dopravy

Vypracovala: Marie Svěchtová
Vedoucí práce: Ing. Jiří Alina, Ph.D.

České Budějovice 2022

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Akademický rok: 2020/2021

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Marie SVĚCHOTOVÁ**
Osobní číslo: **E19655**
Studijní program: **B0413A050023 Ekonomika a management**
Studijní obor:
Téma práce: **Chování řidičů osobních vozidel jako faktor plynulosti dopravy**
Zadávající katedra: **Katedra aplikované ekonomie a ekonomiky**

Zásady pro vypracování

Hlavním cílem bakalářské práce je vyhodnocení chováním řidičů vozidel jako faktor plynulosti dopravy se zaměřením na dopravní přestupky. Vedlejší cílem je návrh vedoucí ke zlepšení situace.

Osnova:

1. Přehled řešené problematiky
2. Dopravní chování řidičů motorových vozidel jako účastníků dopravního provozu
3. Vyhodnocení dopravního chování řidičů motorových vozidel jako účastníků dopravního provozu na základě provedené analýzy
4. Analýza dopravního chování řidičů motorových vozidel
5. Návrh opatření vedoucí ke zlepšení situace a plynulosti provozu.

Rozsah pracovní zprávy: **40 – 50 stran**

Rozsah grafických prací:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

- Brůhová-Foltýnová, H. (2009). *Doprava a společnost – Ekonomické aspekty udržitelné dopravy* (1st ed.). Karolinum.
- Fenelon, K. G. (2018). *The Economics of road transport* (1st ed.). Taylor & Francis.
- Kocourek, J. (2011). *Metodika sledování dopravních konfliktů* (1st ed.). V Praze, Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2011.
- Krutílek, O. (2014). *Monitoring evropské legislativy 2013–2014* (1st ed.). Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury 2014.
- Lisá, Z. (2011). *Agresivita na silnicích: aneb Proč se za volantem chováme jinak?* (1st ed.). Praha: Wolters Kluwer ČR.
- Příbyl, P. (2008). *Analýza a řízení rizik v dopravě* (1st ed.). BEN – technická literatura.
- Štěrbá, R. (2010). *Mezinárodní organizace v dopravě* (1st ed.). V Praze České učení technické 2010.

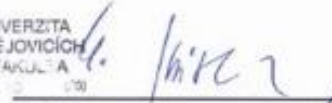
Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jiří Alina, Ph.D.**
Katedra aplikované ekonomie a ekonomiky

Datum zadání bakalářské práce: 22. února 2021
Termin odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2022



doc. Dr. Ing. Dagmar Škodová Parmová
děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUĎEJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA



prof. Ing. Eva Kislingerová, CSc.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 22. února 2021

Prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci jsem vypracovala 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 bakalářské práce, a to elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích 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 11.04.2022

.....

Marie Svěchotová

Poděkování

Tímto bych velice ráda poděkovala svému vedoucímu práce panu Jiřímu Alinovi, Ing., Ph.D., za jeho metodické vedení, odborné rady, trpělivost a čas, který mi při tvorbě této bakalářské práce věnoval. Další velké poděkování patří моým rodičům a prarodičům, kteří mě během studia podporovali a byli mi velkou oporou.

Obsah

Úvod.....	8
1 Cíl a metodika práce	9
2 Literární rešerše	10
2.1 Vymezení základních pojmů.....	10
2.2 Osobnost řidiče.....	13
2.3 Typologie řidiče	14
2.4 Chování řidičů.....	16
2.5 Právní normy upravující bezpečnost na silnicích.....	20
3 Faktory ovlivňující chování řidičů	22
4 Rizikové chování řidičů.....	25
4.1 Nehodovost a dopravní nehody.....	27
5 Vybrané a nejčastější přestupkové jednání na úseku silniční dopravy.....	31
5.1 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti.....	31
5.2 Držení telefonu či jiného záznamového zařízení při řízení vozidla.....	33
5.3 Nepřipoutání bezpečnostním pásem, nepoužití ochranné přilby	34
5.4 Nedání přednosti v jízdě.....	34
5.5 Nezastavení na signál „Stůj“, jízda na červenou.....	35
5.6 Odmítnutí podrobení se vyšetření, zda nebyl při řízení vozidla ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou	36
5.7 Řízení vozidla bez řidičského oprávnění	38
5.8 Nesprávné předjíždění.....	39
5.9 Nedodržení bezpečné vzdálenosti	40
5.10 Zákaz zastavení a stání	41
6 Výzkumná část	43
7 Dopravní přestupek zastavení a stání v křižovatce.....	44
7.1 Parkování v křižovatce	44

8	Vyhodnocení statistických dat.....	46
9	Analýza vlivu chování řidičů na vznik zpomalení plynulosti dopravy	52
9.1	Nejčastěji evidované přestupky, detailní rozbor porovnání dat z předchozích let	53
10	Vyhodnocení chování řidičů vozidel jako faktor plynulosti dopravy	58
11	Návrh opatření vedoucí ke zlepšení situace	60
	Závěr	62
	Summary.....	64
	Seznam použité literatury	65
	Seznam tabulek, grafů a obrázků	73
	Seznam zkratek	74

Úvod

Doprava je nedílnou součástí lidského života, protože jí využívají všichni obyvatelé České republiky z důvodu cesty do školek a škol, zaměstnání, k lékaři či na výlet atd. Zahrnuje oblast veřejnou, ale i soukromou. Myslím si, že v dnešní době si nikdo z nás nedovede představit situaci, kdyby neměl možnost využít jakýkoliv silniční dopravní prostředek, např. jízdní kolo, automobil, autobus, vlak a jiné.

Vzhledem k tomu, že opravdu hodně lidí, v různých věkových skupinách, cestuje ať už za prací, nebo na nákup, za zábavou, dochází stále častěji k nárůstu porušování dopravních předpisů, které mohou zapříčinit dopravní nehody, a to má za následek zpomalení či zastavení dopravy. Pokud každý z nás využívá vozidlo pro tyto účely, je důležité, aby si uvědomil, že má odpovědnost nejen k sobě samotnému, ale i ke svému okolí, tudíž by neměl ohrožovat svým chováním bezpečnost a plynulost silničního provozu. Vyžaduje se od něho schopnost vnímat a zpracovávat nemalé množství informací, rychle a přesně se rozhodnout, neboť chování řidičů a rizikové projevy zcela zásadním způsobem ovlivňují dopravní situaci.

Tato bakalářská práce je zaměřena na chování řidičů osobních vozidel jako faktor plynulosti dopravy se zaměřením na dopravní přestupky. V této práci jsem se zaměřila na jeden konkrétní, a to zákaz zastavení a stání v křižovatce.

V literární rešerši jsou uvedeny základní pojmy o dopravě, její vývoj, členění. Dále zde rozebíráme základní pojmy o dopravních prostředcích, chování a charakteristiky řidičů osobních vozidel a jejich vliv na plynulost dopravy.

Cílem bakalářské práce je analýza a vyhodnocení chování řidičů vozidel jako faktor plynulosti dopravy se zaměřením na dopravní přestupky. Na základě provedené analýzy bude navrženo několik opatření vedoucích ke zlepšení situaci.

1 Cíl a metodika práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je vyhodnocení chování řidičů osobních vozidel jako faktor plynulosti dopravy se zaměřením na dopravní přestupky, konkrétně o přestupek dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně ustanovení § 27 odst.1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. Zákaz zastavení a stání na křižovatce, a rovněž vyhodnocení dopravního chování řidičů jako účastníků dopravního provozu na základě provedené analýzy. Vedlejšími cíli je navržení opatření ke zlepšení situace a plynulosti dopravy.

K naplnění stanovených cílů byla využita analýza statistických dat, které jsou uspořádány pro přehlednost do tabulek a grafů. Získaná data poté byla vyhodnocena ve statistickém programu SPSS pomocí metody Chí–kvadrátu testu nezávislosti, kterým se testuje, zda jedna proměnná závisí na druhé proměnné.

Bakalářská práce se člení na teoretickou a výzkumnou část. Teoretická část se zaměřuje na vysvětlení základních pojmů, které jsou důležité pro správné uchopení dané problematiky. Nedílnou součástí je i vymezení osobnosti a typologie řidiče. Vzhledem ke stanovenému cíli je věnována pozornost dopravnímu chování řidičů a faktorům, které ho ovlivňují. Rovněž popisuje rizikové chování řidičů, nehodovost a pojem dopravní nehody. Zbýlá část poskytuje vymezení právní úpravy vztahující se k bezpečnosti a plynulosti dopravy a vybrané druhy přestupkového jednání na úseku silniční dopravy.

Ve výzkumné části je analyzováno dopravní chování řidičů motorových vozidel v číslech jako vyhodnocení dopravního chování řidičů jako účastníků dopravního provozu ve vybraném období roku 2021. Závěrem výzkumné části jsou navrženy opatření vedoucí k možnému zlepšení plynulosti dopravy a její bezpečnosti.

2 Literární řešerše

V teoretické části se zabývám vymezením základních pojmů, které se vztahují k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, jedná se o pojmy aplikované nejen zákonodárci. Jejich vysvětlení je důležité pro lepší pochopení dané problematiky.

2.1 Vymezení základních pojmů

Doprava je základním článkem v průmyslu a obchodu na světě. Skutečně celá struktura průmyslového odvětví spočívá na předpokladu, že suroviny hotových výrobků lze snadno poslat tam, kde jsou potřeba. (Fenelon, 2018)

V odborné literatuře je doprava charakterizována jako soubor činností realizující a zajišťující přepravu osob, věcí v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a zařízení. (Kampf & Kolář, 2012) Dle autorky Brůhové Foltýnové (2009) představuje doprava prostředek, jehož prostřednictvím dochází k naplňování potřeb mobility. Zahrnuje všechny nástroje, pomocí kterých se lidé mohou přemisťovat. Mobilita je subjektivní veličina, která vychází z psychologických potřeb, fyzických a technických možností každého jedince. Vzhledem k výběru použitého dopravního prostředku členíme dopravu na:

- Silniční – nejstarší druh pozemní dopravy, která má negativní dopad na životní prostředí výfukovými plyny, hlukem a vibracemi. Mezi její přednosti patří hustá síť komunikací, velká úspora času, možnost přepravy kamkoli. (Zelený, 2007)
- Železniční – určena k přepravě většího množství zátěže na delší vzdálenosti. Nevýhodou je omezenost výchozího a koncového terminálu.
- Leteckou – rychlost a spolehlivost přepravy nákladu na velké vzdálenosti, avšak vysoké přepravní náklady.
- Vodní – vnitrozemská (říční) a námořní. Používána na přepravu hromadných substrátů, těžkých a rozměrných zásilek na velké vzdálenosti.
- Potrubní – slouží k přepravě kapalin, např. ropy a plynu. (Besta, 2007)
- Cyklistickou – koloběžky, elektrokola. (Zákon o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů, 2001) (dále jen zákon č. 361/2001 Sb.)

Dle legislativy České republiky (dále jen ČR) je za **účastníka silničního provozu** považován ten, kdo se přímo podílí svou účastí na provozu na pozemních komunikacích. Jedná se osobu, která řídí motorové, nemotorové vozidlo či tramvaj. Jakožto přímým

účastníkem může být i spolujezdec, chodec, jezdec na zvířeti, vozka, průvodce vedených nebo hnaných zvířat atd. (Zákon č. 361/2000 Sb., 2001)

Mezi **silniční vozidla** dle zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen zákon č. 56/2001 Sb.), řadíme motorová či nemotorová vozidla, která jsou určena k provozování na pozemní komunikaci pro přepravu jednat osob, zvířat, věcí. Legislativa silniční vozidla rozděluje na:

- motocykly,
- osobní automobily,
- autobusy,
- nákladní vozidla,
- speciální vozidla,
- přípojná vozidla,
- ostatní silniční vozidla.

Silniční vozidlo lze provozovat na pozemní komunikaci, pokud splňuje technickou způsobilost dle zákonem stanovených podmínek a je řádně zaevidováno na příslušném registru silničních vozidel. (Zákon č. 56/2001 Sb., 2001)

Pozemní komunikace je možné definovat jako dopravní cesty určené k využití jak silničních vozidel, tak i jiných vozidel a chodců, včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace členíme na:

- Dálnice – komunikace vymezena pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, avšak za splnění schopnosti dosažení určité rychlosti. Vlastníkem je stát, vlastnické právo státu v tomto případě vykonává ze zákona Ministerstva dopravy ČR (dále jen MD ČR), za účasti státní příspěvkové organizace Ředitelství silnic a dálnic České republiky (dále jen ŘSD ČR).
- Silnice – veřejně přístupné komunikace, která se dle svého určení a dopravního významu dělí do tříd: silnice I. třídy (vyhrazeny pro dálkovou a mezistátní dopravu, jejichž vlastníkem je stát), silnice II. třídy (sloužící pro dopravu mezi okresy) a silnice III. třídy (spojující obce mezi sebou navzájem nebo jejich prostřednictvím je možné napojení na ostatní komunikace). Vlastníkem silnic II. a III. tříd je kraj, na jehož území se příslušné silnice nacházejí. Rovněž kraje jsou

zřizovateli rozpočtových organizací Správa a údržba silnic (dále jen SÚS). (Zelený, 2007)

- Místní komunikace – jde o veřejně přístupnou komunikaci využívanou k místní přepravě na území obce. Za vlastníka se považuje obec, na jejímž území se nachází. Jejich provoz a údržbu financuje obec ze svého rozpočtu.
- Účelová komunikace – komunikace vedoucí ke spojování jednotlivých nemovitostí pro potřeby jejich vlastníků, případně mohou tvořit spojení těchto nemovitostí s ostatními komunikacemi anebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Účelovou komunikací se rozumí i komunikace v uzavřeném prostoru či objektu sloužící pro potřeby majitele, provozovatele. Ovšem není veřejně přístupná a jeho způsob a rozsah provozování stanovuje majitel, provozovatel. Vlastník – fyzická či právnická osoba. (Janoušek et al., 2011).

Autor Zelený (2007) hovoří o pozemní komunikaci se zpevněným jízdním pásem, kdy tento pás umožňuje trvalou, bezpečnou a plynulou dopravu, a to za každého počasí. Tudíž je důležité, aby silnice byla doplňována celou řadou zařízení a její sjízdnost byla zajišťována prostřednictvím stálé letní a zimní údržby. Avšak rostoucí počet vozidel, nejvíce jejich zvýšená rychlost, klade do popředí prioritu bezpečnosti.

Legislativa čili zákon č. 361/2000 Sb., obligatorně vymezuje **řidiče** jako účastníka řízení, který řídí motorové, nemotorové vozidlo, případně tramvaj. Za řidiče je považován i ten, kdo jede na zvířeti. Ovšem tato osoba může řídit vozidlo pouze za předpokladu, že prokáže tělesnou a duševní způsobilost k řízení vozidla, dále ovládá vozidlo v potřebném rozsahu a zná předpisy o provozu na pozemních komunikacích. Řidičské oprávnění k řízení vozidla osoba získá, pokud dosáhla stanoveného věku dle zákona, je zdravotně a odborně způsobilá k řízení vozidel. O zdravotní způsobilosti rozhoduje posuzující lékař, a to na základě žádosti žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění. Posuzující lékař vydá posudek o zdravotní způsobilosti, ve kterém uvede, zda dotyčná osoba je či není způsobilá k řízení vozidel. Odbornou způsobilost osoba prokáže absolvováním výcviku a zkoušky v řízení motorových vozidel, tj. Autoškola. (Zákon č. 361/2000 Sb.)

Řízení motorového vozidla na pozemních komunikacích je dynamický proces, při kterém se neustále mění jeho podmínky, a proto je kladena na řidiče celá řada specifických požadavků. (Leitner & Vraná, 2012) Především duševní a tělesné předpoklady, které jsou potřebné ke spolehlivému plnění úkolů a operací v souvislosti

právě s řízením motorového vozidla. (Štikar et al., 2013) Neboť pouze řidič nese odpovědnost za sebe, za svůj styl jízdy i za ostatní účastníky silničního provozu. Odpovědnost vedle zdraví zahrnuje i vlastnosti, schopnosti, znalosti, dovednosti a morální vlastnosti jako např. sebekázeň, respektování pravidel a zásad slušného chování, ohleduplnost atd. Pokud dojde k narušení některých z těchto aspektů, je ohrožena dopravní způsobilost a člověk může v dopravním provozu selhat. (Havlík, 2005)

Řídit motorové vozidlo znamená neustále reagovat na proměnlivé dopravní prostředí, proto řidič musí v každém momentu své jízdy disponovat způsobilostí přijímat podněty a informace z provozu, rychle a správně je vyhodnotit a v souladu s nimi korigovat své dopravní chování. (Havlík, 2005)

Dopravní bezpečnost závisí jednak na výkonových možnostech jedince, tj. charakterové vlastnosti, připravenost, tělesné, smyslové a duševní dispozice a dále pak na požadavcích dopravy. Ty obsahují druh účasti v dopravě, dopravní předpisy, dopravní situace, úpravy a konstrukce dopravního prostředku, silnice. (Štikar et al., 2013)

Bezpečnost silničního provozu lze hodnotit skrze ukazatele, a to nepřímé, které nevychází přímo z nehodovosti, avšak s nehodovostí příčinně souvisí. K nejznámějším nepřímým konfliktům patří dopravní konflikty. Jedná se o pozorovatelné situace, při kterých se k sobě dva či více účastníků silničního provozu přiblíží v prostoru a čase natolik, že hrozí riziko střetu, pokud nedojde ke změně jejich pohybu. Tento konflikt se vyskytuje častěji než dopravní nehoda, což také umožňuje získat více informací potřebných právě pro hodnocení bezpečnosti. (Kocourek, 2011). Bezpečnost znamená, že riziko možného poškození je sníženo na přijatelnou úroveň. Naopak riziko se zpravidla formuje jako součin pravděpodobnosti výskytu daného jevu a jeho nežádoucích následků. Mezi hlavní příčiny kolizí na pozemních komunikacích lze zařadit nekorektní chování účastníků silničního provozu, ale i nevhodná infrastruktura, provoz, závady na vozidlech atd. Proto analýzou rizik dochází k vytváření opatření, které mají zvýšit bezpečnost na pozemních komunikacích. (Příbyl et al., 2008)

2.2 Osobnost řidiče

Osobnost představuje souhrn, souvislost nebo propojení temperamentu, charakteru a schopností. (Cakirpaloglu, 2012) Autorka Šnýdrová (2019) uvádí, že jde o individuální celek dispozic k psychickým reakcím, jehož důsledku reagují ostatní lidé odlišně na

stejnou situaci, kdy tyto reakce vykazují konkrétní citění, myšlení, vnímání, představ či snah. Jedinečnost každé osobnosti, tedy i osobnosti řidiče, je problematická, neboť přináší těžkosti při nalézání způsobu posuzování osobnosti řidiče včetně jeho způsobilosti k řízení motorového vozidla. Lze určit jen vlastnosti, jež mají pro osobnost řidiče přínos či riziko. (Šucha et al., 2013) Pro úspěšné řízení motorových vozidel jsou vyjma tělesných a smyslových předpokladů nezbytné konkrétní předpoklady osobnosti. (Štikar et al., 2003) Především počínání řidiče ovlivňuje jeho temperament a charakter. Klidný, rozvážený a vyrovnaný řidič na příchozí situace v dopravě reaguje přesně a pohotově. Naopak problémový řidič bývá nerozhodný, úzkostlivý, impulzivní, nezodpovědný a neopatrný. (Šucha et al., 2013)

2.3 Typologie řidiče

Dle Šuchy et al. (2013) Chorvátova a Orlíkova typologie řidičů patří k nejstarším. Rozlišuje celkem šest typů nebezpečných řidičů, kterým bychom se měli v provozu vyhnout nebo v jejich přítomnosti být velmi ostražití. Oproti tomu Larson vymezil tuto následující typologii řidičů: závodník, soutěživý agresor, pasivní agresor, narcista a strážce. Ulleberg identifikoval dva nejrizikovější subtypy: Do první řadí muže s nízkou mírou altruismu a úzkosti, ovšem vysokou úrovní sensation seeking (potřeba vyhledávání nových a neobvyklých zážitků), nezodpovědnosti a agrese. Do druhé pak lidi se sklonem k agresi, úzkosti a k hněvu při řízení.

McGuire vytvořil přehled typů řidičů viz Tabulka 1 podle jejich osobnosti, v souvislosti s jejich jednáním.

Tabulka 1: Přehled typů řidičů

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

Zdroj: Štikar, Hoskovec (1995), vlastní zpracování

S. W. Quenault provedl v Anglii experiment o interakční typologii řidičů. Ta vychází z pozorování řidičů při jízdě, zaznamenávání rychlosti, četnosti předjíždění v poměru k nechat se předjet, signalizování o změně směru jízdy a četnosti využití zpětných zrcátek. Podle této typologie rozdělil Quenault řidiče do 4 skupin.

Skupina 1 – bezpeční řidiči – u tohoto typu řidičů se nevyskytují neobvyklé manévry. Zrcátka používají u zhruba poloviny manévrů a sledují v nich dění i bez spojení s manévrem. Nechají se předjet dvakrát častěji, než sami předjíždějí. Jsou dobře předvídatelní pro okolní řidiče.

Skupina 2 – nerozvážení řidiči – výskyt nezvyklých manévrů ve spojitosti s předjížděním a míjením se. Použití zrcátka se vyskytuje téměř tak často, jako u skupiny bezpečných řidičů, ale není používáno vždy, když je to nutné.

Skupina 3 – disociačně aktivní řidiči – pro tyto řidiče je typická přítomnost nezvyklých manévrů, výjimečné použití zpětného zrcátka. Čtyřikrát častěji předjíždějí, než se nechají předjíždět. Mají sklony k nepředvídatelnému a netrpělivému jednání.

Skupina 4 – disociačně pasivní řidiči – obdobně jako u předchozí skupiny se vyskytují nezvyklé manévry. Zpětná zrcátka používají pouze zřídka a jsou předjížděni pětkrát více, než sami předjíždějí. Jejich chování je netrpělivé a netečné a projevují při řízení naučený postup chování bez ohledu na situaci, ve které se nachází. (Štikar & Hoskovec, 1995)

2.4 Chování řidičů

Dopravní chování, dle autora Havlíka (2005), má sociální a situační rozsah, kdy bývá podmíněn dopravním prostředím ať už s formálními či neformálními normami. Na pozemní komunikaci může nastat dopravní chování:

- V souladu s právními pravidly a normami sociálně-psychologickými (řidič dodržuje předpisy a chová se k ostatním řidičům slušně a tolerantně).
- Řidič respektuje pravidla silničního provozu, ale prosazuje se (neumožní dalšímu řidiči bezpečné zařazení).
- Odlišné od formálních pravidel, ale vyhovují neformálním pravidlům (řidič nerespektuje některých pravidel, ale jedná dle vlastních zkušeností, které jsou v daném momentě bez rizika využitelné).
- Zcela odlišné od obou norem (řidič nerespektuje pravidla silničního provozu, dopravního značení, je bezohledný vůči ostatním účastníkům silničního provozu). (Havlík, 2005)

Pokud se řízení motorových vozidel odehrává v souladu s dopravními standardy, není mnoho prostoru pro nejistotu, nerozhodnost či neschopnost. Bezpečnost a pohodlí řidiče závisí především na stupni integrace dosažené mezi třemi hlavními systémy, objevující se v dopravě:

1. *dopravní prostředek a jeho dynamické vlastnosti,*
2. *provoz a jiné podmínky dané dopravní cestou,*
3. *lidský faktor s jeho dynamickými vlastnosti.* (Štikar et al, 2003, str. 76)

Chování řidičů na pozemní komunikaci patří mezi nejdůležitější, ale zároveň mezi nejvíce podceňované faktory, které se odráží na stylu jízdy, ukázněnosti, ohleduplnosti a dalších, vůči ostatním účastníkům silničního provozu. Zkušený motoristický redaktor a bývalý automobilový závodník D. Janek doporučuje řidičům Desatero:

1. dodržování bezpečné vzdálenosti od vozidla jedoucího před sebou,
2. všechny své úmysly dávat najevo zřetelně a včas,

3. předvídat chování ostatních účastníků silničního provozu i s jejich chybami,
4. nepřekážet nikomu v jízdě,
5. nepoučovat nikoho,
6. počítat se stálými nedostatky komunikace, vozidla i sebe samé,
7. vždy být dobře viditelný, mít rozsvícená světla,
8. vyhýbat se prostředí s příliš častým provozem,
9. mít vždy rezervu času i vzdálenosti,
10. nikdy neriskovat. (Smejkal & Schelová Bachrachová, 2011)

Jedinci s **chováním typu A** mají vysoké ambice a výrazný smysl pro povinnost. Vyznačují se nadměrnou soutěživostí, netrpělivostí, perfekcionismem, sklony k agresivitě a snaží se získat úspěch za každou cenu. Potřebu jejich výkonu umocňuje časová tíseň a neschopnost se uvolnit. Jedinci se vědomě vystavují současně několika stresorům, jejichž délka trvání a intenzita je velmi výrazná. (Stock, 2010) Dle studie Perryho a Baldwina byl prokázán negativní dopad chování typu A na bezpečnost silničního provozu. Především řidiči motocyklů ve středoškolském věku a s chováním typu A se výrazně podíleli na dopravních nehodách, značně porušovali pravidla silničního provozu, kdy byli v průběhu svého řízení netrpěliví a jejich jízdy byla agresivnější. (Perry & Baldwin, 2000)

Konceptem **sensation seeking** se zabýval americký psycholog Marvin Zuckerman. Vyznačuje se potřebou vyhledávání nových a neobvyklých zážitků. Tuto potřebu je možné měřit pomocí škály. Jedinci s vysokým skóre se řadí mezi účastníky rizikového chování. Vyhledávání vzrušení a zážitků výrazně ovlivňuje bezpečnost silničního provozu, neboť jedinci inklinují k riskování při řízení vozidla. Koncept sensation seeking lze vystihnout pomocí těchto bodů: 1. vyhledávání vzrušení a dobrodružství, 2. vyhledávání zkušeností, 3. ztráta zábran, 4. choulostivost na nudu. (Šucha et al., 2013)

Vyhledávání vzrušení prokazatelně souvisí s rychlostí jízdy. Nejen muži, ale i ženy mající vysoké skóre na škále vyhledávají vzrušení zejména v překročení dovolené rychlosti. Tyto osoby nejčastěji ignorují pravidla provozu a vyhledávají a zapojují se či dokonce způsobují rizikové chování spojené se srážkami či nehodami, které mají za následek zranění nejen řidiče, ale i ostatních účastníků provozu. (Zuckerman, 2007)

Prosociální chování spadá do velkého spektra projevů, které pomáhají druhým, neboť mohou druhému přinést radost nebo užitek. Často prosociální chování bývá spojeno

s pojmem **altruismus**, který se řadí právě mezi formy prosociálního chování, jelikož je konáno nezištně, bez očekávání jakékoli odměny, výhody a bez očekávání jejího opětování, mnohdy na úkor sama sebe. (Výrost et al., 2017) Autoři Šucha et al. (2013) doplňuje, že altruismus a prosociální chování se vykazuje manifestovanou snahou pohlížet na vlastní jízdu skrze ostatní řidiče, dále se k ostatním účastníkům provozu chovají pozitivně a přátelsky.

Locus of control zahrnuje způsob, jakým člověk vnímá a reaguje na události, do jaké míry má kontrolu nad situacemi a nakolik je přesvědčen o příčinách. Označuje tedy, do jaké míry jsou jedinci přesvědčeni o tom, že jsou schopni řídit a ovládat výsledky své činnosti. Za zakladatel je považován Julian Rotter. Rotter zastává názor, že chování je do značné míry řízeno odměnami a tresty, a to prostřednictvím nepředvídatelné události. Mimo jiné autor rozlišuje dva typy: 1. jednotlivci, kteří věří, že výsledky jsou závislé na jejich vlastním chování nebo osobních charakteristikách, mají vnitřní místo kontroly. 2. jedinci, kteří věří, že životní výsledky jsou určovány silami mimo jejich kontrolu, jsou závislé na mocných ostatních nebo jsou nepředvídatelné. (Rotter, 1966) Neighbors et al. (2002) dodávají, že řidiči s vnějším místem kontroly zažívají při řízení častější pocit tísně a nedostatek obranných mechanismů, což vede k výraznější míře hněvu a agrese v průběhu řízení vozidla. Toto se děje, proto, že nemohou konkrétní situace ovlivnit vlastní vůlí. (Neighbors et al., 2002) Locus and control se využívá při testování řidičů, kde posuzujeme to, jak řidiči vnímají své vlastní řízení a podmínky, které je ovlivňují. (Šucha et al., 2013)

Za jednoznačně rizikový faktor se řadí **agresivita**, neboť může být závažnou příčinou dopravních nehod. Ti, kteří za volantem chybně kontrolují své emoce, vytvářejí více kritických situací. Agresi lze definovat jako záměrné jednání, jehož cílem je ublížit druhému. Jde o přímý záměr anebo povědomí agresora, který může svým jednáním druhého poškodit. (Janošová et al, 2016) Lisá (2010) doplňuje, že se jedná o techniku vyrovnávání se s náročnými životními situacemi. Její příčinou může být frustrace, která je blokáci na cestě k cíli nebo jako nezdar při dosahování určitého cíle, např. u řidičů dorazit včas na určité místo. Nejnovější definice agrese dle autora Martínka (2015, str. 25) zní: „*Jednání, jímž se projevuje násilí vůči objektu, nebo nepřátelství a útočnost s výrazným záměrem ublížit*“. S agresí je spojována agresivita a násilí. Agresivitou se myslí osobnostní rys, vlastnost, určitý sklon k násilnému jednání. (Basler & Mrázek,

2018) Autorka Látalová (2013) násilí řadí mezi podskupinu agrese, která se pokouší ublížit buďto sobě nebo někomu jinému.

Agresivní chování účastníka silničního provozu dle Lisé (2010) je v případě, pokud záměrně zvyšuje riziko kolize a je motivováno netrpělivostí, nepřátelstvím či pouhým získáním času ovšem na úkor ostatních účastníků silničního provozu. Dále autorka rozlišuje tuto problematiku těmito výrazy:

- Reckless driving – bezohledná jízda, jízda se sníženým respektem k ostatním řidičům.
- Aggressive driving – agresivní jízda, při které dochází ke spáchání několika přestupků, řidič tak ohrožuje jakoukoli osoby či majetek.
- Road rage – silniční vztek, kdy se jedná již o trestný čin spočívající v útoku prostřednictvím motorového vozidla, jde o záměrně zacílený přímý útok. (Lisá, 2010)

Agresivní řízení je nežádoucí jev. Pokud k agresivnímu řízení dochází, hrozí nebezpečí na pozemních komunikacích všem účastníkům provozu. Jedná se o odchylku od bezpečné jízdy, lze ji považovat také jako lidskou chybu. Proto z důvodu dopravní bezpečnosti je nutno řešit zejména:

- příčiny vzniku agresivity v provozu na pozemních komunikacích,
- projevy agresivity v provozu na pozemních komunikacích,
- možnosti snižování agresivity u všech účastníků silničního provozu. (Šucha, 2009)

Příčiny vzniku agresivity nelze jednoznačně určit, neboť na různé podněty každý jedinec v silničním provozu reaguje odlišně, jelikož má jiný způsob chování. Ke zvyšování agresivity přispívá mnoho faktorů, které se navzájem prolínají. Především stres, hustota silničního provozu, kolony, čekání, popojíždění, neznalost dopravní situace nebo obava z vlastního chování mají výrazný vliv na vznik agresivního chování. Typickým projevem agresivity v silničním provozu je nerespektování a porušování pravidel silničního provozu. Nerespektování pravidel silničního provozu z pohledu jednání agresivního řidiče, může vyvolat agresivitu u řidičů, kteří provádějí úhybný manévr. Ohrožení řidiči tak mohou na danou situaci špatně zareagovat, např. nemusejí zvládnout řízení svého vozidla, čímž mohou způsobit dopravní nehodu. Agresivní řidiči přeceňují své možnosti, ale i možnosti svého vozidla. (Šucha, 2009) Dle Lisé (2010) agresivitu podněcuje mnoho

psychologických faktorů. Jedinci jsou náchylní k teritorialitě, proto vozidlo považují za rozšíření svého teritoria, neboť mají pocit ohrožení ze strany ostatních vozidel.

Za agresivního řidiče je považován ten, kdo na silnici pohrdá všemi ostatními, jedná se o netolerantní osobu, která se snaží dosáhnout výhradně svého vlastního cíle bez ohledu na skutečnost, zda tím druhým způsobí nějakou škodu. Mnoho odborníků se shoduje na tom, že agresivita je fenoménem větších měst a souvisí s velkým nárůstem počtu vozidel. (Benešová, 2009)

Mezi nejčastějšími nepřizpůsobivé chování k aktuální dopravní situaci patří tyto závažné projevy:

- myšlenková agrese, která se navenek neprojevuje (skřípění zubů, zčervenání)
- slovní (nadávání, vyhrožování, klení)
- projevy poškozování cizího majetku (propíchnutí pneumatik, poškrábání laku, karosérie)
- fyzické násilí. (Šucha, 2009)

2.5 Právní normy upravující bezpečnost na silnicích

Ústředním orgánem ČR, který nese odpovědnost nad bezpečností silniční dopravy, je MD ČR, kdy jeho role je nezastupitelná. Koordinuje a spolupracuje s dalšími ústředními orgány státní správy, s územními samosprávnými celky a organizacemi. Nejdůležitějšími právními předpisy jsou:

- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,
- zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich,
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
- zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,
- zákon č. 247/2000 Sb., o získání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel,

- zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem
- zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR. (PČR, 2021)

V souvislosti se silniční dopravou (vnitrostátní či mezinárodní):

- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR)
- Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP)
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). (Štěrbá, 2010; Krutílek, 2014)

3 Faktory ovlivňující chování řidičů

Při řízení vozidla je řidič vždy ovlivněn mnoha různými faktory, které mají vliv na pozornost řidiče a způsob řízení vozidla. Tyto faktory jsou: a) sensorické – týkají se smyslových orgánů, b) psychosomatické – týkají se psychického stavu a myšlenek, c) emoční – týkají se emocí, d) klimatické – týkají se vnějších povětrnostních podmínek a e) ergonomické – týkají se ovládacích prvků a vybavení vozidla. Mezi nejběžnější faktory ovlivňující chování řidičů patří: alkohol a návykové látky, stres, únava, emotivní stavy, doba vlastnění řidičského oprávnění a věk řidiče. (James & Nahl, 2002)

Jedním ze zásadních faktorů ovlivňujících chování řidiče jsou **návykové látky**. Tyto látky mění psychický stav a vědomí a v době před masovou výrobou vozidel tento fakt nebyl až takovým problémem. Nebezpečí ohrožení osob pod vlivem omamné látky vzniklo až zahájením sériové výroby automobilů. V současné době není žádnou raritou potkat na vozovce řidiče, který požil alkohol nebo omamnou látku. V tomto ohledu je žádoucí poukázat na statistiku Policie České republiky (dále jen PČR) za rok 2021, ze které vyplývá že z celkového počtu 99 332 dopravních nehod v ČR bylo právo 4 452 dopravních nehod bylo způsobeno alkoholem a 319 dopravních nehod bylo způsobeno omamnými látkami. (PČR, 2021)

Již při nízké koncentraci alkoholu v krvi (již 0,3 promile alkoholu v krvi) je negativně ovlivňována kvalita zraku. Se zvyšující se hodnotou alkoholu v krvi se zhoršují psychomotorické pohyby a nastávají chyby ve zautomatizovaných pohybech. (Eckhardt et al., 1998)

Nejen, že řidič, který je ovlivněn alkoholem, má problémy udržet směr jízdy a má sklony sjíždět do pravé krajnice, ale ani nedokáže udržet bezpečný odstup od vozidla jedoucího před ním, řidič hůře registruje objekty periferním viděním, hůře registruje dopravní značení i ostatní účastníky provozu. Při vyšších koncentracích alkoholu v krvi je řidič největším rizikem, protože je značně posílněno sebevědomí řidiče, cítí se sebejistě a zkouší riskovat. Od hodnot 1,5 promile alkoholu v krvi dochází k úplnému útlumu reakci a řidič se stává apatickým vůči jakýmkoli podnětům. (Repardo.cz, 2018)

Stres lze popsat jako fyzickou a duševní reakci, která může být pro řidiče překážkou, neboť nebyla očekávána. Spouštěče se obecně nazývají stresory. Tyto stresory mohou být fyzického charakteru (ergonomie, hluk, světlo, klima) nebo psycho-sociálního charakteru (pracovní vytížení, osobní problémy, povaha, nálada). Zásadním stresorem řidiče je

plynulost jízdy okolních vozidel, kdy je řidič nucen měnit rychlost a směr jízdy. Zásadní pro plynulost provozu je předvídatelnost řidiče pro ostatní účastníky provozu. Řidič, který není pro své okolí předvídatelný snadno naruší plynulost provozu či způsobí dopravní nehodu. (James et al., 2002)

Únava zásadně prodlužuje reakční dobu řidiče nebo dokonce způsobí mikro spánek. Únava se projevuje například přehnaným leknutím se banálního podnětu. Nejzásadnějším projevem únavy je výše zmiňovaný mikro spánek. Tyto situace často končí opuštěním jízdního pruhu a narušením plynulosti okolního provozu případně dopravní nehody. (Kroták, 2010)

Z **emotivně náročných stavů** jsou nejnáročnější stavy napětí a strachu. Duševní napětí značí stav znepokojení, neklidu. Strach je doprovázen tělesnými projevy. Tyto projevy jsou buď pasivní nebo aktivní. Pasivní forma strachu se projevuje utlumením jakýchkoli reakcí, člověk „zamrzne“ a není schopen jakkoli reagovat na vzniklou situaci. Během pasivního strachu se řidič pohybuje nižší rychlostí, rozhoduje se delší dobu, váhá, pohyby jsou trhavé a křečovitě. Naproti tomu aktivní forma strachu se projevuje zvýšením svalové činnosti. Tato forma strachu je nebezpečná zejména z toho důvodu, že neponechává dost času k odhadu, tedy řidič nemá dostatek času reagovat. (Štikar et al., 2006)

V neposlední řadě mezi faktory, které ovlivňují chování řidiče řadíme **dobu vlastnění řidičského oprávnění a věk řidiče**. Řidiči v prvních dvou letech od získání řidičského oprávnění způsobují výrazně více nehod než ostatní řidiči. Vztah mezi počtem způsobených nehod a délkou řidičské praxe bývá patrný. Rozhodující je ovšem i věk řidiče. Většina řidičů si oprávnění skládá před dvacátým rokem života. (Gründl, 2005)

Dle Šuchy et al. (2013) k vyššímu riziku kolapsů na pozemní komunikaci přispívá nedostatečná praxe, nezkušenost včas rozpoznat a řešit rizikovou dopravní situaci, podceňování nebezpečí a nekritičnost k vlastním schopnostem. U mladých řidičů nejčastějším typem dopravních nehod bývá nezvládnutí řízení a ztráta kontroly nad vozidlem, nepřiměřená rychlost jízdy, nerespektování psychické či fyzické indispozice, únava, ale i vliv drog a alkoholu. Zároveň mladí řidiči jezdí více pro zábavu nebo podléhají vlivu spolecestujících vrstevníků. Z důvodu nedostatku řidičských dovedností nedokáže správně zareagovat na aktuální informace a zaměřit svoji pozornost na rizikové objekty. Jejich pozornost by měla být zaměřena především na činnosti související

s řízením vozidla. Nikoliv na vedlejší činnosti jako jsou: telefonování za jízdy, obsluha navigace, rádia, klimatizace, jídlo, pití apod.

Naopak starší řidiči se dopouštějí množství chyb z důvodu nepozornosti kvůli automatizaci řízení, což následně může vést k dopravním nehodám. (Výrost et al., 2019) Dle Gillernové et al. (2011) mají senioři jako řidiči spíše rozumný postoj k řízení. Nahrazují svou klesající senzoryckou, motorickou a kognitivní výkonnost změnou své účasti v dopravě a svým chováním. Snaží se vyhýbat nepříznivým denním dobám, vysoké hustotě provozu, nejezdí za tmy, v nepříznivých povětrnostních podmínkách jezdí pomaleji a opatrněji. Na jejich styl jízdy má vliv i automatické řazení, tempomat, klimatizace, elektronická pomoc při parkování, to vše napomáhá k tomu se více koncentrovat na jízdu a plnit úkoly v provozu. Avšak u starších řidičů se mohou vyskytovat onemocnění spojené s požitím léků, které mohou mít vliv na účast v dopravě. Dle Šuchy et al. (2013) u starších řidičů není příčinou dopravních nehod jízdy pod vlivem alkoholu, nepřiměřená rychlost nebo nebezpečné předjíždění, ale chyba v řízení jako např. nedání přednosti jízdy, přejíždění z jízdních pruhů, špatná odhad vzdálenosti a rychlost jízdy ostatních vozidel, chybné odbočování, přehlédnutí dopravního značení.

4 Rizikové chování řidičů

Riziko vnímáme jako negativní jev spojený s nebezpečím jisté ztráty. Nejčastější jmenované definice:

- pravděpodobnost vzniku ztráty nebo neúspěchu,
 - nejistota dosažení výsledků,
 - odchýlení od očekávané skutečnosti a jeho pravděpodobnosti,
- obecné rozložení pravděpodobnosti variant výskytu určitého jevu.

Riziko je ekvivalentem překročení míry opatrnosti. (Šupšáková, 2017)

Rizikové chování je možno chápat jako sociálně nepřijatelnou volní činnost, která může mít negativní dopady a je v přímém vztahu k nebezpečnému jednání. (Štika et al., 2006)

Za rizikové chování lze označit takové jednání, které vede k dopravním kolizím, poté k úrazům, ale i ke ztrátě na životě. Vzrušení a nervové napětí natolik ovlivňuje jednání řidiče, že se jejich chování stává nevyzpytatelným, až agresivním. (Šucha et al., 2013) Na rizikovém chování se podílí impulsivita, nedostatečná seberegulace a nedostatečné potlačení nesprávných vzorců chování. (Žáčková & Jucovičová, 2017) Rizikové chování je založeno osobnostních vlastnostech řidiče. Šucha et al. (2013) uvádějí, že skrze postoje řidiče můžeme vymezit vztah rizikového řízení a osobnostních charakteristik. Hanzlíková (2004) zmiňuje dominantní vlastnosti rizikových a nebezpečných řidičů, mezi které patří emocionální labilita, nízká odpovědnost, hostilita, nízká frustrační tolerance, sebekontrola. Havlík (2013) doplňuje tyto osobnostní vlastnosti o: „*Nepřizpůsobivost, riskantní chování, impulzivita, vznětlivost, úzkostnost, neodpovědnost, závislost, agresivita, egoismus, náladovost, přecitlivělost, nesvědomitost, neopatrnost*“ a další. (Havlík, 2013, str. 19). Štikar et al. (2003) uvádějí, že rizikový řidiči nemají respekt k autoritě, jsou společensky nepřizpůsobiví a emociálně nestálí. Podle Zaorala et al. (2010) existuje mnohem více ukazatelů mající vliv na řízení vozidla. Jedná se o vyhledávání situačního vzrušení, dobrodružství, ale i antisociální postoje. Dle Sobotkové et al. (2014) se rizikové chování v dopravě vyznačuje neznalostí dopravních předpisů, přeceněním vlastních schopností, ale i vlivem návykových látek atd.

Při řízení vozidla dochází ke střetu dvou tendencí, dosažení cíle a dosažení bezpečnosti. Pokud převažuje tendence k dosažení cíle na úkor bezpečnosti, je takovéto chování řidiče považováno za rizikové. (Štikar et al., 2003)

Rehnová & Černochová (in Šucha et al., 2013) zmiňují, že právě rizikovní řidiči se častěji dopouštějí vážných dopravních přestupků, a to, aniž by si sami pro sebe vyvodili rizikovost takového jednání.

Rizikové chování se dá dělit podle samotného rizikového chování:

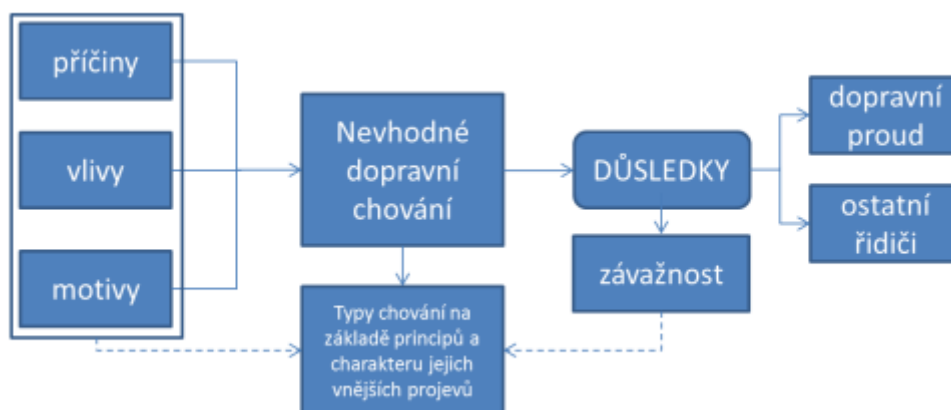
- způsobené vlivem návykových látek (alkohol, drogy),
- způsobené neznalostí dopravních předpisů,
- způsobené osobnostními faktory (agresivní jednání, vyhledávání vzrušujících zážitků, přeceňování svých schopností).

Dalším členění rizikového chování může být:

- rozpor s dopravními předpisy a s pravidly silničního provozu
- agresivní chování
- neočekávané, nezvyklé chování. (Prevence-praha. cz, 2022)

Lze uzavřít, že každý řidič by se měl chovat tak, aby neohrožoval nejen sebe, ale i ostatní účastníky řízení. Bezpečnost silničního provozu se dotýká každého jedince. V současné době člověk je nejzranitelnější a nejvýznamnější prvek bezpečnosti, na něhož při řízení vozidla působí nespočet subjektivních i objektivních, vnějších i vnitřních vlivů. (Šucha et al., 2013) Rozhodování řidičů závisí na celé škále příčin viz obrázek 1, které jsou tvořeny jednak zkušenostmi řidičů, ale i jejich schopností. Proto je důležité, aby k nevhodnému chování řidičů nedocházelo, neboť mohou vést, dle závažnosti, ke snížení komfortu jízdy, omezení či ohrožení ostatních účastníků silničního provozu, problematickým dopravním situacím, které by bez adekvátní reakce vedly až ke vzniku skutečného konfliktu – dopravní nehodě. (ČVUT Praha, 2014)

Obrázek 1: Schéma popisu projevů nevhodného chování



Zdroj: ČVUT Praha (2014), *Metodika automatizovaného vyhodnocování agresivního chování*, str. 6

4.1 Nehodovost a dopravní nehody

Bezpečnost silničního provozu nezávisí jen na respektování a dodržování pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích, ale i na ohleduplnosti, pozornosti a vzájemném respektu. (Holubová, 2014)

Rehnová a Černochová (in Šucha et al., 2013) rozlišují z hlediska dopravní bezpečnosti dvě základní příčiny:

- výkonnostní – příčinou chybného chování jsou nedostatky v dovednostech a schopnostech potřebné k bezpečnému řízení motorového vozidla,
- osobnostní – chybné chování je způsobeno negativními osobnostními rysy řidiče, postoji a motivací.

Zároveň obě autorky doplňují, že dopravní nehody jsou zhruba 90 % způsobené právě lidským selháním a zbylých 10 % připadá na technickou nezpůsobilost vozidla. (Rehnová & Černochová in Šucha et al, 2013) Štikar et al. (2003) uvádějí, že pro nehody platí určité charakteristiky:

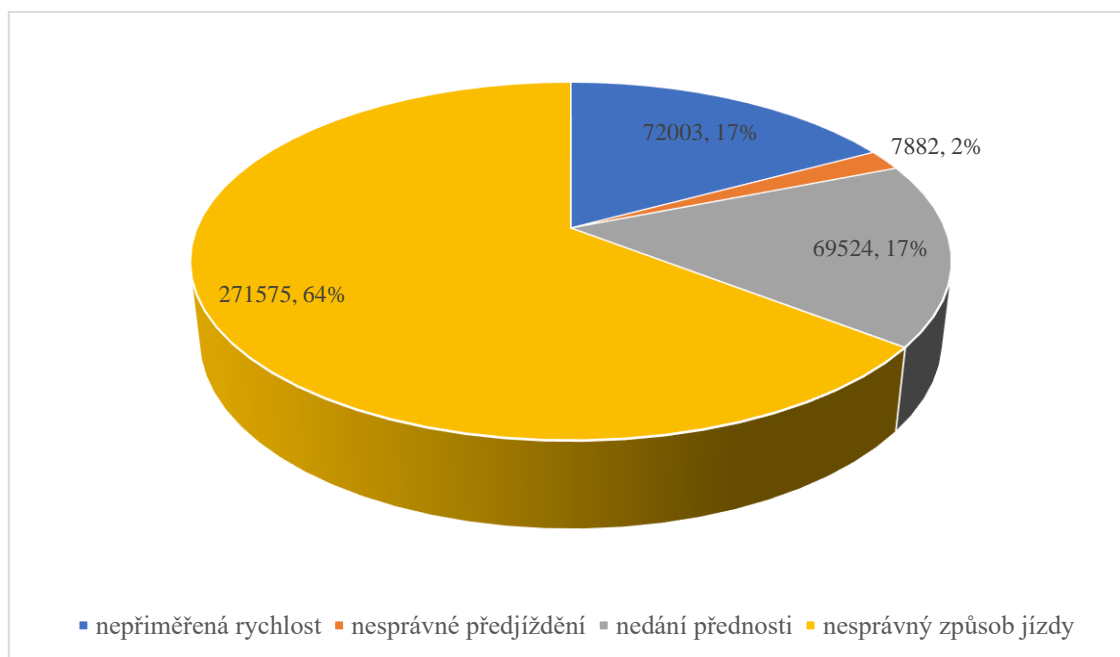
- nehody jsou důsledkem nepředvídatelné události,
- nehoda má svůj vlastní průběh,
- všechny nehodové situace nemusejí vést k nehodám,
- zpočátku bezvýznamné situace mohou vést k vážným nehodám.

Dle ustanovení § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích je dopravní nehodou: „*Událost v provozu na pozemní komunikaci, například havárie či srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.* (§ 47 odst. 1, zákon č. 361/2000 Sb.) V souvislosti s dopravními nehodami a jejich škodlivými následky mohou vznikat různé druhy právní odpovědnosti. Za nejvýznamnější se považuje trestněprávní odpovědnost, popř. správní odpovědnost. (Hitr et al., 2012) Prvořadým pravidlem, jak se vyhnout kolizím v silničním provozu, je osvojit si bezpečný styl řízení. To znamená vyhnout se těmto zvyklostem:

- najíždění na jiná vozidla, udržování dostatečné brzdné vzdálenosti s ohledem na aktuální rychlost,
- nepřekračovat povolenou rychlost,
- předjíždění proti jedoucím vozidlům na široké komunikaci,
- předjíždění kolon vozidel. (McNab, 2010)

Kučerová (2002) rozlišuje příčiny dopravních nehod na objektivní a subjektivní. Mezi objektivní příčiny, které nejsou zaviněny člověkem, řadí stav a povahu komunikace, vlastnosti vozidla, povětrnostní podmínky apod. Subjektivní příčiny, zaviněné člověkem, spatřuje v osobním charakteru řidiče, jeho zdravotní a psychický stav. Každým rokem se mění žebříček příčin dopravních nehod v závislosti na počtu nehod a jejich způsobu zavinění. Proto nelze jednoznačně určit škálu, která by byla platná v dlouhodobém horizontu. Nepozornost, nevěnování se řízení, nedostatečná vzdálenost je uváděna jako jedna z nejčastějších, ale i nejzávažnějších příčin dopravních nehod. (Top-pojištění.cz, 2022) Dle statistiky dopravních nehod vedené PČR za rok 2021 nejběžnější a nejtragičtější příčiny ukazuje graf 1. V první řadě nejvýraznější podíl má nesprávný způsob jízdy 64 %. Za nejtragičtější příčinu lze označit nepřiměřenou rychlost 17 %, poté nedání přednosti 17 % a nesprávné předjíždění 2 %. (PČR, 2021)

Graf 1: Hlavní příčiny dopravních nehod za rok 2021

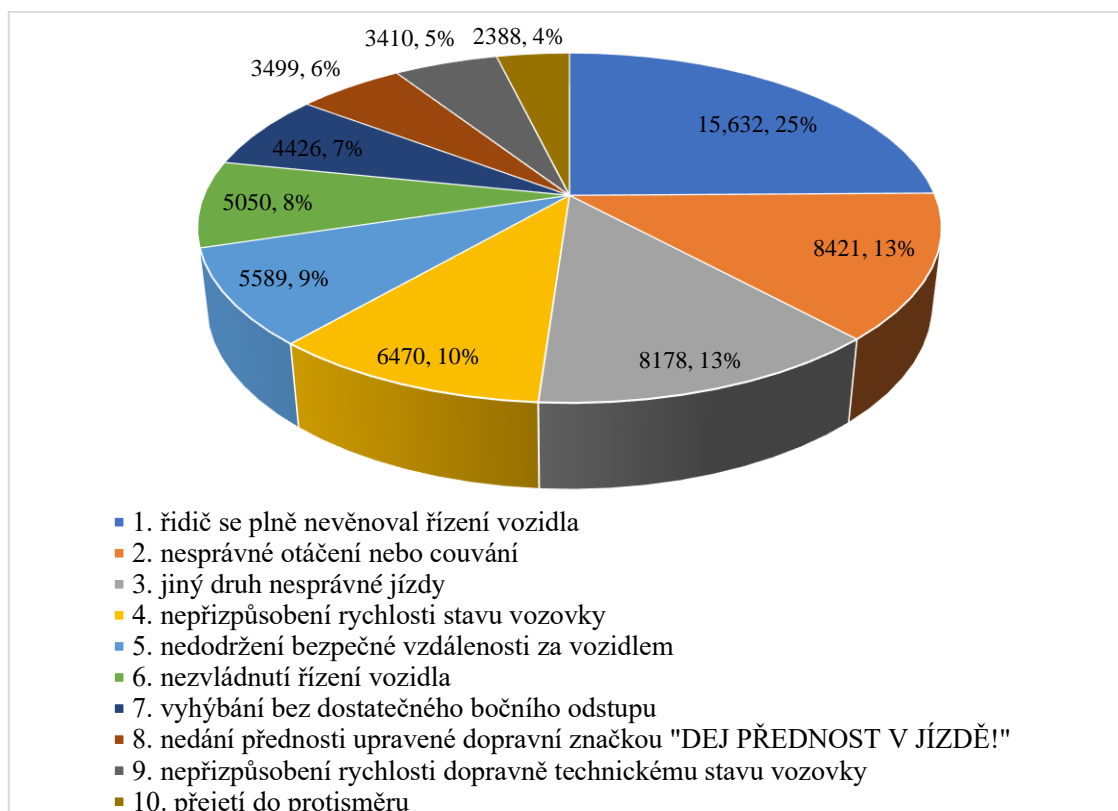


Zdroj: Policejní prezidium (2021), vlastní zpracování

Za nejtragičtější příčinu dopravních nehod je označována právě nepřiměřená rychlost, ačkoli na počtu dopravních nehod se podílí „jen“ 17 %, bylo při ní usmrceno 174 osob, což činí 40 %. (PČR, 2021)

Nejpočetnější příčiny dopravních nehod upravuje graf 2. Zároveň dle statistiky o nehodovosti (2021) nejtragičtější příčina nehod řidičů motorových vozidel byla opět nepřiměřená rychlost dopravně technickému stavu vozovky a vjetí do protisměru, neboť v případě nepřizpůsobení rychlosti bylo usmrceno 78 osob, tj. 18 % usmrcených osob při nehodách, které zavinili řidiči motorových vozidel. 56 usmrcených osob, tj. 13 % bylo zaviněno řidiči motorových vozidel vjetím do protisměru.

Graf 2: Nejčastější příčiny dopravních nehod za rok 2021



Zdroj: Policejní prezidium, 2021, vlastní zpracování

Nejpočetnější příčinou dopravních nehod bylo v prosinci roku 2021 nevěnování se řízení vozidla (25 % z celkového počtu nehod), dále nesprávné otáčení a couvání společně s jiným druhem nesprávné jízdy (13 % z celkového počtu). Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky zaujímá 10 % z celkového počtu.

Dle Budského nevěnování se plně řízení vozidla je z důvodu nepozornosti, kdy řidič sleduje billboardy nebo jiné reklamní poutače umístěné v blízkosti dopravních komunikací. Zlý doplňuje, že vědomě se však může řidič zbavit pozornosti na určitou dobu, a to ovládnutím rádia nebo navigace za jízdy. Ovšem Krajsová považuje za zcela dominantní pozici v příčinách absence pozornosti obsluhu mobilního telefonu řidičem za jízdy. (Autoperiskop.cz, 2022)

5 Vybrané a nejčastější přestupkové jednání na úseku silniční dopravy

Dopravní přestupek lze vymezit jako jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti, a zároveň je za přestupek výslovně označen v přestupkovém zákoně. Jde o protiprávní jednání, jež nedosahuje intenzity trestného činu. Aby bylo jednání považováno za přestupek musí mít alespoň nepatrnou míru společenské škodlivosti. (Varvařovský et al., 2012)

Spáchání přestupku na úseku silniční dopravy se řadí mezi nejčastější přestupky. Zájem chráněný zákonem v tomto případě je bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, především je to ochrana života, zdraví a majetku. Jednotlivé skutkové podstaty přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích upravují ustanovení § 125c zákona č. 361/2000 Sb.

Nejčastěji bodově ohodnocené páchané přestupky dle statistiky MD ČR jsou:

- překročení nejvyšší dovolené rychlosti
- držení telefonu při řízení
- nepřipoutání bezpečnostním pásem, nepoužití ochranné přilby
- nedání přednosti v jízdě
- nezastavení na signál „Stůj“, jízda na červenou
- odmítnutí podrobení se vyšetření, zda nebyl při řízení vozidla ovlivněn návykovou látkou
- řízení vozidla bez řidičského oprávnění. (MD ČR, 2022)

Za rok 2020 bylo evidováno 339 131 dopravních přestupků a TČ, kdy přes 60 % přestupků tvořilo překročení rychlosti v obci o méně než 20 km/h, držení mobilního telefonu a nepřipoutání bezpečnostním pásem či nepoužití ochranné přilby. Procentuální podíl přestupků dle zákona č. 361/2000 Sb., činí 96,06 %, tj. celkem 325 775 přestupků. Na Jihočeský kraj připadá 20 951 přestupků a TČ, tj. 4,83 %. (MD ČR, 2022)

5.1 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti

Limity rychlosti obligatorně stanovuje § 18 zákona č. 361/2000 Sb., dle kterého řidič musí rychlost jízdy přizpůsobit svým schopnostem, vlastnostem vozidla, technickému stavu vozovky, jakožto povětrnostním podmínkám a jiným předvídatelným okolnostem. Mimo obec řidič smí jet 90 km/h, v obci 50 km/h, na komunikaci pro motorová vozidla

110 km/h a na dálnici 130 km/h (Zákon č. 361/2000 Sb.). Závažnost je určena, o kolik byla nejvyšší dovolená rychlost překročena a zda byl limit překročen v obci či mimo obec.

Tabulka 2: Překročení rychlostních limitů v obci

Skutková podstata	Správní trest		Počet bodů
	Příkaz na místě	Správní řízení	
překročení rychlosti o méně než 20 km/h	pokuta 1 000 Kč	pokuta 1.500 Kč až 2.500 Kč	2
překročení rychlosti o více než 20 km/h a méně než 39 km/h	pokuta 2 500 Kč	pokuta 2 500 Kč až 5 000 Kč a zákaz řízení 1 až 6 měsíců	3
překročení rychlosti o více než 40 km/h	nelze projednat příkazem na místě	pokuta 5 000 Kč až 10 000 Kč a zákaz řízení 6 až 12 měsíců	5

Zdroj: Vlastní zpracování (2022)

Tabulka 3: Překročení rychlostních limitů mimo obec

Skutková podstata	Správní trest		Počet bodů
	Příkaz namístě	Správní řízení	
překročení rychlosti o méně než 29 km/h	pokuta 1 000 Kč	pokuta 1.500 Kč až 2.500 Kč	2
překročení rychlosti o více než 30 km/h a méně než 49 km/h	pokuta 2 500 Kč	pokuta 2 500 Kč až 5 000 Kč	3
překročení rychlosti o více než 50 km/h	nelze projednat příkazem na místě	pokuta 5 000 Kč až 10 000 Kč a zákaz řízení 6 až 12 měsíců	5

Zdroj: Vlastní zpracování (2022)

Měření rychlosti je oprávněna dle § 79a zákona č. 361/2000 Sb., Policie ČR a obecní policie, která tuto činnost vykonává pouze na výhradně učených místech Policií ČR a v součinnosti sní (Zákon č. 361/2000 Sb.). PČR a obecní policie využívá pro měření rychlost různé druhy měřičů, a to laserové či radarové. (Dopravní právo.cz, 2018)

5.2 Držení telefonu či jiného záznamového zařízení při řízení vozidla

Zákon č. 361/2000 Sb., nezakazuje samotné telefonování v průběhu jízdy, pouze držení telefonu či jiného zařízení. Tím je míněno přidržování zařízení ramenem u hlavy. Dle judikatury Nejvyššího správního soudu jiným zařízením se míní fotoaparát nebo kamera (Dopravní právo.cz, 2018). Podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bodu 1 zákona č. 361/2000 Sb., pokud řidič při řízení vozidla drží v ruce mobilní telefon případně jiné zařízení, dopouští se přestupkového jednání. (Zákon č. 361/200 Sb.)

Dle autorů Fitch et al. (2013) jakákoliv manipulace s mobilním telefonem během jízdy, a to i v případě, že řidič hledá zvonící telefon, čtení nebo psaní zpráv, má negativní dopad na schopnosti řidiče soustředit se, udržení směru jízdy, udržení rychlosti a věnování se dopravní situaci v provozu.

Pozornost řidiče je snížena při každém telefonickém hovoru, neboť situace v silničním provozu se může nečekaně či náhle změnit. Správná a rychlá reakce se odehrává během pár vteřin. (Centrum služeb pro silniční dopravu, 2014)

Tabulka 4: Telefonování za jízdy

Kolik sekund ztratíte	
Pohled na displej telefonu (1 sekunda) při rychlosti	Vzdálenost, kterou urazíte za 1 sekundu
50 km/h	14 m
90 km/h	25 m
130 km/h	36 m

Ztráta pozornosti při psaní zprávy (5 sekund) při rychlosti	Vzdálenost, kterou urazíte za 5 sekund
50 km/h	90 m
90 km/h	125 m
130 km/h	180 m

Zdroj: iBESIP.cz (2014), vlastní zpracování

Telefonování za jízdy dle výsledků výzkumu patří mezi velmi riskantní jednání, kdy toto jednání lze srovnat s jízdou pod vlivem alkoholu s 0,8 promile alkoholu v krvi. (BESIP, 2022)

5.3 Nepřipoutání bezpečnostním pásem, nepoužití ochranné přilby

Česká republika patří k zemím, v nichž je používání bezpečnostních pásů legislativně nařízeno. Povinnost připoutat se za jízdy bezpečnostním pásem, kdy tuto povinnost mají všichni spolucestující, je jednoznačně uložena v ustanovení § 6 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb. Nepřipoutaný spolujezdec může být velkým nebezpečím pro zbytek posádky. Existují ovšem výjimky, kde není nutné použít bezpečnostní pásy např. při couvání, ze zdravotních důvodů nebo policisté či záchranáři ve službě. (iDNES.cz, 2018) Mnohé výzkumy ukázaly, že zavedení bezpečnostních pásů výrazně snížily počet těžkých i smrtelných úrazů. V případě dopravní nehody vozidlo po nárazu stojí, kdežto tělo, které není připoutáno, pokračuje dále stejnou rychlostí (50, 90, 130 km/h). V jeho cestě se nachází horní rám okna, přední sklo, volant a palubní deska. Následkem nárazu dojde k mnohačetnému či závažnému poranění. (BESIP, 2022) Obdobná pravidla platí i v případě ochranné přilby.

5.4 Nedání přednosti v jízdě

Přednost v jízdě patří mezi důležitá pravidla, bez nichž by bezpečný a bezporuchový provoz nebyl možný, neboť jejich porušením dochází k bezprostřednímu ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. (Vantuch, 2011)

Nejčastějšími rizikovými faktory v důsledku nedání přednosti jsou:

- nepozornost
- nesprávné vyhodnocení situace
- omezený výhled
- vědomé nerespektování pravidel silničního provozu.

Příčiny nedání přednosti v jízdě nejčastěji vychází právě z individuálního proměnného lidského faktoru, které je často ovlivněno provedením dopravního prostoru. Důležitou roli hraje správné vnímání a pružné reakce na proměnlivé situace a podněty, které se objevují ve vjemovém poli řidiče. Prostřednictvím vnímání dokáže řidič rozpoznat, co působí na jeho smysly a s touto informací dokáže dále pracovat. Zkušenost, učení a znalost předpisů ovšem vždy neznamená správné vyhodnocení situace a reakci na ni. (BESIP – MD ČR, 2019) Od řidiče vozidla, který má povinnost dát přednost v jízdě, se očekává takové chování, kterým jednoznačně a jasně dává najevo, že o své povinnosti ví a hodlá ji splnit (Centrum služeb pro silniční dopravu, 2014) Zákon č. 361/2000 Sb., definuje přednost v jízdě tak, že řidič nesmí zahájit svou jízdu či jízdni úkon nebo v nich

pokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.

Tomešová doplňuje, že dát přednost v jízdě neznamena povinnost řidiče počínat si tak, aby žádným způsobem neomezil směr nebo rychlost jízdy řidiče, který má přednost. Řidič tuto povinnost poruší jen tehdy, pokud vytvoří dopravní situaci, kdy řidič s předností musí pro zabránění střetu s jeho vozidlem vykonat takový zásah do řízení, kterým náhle změní směr jízdy nebo rychlost. Dle judikatury Nejvyššího soudu nemusí řidič, jenž dává na křižovatce přednost vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici, které v jakékoliv vzdálenosti od křižovatky vidí, ale nýbrž těm, která jsou natolik blízko, že vjetí jím řízeného vozidla do křižovatky by u řidičů jedoucích po hlavní silnici vyvolalo nebezpečí náhlé změny směru jízdy nebo rychlosti jízdy. Od řidiče v nejasné dopravní situaci se očekává odpovídající míra zdrženlivosti, tj. že teprve až poté co se situace dostatečně vyjasní provede zamýšlený jízdni manévr. (Tomešová, 2017)

Povinnost všech řidičů dát přednost v jízdě je obligatorně stanovena v zákoně č. 361/2000 Sb., a týká se především těchto ustanovení:

- zařazování do průběžného pruhu
- vyhýbání
- odbočování – vpravo, vlevo, tramvaj
- jízda křižovatkou – označení hlavní a vedlejší komunikace, ale také bez označení
- kruhový objezd
- vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci. (Zákon č. 361/2000)

5.5 Nezastavení na signál „Stůj“, jízda na červenou

Přestupkového jednání se řidič dopouští, jestliže nerespektuje svítící červenou na semaforu, ale rovněž i řidič, který nezastaví na pokyn „Stůj“ při řízení provozu policistou. (Dopravní-právo.cz, 2018) Nerespektování signálů nebo pokynů v provozu hrozí v silniční dopravě kolize s možnými fatálními následky. Proto zákonodárce v zákoně č. 361/2000 Sb., zakotvil postih řidiče za nezastavení vozidla na signál či pokyn, jež příkazuje vozidlo zastavit. Naplnění skutkové podstaty tohoto přestupku je možný ve dvou případech:

1. neuposlechnutí pokynu policisty a dalších osob oprávněných k řízení provozu na komunikacích

2. porušení povinnosti řídit se světelnými signály, dopravními značkami neboli jízda na červenou. (Zákon č. 361/200 Sb.)

Dle Rozsudku jménem republiky Nejvyššího správního soudu je vždy prvotní povinnost řidiče již na žlutý signál zastavit vozidlo před vodorovnou značkou příčná čára souvislá. Pouze v případě, kdy by řidič nemohl bezpečně zastavit na žlutý signál, smí pokračovat v jízdě. Každý řidič si musí být vědom toho, že při průjezdu křižovatkou může dojít ke změně světelné signalizace. Proto musí předvídat a být připraven na tuto změnu adekvátně a bezprostředně zareagovat, tzn. že musí řidič přizpůsobit svůj způsob jízdy a rychlost jízdy, aby mohl na světelnou signalizaci kdykoliv zastavit. (Hubáček, 2014)

Řidič, který nezastaví vozidlo na signál, jež mu přikazuje zastavit vozidlo, toto platí i v případě, že řidič vozidla sice zastaví na signál s červeným světlem jím řízené vozidlo na požadovaném místě, avšak v jízdě řidič ihned pokračuje a vjede do křižovatky, přestože stále signál svítí. (Průcha, 2012)

5.6 Odmítnutí podrobení se vyšetření, zda nebyl při řízení vozidla ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou

Alkohol nebo jiná návyková látka jsou při řízení vozidla velmi nebezpečné, neboť opilý či řidič pod vlivem jiné návykové látky ohrožuje nejen sebe samotného, ale i ostatní účastníky silničního provozu, pro které se stává nepředvídatelný. Jak alkohol, tak i jiné návykové látky mají vliv na schopnost mozku kontrolovat a koordinovat pohyby těla. S přibývajícím vlivem alkoholu se ztrácejí přirozené zábrany. Na neočekávané reakce řidič, který požil alkohol či jinou návykovou látku, reaguje mnohem pomaleji, což má za následek, že běžné situace v provozu na komunikaci se mění v nebezpečné. Zároveň se zvyšuje jeho agresivita, přeceňuje své řidičské schopnosti a mají výrazný vliv na řidičovo periferní vidění. Mezi znaky rizikového chování v souvislosti s požitím alkoholu či jiné návykové látky a náhlé změny zdravotního stavu zejména patří:

- kličkování po silnici
- jízdy se staženým bočním okénkem v chladném počasí
- malá odstup od ostatních účastníků silničního provozu
- jízda po střední dělicí čáře
- jízdy s velkými oblouky v zatáčkách
- pomalá jízda v daném úseku
- nedodržování bezpečné vzdálenosti

- nerozsvícená hlavní světla, nedávání znamení o změně směru jízdy. (BESIP, 2022)

Dle Usnesení Ústavního soudu č. j. IV. ÚS 2609/18 ze dne 25.10.2018 alkohol a jiná návyková látka má značný vliv na společenskou nebezpečnost. Důležitým faktorem je tedy zjistit hladinu alkoholu a přítomnost JNV. Pro naplnění protiprávního jednání není rozhodující, do jaké míry byl řidič ovlivněn, ale zda byl u něho alkohol či JNV zjištěny.

Způsob zjištění, zda řidič motorového vozidla řídí pod vlivem alkoholu, je dechová zkouška neboli orientační vyšetření, jež se provádí analyzátozem alkoholu v dechu schváleným Českým metrologickým institutem. V ČR se vychází ze zásady tzv. nulové tolerance alkoholu při řízení vozidla, avšak dle metodiky MD ČR existuje určitá odchylka měřicího zařízení, a to 0,24 g/kg, tj. fyziologická hladina alkoholu v těle člověka. Pokud byla řidiči naměřena hladina alkoholu v dechu nižší než 24 g/kg, považuje se dechová zkouška za negativní s ohledem na tuto stanovenou odchylku. Dalším způsobem zjištění, zda řidič řídí motorové vozidlo pod vlivem alkoholu, je odborné lékařské vyšetření spojené s odběrem biologického materiálu. Metodický pokyn č. 7/2006 Ministerstvo zdravotnictví ČR (dále jen MZ ČR) publikovaný ve Věstníku stanovuje, že za pozitivní důkaz požití alkoholického nápoje se považuje hladina v krvi vyšší než 0,20 g/kg, avšak musí být provedeno metodou plynové chromatografie a Widmarkovou metodou. (Vetešník et al., 2016)

Pro indikaci v případě jiné návykové látky (dále jen JNV) se používají orientační testy DrugWipe 5+, které se provádějí stěrem z potu čela či stěrem ze slin osoby řidiče. Pokud dojde ke zjištění přítomnosti JNV je kontrolovaný řidič vyzván k lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu ke zjištění množství JNV v organismu, a zároveň pro určení, zda se jedná o přestupek či trestný čin. (MZ ČR, 2012) Stěžejním právním předpisem pro stanovení limitu JNV je nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení JNV a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním séru řidiče se považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou.

Odmítnutí podrobit se orientačnímu vyšetření na přítomnost alkoholu nebo JNV či lékařského vyšetření za účelem zjištění ovlivnění alkoholem či JNV, se kontrolovaný řidič dopouští přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. Kontrolovaný řidič je odpovědný za přestupkové jednání, pokud jsou splněny tyto podmínky:

1. přešupek byl spáčan v provozu na pozemní komunikaci (osoba musí být účastníkem silničního provozu, za tuto osobu se považuje též osoba, která ukončila svou jízdu, avšak je stále bezprostředně spjata s provozem na pozemní komunikaci a není přetržena jinou činností),
2. řidič byl kvalifikovaně vyzván k podrobní se vyšetření (výzva musí být opodstatněná, to znamená, že řidič vykazuje znaky požití alkoholu či užití JNV),
3. i přes výzvu se řidič odmítl podrobit vyšetření (není podstatné, zda byl řidič pod vlivem návykové látky. (Malík, 2016)

5.7 Řízení vozidla bez řidičského oprávnění

Bezpečné řízení podmiňují schopnosti řidiče, které jsou požadované pro udělení nebo prodloužení řidičského oprávnění. Patří mezi ně:

- vjemové schopnosti – zvukové, motorické, prostorová orientace,
- intelektové schopnosti – hodnocení, rozpoznání, praktické, analytické a kritické myšlení,
- psychomotorické schopnosti – rychlost a přesnost reakce, koordinace pohybů, přizpůsobivost. (Šucha et al., 2013)

Řídit motorová vozidla mohou pouze osoby, které mají jak zdravotní způsobilost, tak i disponují dovednostmi, tj. odbornou způsobilost spočívající v ovládní vozidla a znalosti pravidel silničního provozu. Na základě jejich prokázání je příslušným registrem řidičů uděleno řidičské oprávnění. (Michálek, 2014)

Řidičské oprávnění je získané právo řídit určitý druh motorového vozidla, kdežto řidičský průkaz je doklad osvědčující existenci práva řídit motorové vozidlo (§ 151, zákona č. 500/2004 Sb., správní řád). Tudíž osoba, která nezíská právo řídit motorové vozidlo se dopouští protiprávního jednání. Dle zákona č. 361/2000 Sb., se rozlišují řidiči, kteří nikdy toto právo nezískali a řidiče, kteří právo získali, avšak určitým způsobem o něj přišly. Jedná se o tyto způsoby:

- odnětí řidičského oprávnění
- vzdání se řidičského oprávnění
- podmíněné či omezení řidičského oprávnění
- pozbytí řidičského oprávnění
- pozastavení řidičského oprávnění

- uložení správního trestu zákazu činností spočívající v zákazu řízení motorového vozidla
- dosažením celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení. (Zákon č. 361/2000 Sb.)

Řízení vozidla bez řidičského oprávnění vždy spadá do kategorie nebezpečného a nezodpovědného chování lidí v silničním provozu. Zákonodárce případ jízdy bez řidičského oprávnění nepovažuje za bagatelní, nýbrž za společensky velmi nebezpečné. a proto také zvolil rozpětí správního trestu s vysokou spodní hranicí 25 000 Kč až 50 000 Kč spolu se zákazem řízení motorových vozidel od 1 roku do 2 let. (Matyášová, 2009)

5.8 Nesprávné předjíždění

Předjíždění se považuje za jeden z nejrizikovějších manévřů, neboť dochází k nebezpečným situacím v provozu na pozemní komunikaci, kdy dochází k ohrožení zájmu chráněného zákonem. Rizikovitost přejíždění závisí na přirozených limitech člověka v oblasti vnímání vzdálenosti a rychlosti. Člověk dokáže pouze vzdálenost odhadnout a porovnat. Vzdálenost se nadhodnocuje a rychlost naopak se podhodnocuje. Jedním z důvodů nesprávného předjíždění je spěch, ale i řidičské nezkušenosti, špatný odhad a vyhodnocení situace, agresivita a netrpělivost řidiče. Řidič by neměl předjíždět, pokud se nemůže bezpečně zařadit přes vozidlo, které předjel a pokud by tím řidiče jedoucího za ním ohrozil. (BESIP, 2022)

Zákaz předjíždění vymezuje § 17 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb.:

- stanoveno dopravním značením,
- nemá-li před sebou rozhled,
- jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo,
- jestliže by ohrozil protijedoucího řidiče, ostatní účastníky provozu,
- na přechodu pro chodce,
- pokud řidič vpředu jedoucího vozidla dává znamení o změně směru jízdy vlevo,
- na křižovatce,
- na železničním přejezdu. (§ 17, zákon č. 361/2000 Sb.)

Nejbezpečnější je nepředjíždět. V případě předjíždění doporučuje BESIP, aby bylo plynulé, rychlé a stejně bezpečné jak pro řidiče, tak i pro ostatní účastníky silničního provozu. Zároveň jsou důležité faktory: možnosti vozidla, počasí a stav vozovky a chování ostatních řidičů. (BESIP, 2022)

5.9 Nedodržení bezpečné vzdálenosti

Na neustále měnící se podmínky v provozu na pozemní komunikaci je důležité posuzovat dostatečnou bezpečnou vzdálenost mezi vozidly. Nelze ji přesně určit, a to s ohledem na mnohé okolnosti, které se mění každým okamžikem v návaznosti na změny v provozu. Mezi podmínky, na které je nutné brát ohled při posuzování bezpečné vzdálenosti, patří druh pozemní komunikace a její stavebně a dopravně technický stav, hustota provozu, rychlost jízdy, povětrnostní podmínky, zkušenosti řidiče, technický stav vozidla, rozhledové poměry, ostražitost, schopnost předvídat rizika atd. Musí být za všech okolností bezpečná, aby snižovala případně možné kolizní situace nebo dopravní nehody v případě, že jedoucí vozidlo před náhle sníží svou rychlost nebo zastaví. Vzdálenost mezi vozidly by neměla být s ohledem na plynulost provozu na pozemních komunikacích ani příliš velká, a s ohledem na bezpečnost ani příliš malá. (Leitner & Vraná, 2012) K odhadu se doporučuje jednoduchá pomůcka – teorie dvou sekund viz obrázek 2, která umožňuje řidiči tuto vzdálenost velmi snadno kontrolovat:

- 50 km/h – 28 m
- 90 km/h – 50 m
- 130 km/h – 72 m. (BESIP, 2022)

Obrázek 2: Doporučená bezpečnostní vzdálenost



Zdroj: BESIP (2022), vlastní zpracování

Jedna sekunda znamená reakční doba řidiče, druhá pak zahájení potřebné reakce např. brždění nebo vyhnutí se. Reakční doba, tj. čas od spatření vjemu, přes rozpoznání vjemu, do začátku brždění či jiného konání. V praxi chování vypadá takto:

1. optická reakce (rozpoznání nebezpečí)

2. psychická reakce (fixace objektu)
3. svalová reakce (sešlápnutí brzdy). (Šucha et al, 2013)

5.10 Zákaz zastavení a stání

Ke zvyšujícímu se počtu vozidel se parkování stále řadí mezi náročnější disciplínu a každodenní zkouškou řidiče spočívající v manipulaci s vozidlem v omezeném prostoru a ve znalosti pravidel silničního provozu. (BESIP, 2022) Každý řidič musí splnit základní podmínky v případě zastavení a stání a těmi jsou:

- zastavit a stát vpravo ve směru jízdy a co nejbliže k okraji pozemní komunikace
- v jedné řadě a rovnoběžně s okrajem pozemní komunikace,
- nedojde-li k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, smí v obci řidič vozidla o celkové hmotnosti nepřevyšující 3500 kg zastavit a stát kolmo,
- při stání musí zůstat alespoň jeden volný jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy. (Zákon č. 361/2000 Sb.)

Zároveň zákon č. 361/2000 Sb., obligatorně stanovuje místa, kde řidič nesmí zastavit a stát. Zejména se jedná o tyto místa:

- v nepřehledné zatáčce,
- na horizontu,
- na přechodu pro chodce a 5 m před ním,
- na křižovatce a blíže než 5 m před a za ní (vyjma v obci na křižovatce tvaru „T“ na protější straně),
- na zastávce a 30 m před a 5 m za ní, případně od značky „Zastávka autobusu“ apod. až 5 m za označником zastávky,
- na železničním přejezdu, v podjezdu a v tunelu a blíže než 15 m před nimi a za nimi,
- na mostě,
- na tramvajovém pásu,
- v připojovacím, odbočovacím a vyhrazeném pruhu,
- na dopravním okruhu,
- na dálnici,
- v jiném než pravém jízdním pruhu,

- na místech označených žlutou plnou (zákaz zastavení) nebo přerušovanou čarou (zákaz stání) na kraji silnice. (§ 27, zákon č. 361/2000Sb.)

Právě díky zaparkovanému vozidlu bezprostředně před přechodem pro chodce může řidič lehce přehlédnout dítě jdoucí po přechodu, které mu může znenadání vběhnout přímo do jeho jízdní dráhy. To platí i v případě křižovatky, kde zaparkované vozidlo znemožňuje výhled do křižovatky a řidič tak nemá dobrý přehled o dění na komunikaci. Zastavení a stání vozidla v prostoru křižovatky má značný vliv na plynulost dopravy. (Leitner & Vraná, 2012)

6 Výzkumná část

V teoretické části, jsme si rozebrali vybrané druhy přestupků, se kterými se v České republice můžeme setkat. Protože existuje řada přestupků, které ovlivňují bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, zaměřila jsem se ve své práci na jeden konkrétní, neboť dle mého názoru spadá do kategorie kritičtějších a problematičtějších přestupků. Jedná se o přestupek dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., konkrétně ustanovení § 27 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. Zákaz zastavení a stání na křižovatce.

Výzkumná část nejprve popisuje dopravní přestupek, tedy zákaz zastavení a stání na křižovatce. Dále je pozornost věnována analýze chování řidičů osobních vozidel jako faktoru plynulosti dopravy. Tato analýza se soustředí na chování řidičů a vznik dopravních přestupků, které zapříčiňují zpomalení plynulosti dopravy způsobené jejich dopravním chováním v závislosti na věku a pohlaví jedinců.

V další části je provedena konkrétní analýza dopravního chování v číslech. Dochází k vyhodnocení chování řidičů osobních vozidel vybraného období, tedy detailní analýzu roku 2021. Téměř všechny použité údaje (přestupky) způsobené řidiči osobních vozidel byly poskytnuty pouze pro mé studijní potřeby. Data byla poskytnuta nejen od Městského úřadu Vimperk, odboru dopravy a silničního hospodářství, ale i od dalších veřejně dostupných zdrojů. Toto vyhodnocení dopravního chování bude podpořeno grafy a tabulkami pro lepší znázornění a pochopení zkoumané problematiky.

Na závěr výzkumné části bude navrženo opatření, vedoucí ke zlepšení plynulosti dopravy a její bezpečnosti.

7 Dopravní přešupek zastavení a stání v křiřovatce

Počer osobních automobilů se na českých komunikacích rok od roku zvyšuje. V loňském roce 2021 se však počet nově pořízených vozidel neztvětšil tak jako v roce 2020, tuto skutečnost můžeme připsat covidové době, kde nebyla tak vysoká potřeba cestovat, nebo investovat do pořízení nového vozidla. Když si však porovnáme roky 2019 a 2020, pro vytvoření představy, tak zde došlo o zvýšení počtu vozidel na našich komunikacích o 140 336, čili počet se zvýšil na 6,13 milionu. To znamená, že celkem připadá 573 automobilů na 1000 obyvatel. Tyto data vyplývají z údajů Svazu dovozců automobilů. (aktuálně.cz, 2021)

Lze uzavřít, že vozidel přibývá mnohem rychleji než parkovacích míst, a to může vést, avšak také nemusí, k tomu, že řidiči parkují čili zastavují tam, kde to je zakázané, např. v blízkosti křiřovatky, na přechodu pro chodce, v prostoru autobusové zastávky apod. Nejenže se tito řidiči dopouštějí nerespektování pravidel silničního provozu, ale také ohrožují ostatní účastníky silničního provozu, čímž narušují plynulost dopravy.

7.1 Parkování v křiřovatce

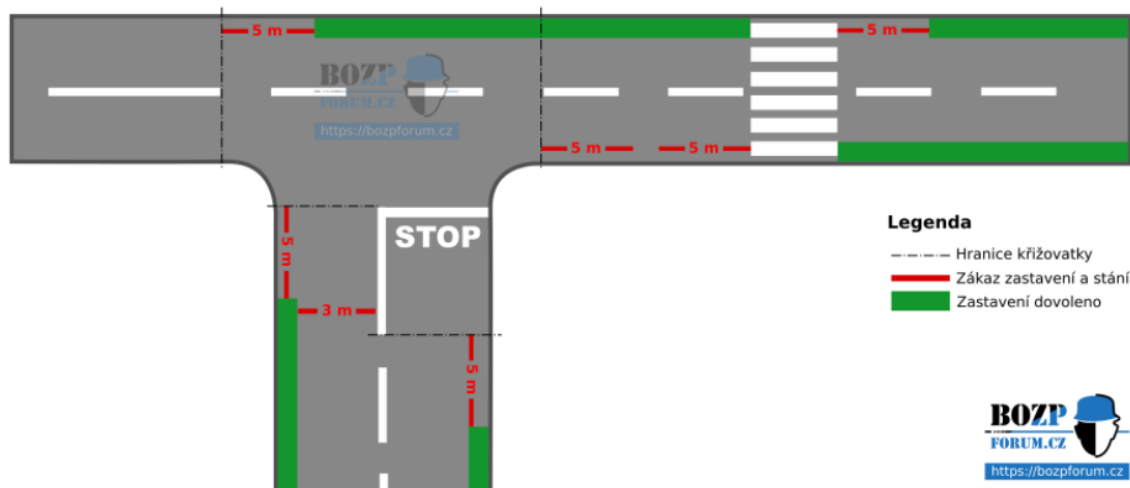
Zákon č. 361/2000 Sb., obligatorně stanovuje povolenou hranici, v jaké smí řidič zaparkovat či zastavit vozidlo. „Hranici křiřovatky defínuje § 2 písm. x) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, jako místo vyznačené vodorovnou dopravní značkou "Příčná čára souvislá", "Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!" nebo "Příčná čára souvislá s nápisem STOP"; kde taková dopravní značka není, tvoří hranici křiřovatky kolmice k ose vozovky v místě, kde pro křiřovatku začíná zakřivení okraje vozovky.“ (§ 2, zákon č. 316/2000 Sb.)

Křiřovatka je místem, kde dochází protínání či spojení komunikací a alespoň dvě z nich jsou vzájemně propojeny. Existuje výjimka, kdy se místo za křiřovatku nepovažuje, a to např. připojení lesních nebo polních cest, sjezdy k nemovitostem nebo účelové komunikace na jinou komunikaci. (Zákon č. 316/2000 Sb.) Křiřovatky lze rozdělit do několika skupin dle: počtu ramen, úrovně, přítomnosti či absence řízení nebo usměrnění. (Křívda et al., 2007)

„Řidič nesmí zastavit a stát na křiřovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křiřovatky a 5 m za ní; tento zákaz neplatí v obci na křiřovatce tvaru "T" na protější straně vyústující pozemní komunikace.“ (§ 27 odst. 1 písm. d), zákon č. 361/2000 Sb.)

V případě, že řidič zaparkuje vozidlo v prostoru křižovatky, je oprávněna jak PČR, tak i obecní policie rozhodnout o odstranění vozidla, které tvoří překážku v silničním provozu nebo neoprávněně stojí na vyhrazeném parkovišti. (§ 45 odst. 4 a § 27 odst. 5, zákon č. 361/2000 Sb.) Jestliže došlo k nařízení odtahu vozidla, jedná se o případy, kdy vozidlo tvoří překážku v silničním provozu a je ohrožena bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Obrázek 3: Zákaz zastavení a stání v křižovatce grafické znázornění



Zdroj: BOZP (2021), vlastní zpracování

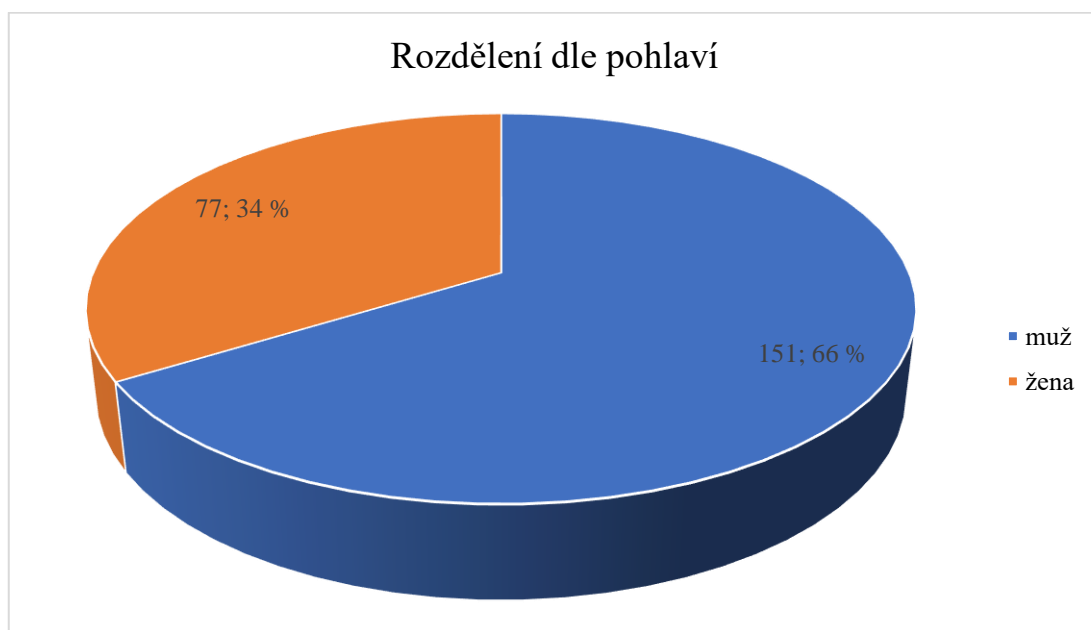
Přehlednost křižovatky je důležité z hlediska informovanosti účastníků silničního provozu, neboť tím umožňuje plynulejší a bezpečnější průjezd či průchod křižovatkou. Předmět, který brání v rozhledu se posuzuje ze směrového, výškového a příčného uspořádání křižujících se komunikací, a dále z polohy a výšky předmětu jakožto i z rozhledových bodů vozidel. Jako přechodná překážka rozhledu se považuje předmět, v našem případě zaparkované vozidlo, jehož výška přesahuje 0,25 m pod úrovní příslušného rozhledového paprsku. S ohledem na rozměrové poměry zaparkované vozidlo má vliv na rozhled a tím ovlivňuje bezpečnost a plynulost silničního provozu. Řidič, který přijíždí ke křižovatce po vedlejší komunikaci musí mít rozhled, jež mu umožní včasné zjištění uspořádání přednosti v jízdě určené dopravním značením, aby byl schopen reagovat snížením rychlosti či zastavením vozidla před křižovatkou. (ČNS, 2012)

8 Vyhodnocení statistických dat

Bohužel dostupných dat o přestupcích za špatné parkování a přesnější členění nenajdeme, konkrétně parkování v křižovatkách, respektive přestupek dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., konkrétně ustanovení § 27 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. Proto jsem se obrátila na Městský úřad Vimperk, odbor dopravy a silničního hospodářství (dále jen ODSH MěÚ Vimperk), o poskytnutí dat za rok 2021, pro účely mé bakalářské práce. Na základě poskytnutých a potřebných dat byla zpracována vlastní analýza.

Vlastní analýza je zaměřena na to, jaký má vliv pohlaví na špatné zastavení a stání v křižovatce (dále jen přestupek). Z poskytnutých dat vyplynulo viz graf 3, že tento přestupek byl spáchán v 66 % muži a v 34 % ženami, tedy že k roku 2021 spáchali ve městě Vimperk a jeho spádových obcích, 151 přestupků muži a 77 přestupků ženy z celkového počtu 228. Když se podíváme na tento graf 3, tak by někdo mohl tvrdit, že výsledná data by mohla nasvědčovat tomu, že ženy jsou mnohem opatrnější než muži, kteří spíše neřeší, to, kde zaparkují. Další hypotézou by mohla být skutečnost, že muži řídí více než ženy, a proto mají více přestupků. Obě tato tvrzení mohou, ale nemusí být pravdivá. Proto abychom je mohli potvrdit či vyvrátit potřebujeme větší a specifitější objem dat.

Graf 3: Rozdělení dopravního přestupku zákazu zastavení a stání na křižovatce podle pohlaví



Zdroj: ODSH MěÚ Vimperk (2021), vlastní zpracování

Pro vyhodnocení získaných dat jsem použila program Microsoft Office Excel a metodu Chí-kvadrátu testu nezávislosti, kterým se testuje, zda jedna proměnná závisí na druhé proměnné. V této části jsem testovala závislost mezi muži a ženami v případě páchaní přestupku „zákazu zastavení a stání na křižovatce“.

Rozdíl mezi muži a ženami byl také statisticky otestován. Byl použit chí-kvadrát test s nulovou hypotézou žádných rozdílů mezi pohlavími. Nulovou hypotézu o nezávislosti X a Y zamítáme na hladině významnosti α , když hodnota testové statistiky χ^2 přesáhne příslušný kvantil rozdělení χ^2 .

Tedy:

Chí-kvadrát test:

p-hodnota	0,000001
-----------	----------

Hypotéza a alternativa je následující:

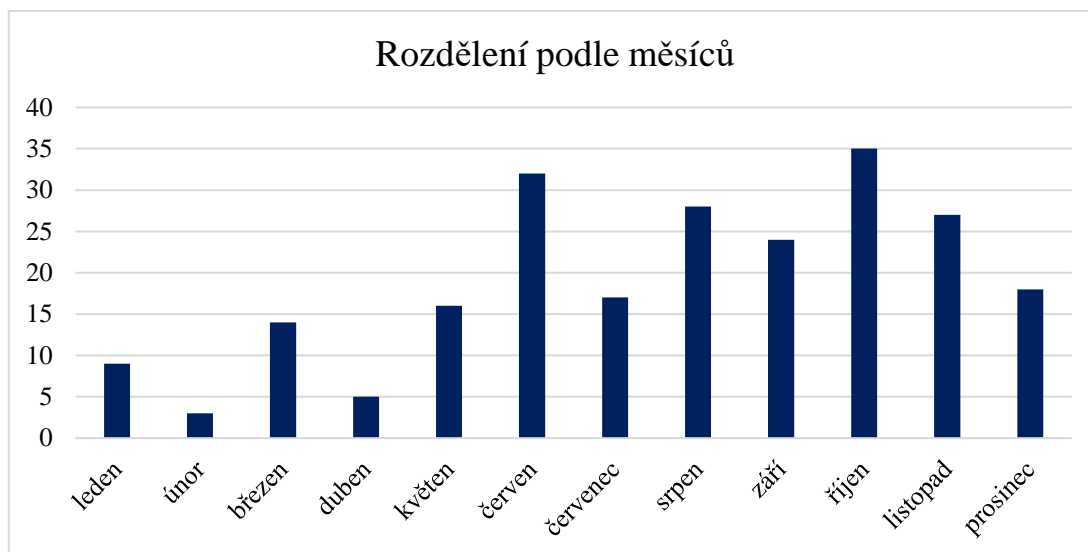
H_0 : Zastoupení obou pohlaví v páchaní přestupku „zákaz zastavení a stání na křižovatce“ je stejné.

H_1 : Neplatí H_0 , tj. zastoupení obou pohlaví v páchaní přestupku „zákaz zastavení a stání na křižovatce“ je různé.

Hladina významnosti testu byla zvolena $\alpha=0,05$. P-hodnota vyšla 0,000001 a tedy zamítáme H_0 ve prospěch H_1 . Tento výsledek je dle očekávání a (samozřejmě) v souladu s grafem 3 viz výše.

Graf 4 ukazuje rozdělení dopravního přestupku zákazu zastavení a stání v prostoru křižovatky podle měsíců spáchání.

Graf 4: Rozdělení dopravního přestupku zákazu zastavení a stání na křižovatce - podle měsíců spáchání



Zdroj: ODSH MěÚ Vimperk (2021), vlastní zpracování

Z grafu 4 je možné vyčíst, že nejvíce přestupků pro rok 2021 proběhlo v červnu a říjnu. V červnu 2021 to bylo celkem 32 případů a v říjnu 35 případů. Z dat je patrné, že mají vzestupnou tendenci do letních měsíců a na podzim tendenci klesající. Tato skutečnost může být zapříčiněna dobou, kdy data byla sbírána. Jedná se také o dobu Covidu-19, kde byly určité restrikce a lidé pracovali a zdržovali se pouze v místě svého bydliště. Postupem času docházelo k rozvolňování a tím pádem se opět dopravní provoz zvýšil.

Statistickou metodou Chí-kvadrátu nezávislosti bylo testováno, zda-li rozdíly mezi měsíci jsou statisticky významné. Nulová hypotéza (H_0 : Očekávaný počet měsíčních přestupků „zákaz zastavení a stání na křižovatce“ nezávisí na měsíci), a druhá hypotéza (H_1 : neplatí H_0), přičemž hladina významnosti je $\alpha=0,05$. Protože je p-hodnota menší než hladina významnosti, viz tabulka dole, zamítáme H_0 ve prospěch H_1 . Závěr tedy je, že existuje empirická evidence, že přestupek „zákaz zastavení a stání na křižovatce“ je páchan v určitých měsících více než v jiných. Tento výsledek je opět dle očekávání, které známe z grafu.

Opět byl použit chí-kvadrát test s nulovou hypotézou žádných rozdílů mezi měsíci. Tedy:

Chí-kvadrát test:

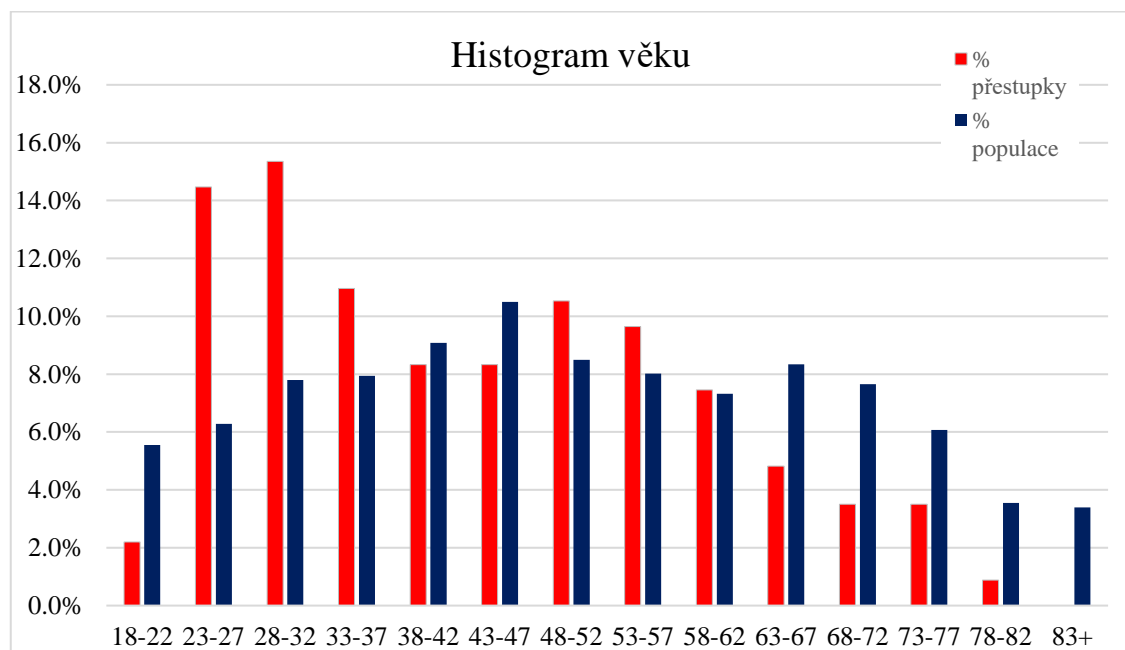
p-hodnota	0,000000003
-----------	-------------

H₀: Očekávaný počet měsíčních přestupků „zákaz zastavení a stání na křižovatce“ nezávisí na měsíci.

H₁: Neplatí H₀.

Dále je v této práci věnována pozornost závislosti věkové skupiny celkové populace a dat, které byly poskytnuty. Tyto výsledky jsou zpracovány do tří histogramů. Rozdíl mezi nimi je ten, že v prvním případě, jde o závislost věkové skupiny celkové populace se získanými daty, nezávisle na pohlaví a zbylé dva jsou rozděleny na muže a ženy. Jako další bod bych chtěla zmínit to, že poskytnutá data o celkové populaci jsou k 31.12. 2020 z toho důvodu, že aktuální data nebyla ještě k dispozici. (ČSÚ, 2020)

Graf 5: Histogram věku v závislosti na přestupku pro muže a ženy

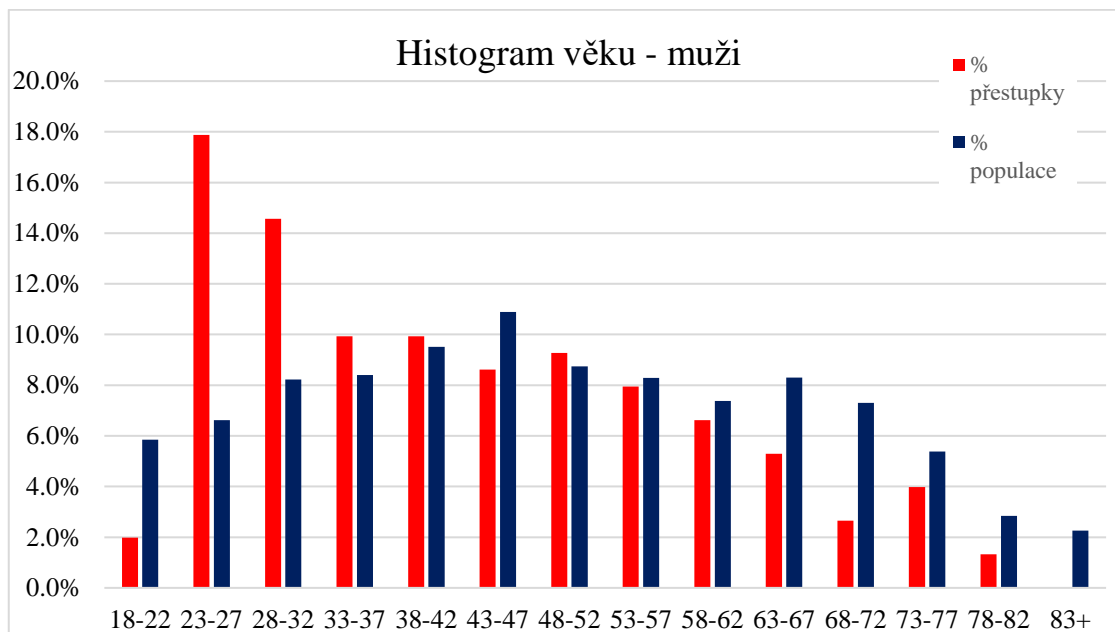


Zdroj: ODSH MěÚ Vimperk (2021), ČSÚ (2020), vlastní zpracování

Z grafu 5 vyplývá, že nejvíce dopravních přestupků bylo spácháno věkovou skupinou 28-32 let. Červený sloupec vypovídá o tom, že 15 % těchto přestupků bylo spácháno ve věkové hranici 28-32 let. Následuje věkové rozložení 23-27 let, 33-37 let, na stejné úrovni věkové skupiny 43-47 let a 48-52 let. Naopak věkovou skupinou 78-82 a 18-22 let bylo spácháno nejméně dopravních přestupků.

Graf 6 a graf 7 znázorňuje závislost mužů a závislost žen.

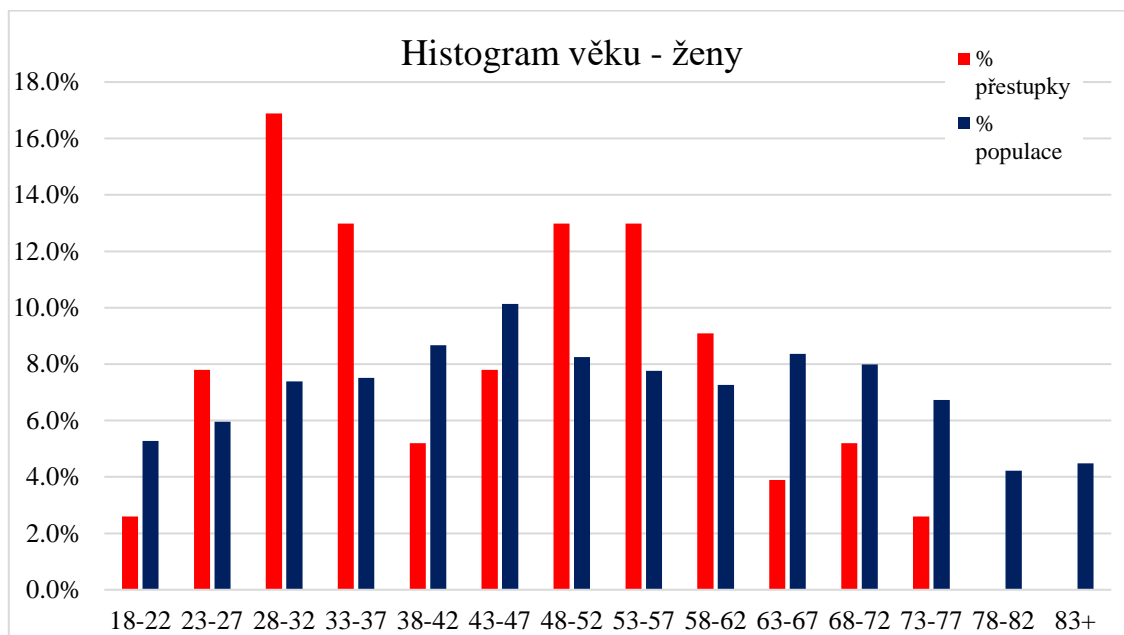
Graf 6: Histogram věku – muži



Zdroj: ODSH MěÚ Vimperk (2021), ČSÚ (2020), vlastní zpracování

V grafu 6 si můžeme všimnout, že počet přestupků je dvojnásobně téměř trojnásobně větší než populace mužů v této skupině. Tuto skutečnost bychom mohli připisovat tomu, že mladí řidiči nemají skoro žádnou praxi s řízením vozidla a stále se zdokonalují ve svých řídičských dovednostech, tudíž mohou páchat více přestupků než starší věkové skupiny. Tuto skutečnost, že přestupky u starších věkových skupin mají tendenci klesat, nám demonstruje červený sloupec. Můžeme tak tvrdit, že s přibývajícím věkem roste zkušenost a tím pádem se přestupky snižují. Jednou z dalších možností může a nemusí být také to, že starší věkové skupiny už tolik neřídí, nedovoluje jim to zdravotní stav nebo mají strach. Tyto dva uvedené příklady jsou pouze teoretické, na to bychom je mohli potvrdit, potřebovali bychom konkrétnější data a větší sběr dat.

Graf 7: Histogram věku – ženy



Zdroj: ODSH MěÚ Vimperk (2021), ČSÚ (2020), vlastní zpracování

V grafu 7 si můžeme všimnout, že ženy páchají více přestupků v mladších věkových skupinách stejně jako muži. Tato skutečnost může a nemusí mít stejný předpoklad jako u mužů. Bohužel tento graf může být zkreslený a některé hodnoty v různých skupinách působí podivně, konkrétně ve věkových skupinách 43-57. Tuto skutečnost připisujeme malému počtu pozorování v jednotlivých věkových skupinách.

9 Analýza vlivu chování řidičů na vznik zpomalení plynulosti dopravy

U tohoto tématu, přestupků obecně, můžeme říci, že existují a nelze se jim vyhnout ani v budoucnu. Bohužel se nikdy nesetkáme s tím, že by nikdo ze všech obyvatel v ČR mající řidičské oprávnění nespáchal ani jeden dopravní přestupek. To platí i v případě cizinců. Vzhledem k tomu, že moc dostupných dat o přestupcích za špatné parkování nenajdeme, rozhodla jsem se věnovat pozornost i dalším přestupkům, které zapříčiňují narušení plynulosti dopravy v některých případech i nehodu.

„Ministerstvo dopravy pravidelně předkládá seznam nejčastějších přestupků a trestných činů, kterých se řidiči dopouštějí a za které jsou jim evidovány body. Zásadní změny ve struktuře bodovaných přestupků a trestných činů nastaly 1. 8. 2011, kdy v platnost vstoupil zákon č. 133/2011, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zrušuje se ohodnocení jedním a šesti body a dochází k úpravě zařazení některých jednání v rámci bodových kategorií.“ (MD ČR, 2021) V následující tabulce 5 je znázorněn přehled nejčastěji evidovaných přestupkových jednání z hlediska bodového systému.

Tabulka 5: přehled nejčastěji evidovaných jednání zařazených do bodového systému

Jednání	Body	Podíl
1 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km.h-1 (ale více než 5 km.h-1)	2	29,40%
2 při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	2	17,63%
3 porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3	14,09%
4 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km.h-1 a více	3	9,80%
5 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km.h.-1 (ale více než 10 km.h-1)	2	7,74%
6 při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	3,73%
7 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km.h.-1 a více	3	2,37%
8 při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn Stůj daný při řízení provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	2,20%
9 se přes výzvu podle zvláštního právního předpisu odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	2,13%
10 Ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	7	1,99%
ostatní		8,92

Zdroj: MD ČR (2021), *Přestupky a trestné činy 2021*, str. 3

9.1 Nejčastěji evidované přestupky, detailní rozbor porovnání dat z předchozích let

Souhrn nejčastěji evidovaných přestupků ukazuje tabulka 6, kde jednotlivé přestupky jsou řazeny sestupně dle četnosti evidence za určité období, a očíslovány od 1 do 10.

Data jsou čerpána z webových stránek MD ČR, konkrétně z Přestupků a trestných činů za jednotlivé roky 2019, 2020 a 2021 a Informace o stavu bodového systému v České republice. Pro svojí práci jsem se rozhodla porovnat roky 2019, 2020 a 2021, a to z toho důvodu, že mi přišlo zajímavé ukázat, jak od roku 2019 počet přestupků klesl. Tuto skutečnost můžeme připisovat i k tomu, že v roce 2020 vypukl ve světě Covid-19 a „celý svět se změnil“. Tato situace měla za následek, že lidé pracovali z domova, obchody, restaurace a školy byly uzavřené a přešlo se do online prostředí a tím pádem klesl provoz na komunikacích a snížily se počty přestupků. V tabulce 7 najdeme stav evidence bodovaných jednání dle jednotlivých zákonů v letech 2019–2021.

Tabulka 6: Přehled deseti nejčastěji evidovaných přestupků v období let 2019-2021

Jednání		Rok 2019	Rok 2020	Rok 2021	
		Počet	Počet	Počet	Průměr za den
1	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h)	122 027	97 679	99 710	273
2	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	62 977	57 012	59 792	164
3	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	60 905	46 822	47 769	131
4	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více	35 277	33 209	33 249	91
5	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km/h (ale více než 10 km/h)	29 690	25 471	26 260	72
6	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	14 379	12 198	12 649	35
7	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km/h a více	8 519	8 431	8 026	22
8	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	9 051	7 120	7 461	20
9	se přes výzvu podle zvláštního právního předpisu odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	-	-	7 210	20
10	ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	6 595	6 096	6 758	19
	ostatní	32 979	28 414	30 247	89

Zdroj: MD ČR (2019-2021), vlastní zpracování

Z tabulky 6 vyplývá, že nejvíce dopravních přestupků v uvedeném období bylo spácháno při řízení vozidla, kde řidiči překročili nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h). Dalším čtenějším přestupkem bylo držení v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové zařízení. Následuje přestupek spočívající v porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu. Naopak nejméně čtenějším přestupkem, kdy v roce 2019 a 2020 nebyl zaznamenán žádný, bylo odmítnutí podrobit se vyšetření ke zjištění, zda nebyl řidič při řízení vozidla ovlivněn alkoholem nebo JNV.

Tabulka 7: Stav evidence bodovaných jednání dle zákonů v období 2019-2021

Zákon		Rok		
		2019	2020	2021
		Počet	Počet	Počet
361/2000 Sb.	o provozu na pozemních komunikacích	375 012	316 157	325 775
40/2009 Sb.	trestní zákoník	14 300	12 266	12 960
111/1994 Sb.	o silniční dopravě	638	307	396
Celkem		389 950	328 730	339 131

Zdroj: MD ČR (2019-2021), vlastní zpracování

Z tabulky 7 je patrné, že celkem bylo v roce 2019, tj. od 1. 1. 2019 do 31. 12. 2019, evidováno celkem 389 950 přestupků a trestných činů. O rok později čili v roce 2020 to již bylo o 61 220 případů méně. Průměrně byl za toto období, od 1. 1. 2019 do 31. 12. 2019, evidován přírůstek 1 068 bodovaných jednání za den, v roce 2020 to bylo již 898 bodovaných za den. Což opět lze připisovat situaci, která kvůli covidu nastala. Během roku 2021 docházelo k postupnému rozvolňování, a to vedlo k tomu, že se znovu zvýšil provoz na komunikacích, čímž tak vzrostl počet spáchaných přestupků a trestných činů o 10 401.

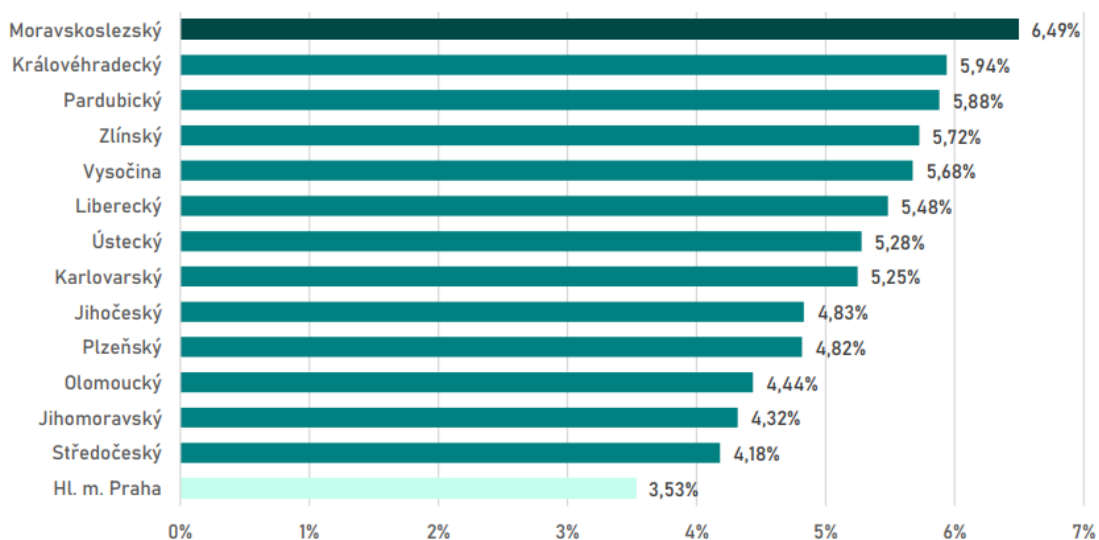
V roce 2021, tj. od 1. 1. 2021 do 31. 12. 2021 evidováno celkem 339 131 přestupků a trestných činů. Z tohoto počtu je připisováno 69 280 případů ženám jako řidičkám, což činí 20, 42 % ze všech evidovaných jednání. Průměrný přírůstek za období roku 2021 byl 929 bodovaných jednání za den. (MD ČR, 2021).

„Ze statistik jednoznačně vyplývá, že největšími hříšníky jsou muži. Ženy totiž spáchají přestupky nebo trestný čin pouze v pětina všech případů. Zato muži se nemají čím chlubit.

80 procent dopravních přestupků a činů jde totiž na jejich vrub. A to i přesto, že poměr registrovaných řidičů z hlediska pohlaví je téměř vyrovnaný (56 procent mužů a 44 procent žen)“. (ePojištění.cz, 2022)

V následujícím grafu 3 lze spatřit podíl evidovaných jednání s přihlédnutím k počtu řidičů v daném kraji.

Graf 8: Stav evidence jednání s přihlédnutím k počtu řidičů za rok 2021



Zdroj: MD ČR (2021), vlastní zpracování

Nejvíce hodnot vykazuje Moravskoslezský kraj 6,4 % a nejméně Hlavní město Praha 3,53 %. Jihočeský kraj s nejmenším počtem obyvatel se drží pod hranicí 5 %, celkově vykazuje 4,83 %.

Další část je věnována jednotlivým dopravním přestupkům a jejím sankcím, které jsou rozděleny dle závažnosti protiprávního jednání viz tabulka 8 a tabulka 9.

Tabulka 8: Přehled pokut a bodů za nejčastější dopravní přestupky – středně závažné

Přestupek	Středně závažné přestupky v (Kč)							
	Bloková pokuta		Pokuta ve správním řízení		Body		Zákaz řízení	
	Současná	Nová	Současná	Nová	Současné	Nové	Současný	Nový
Telefon za volantem	do 1 000	2 500	1 500 - 2 500	4 000 - 10 000	2	4	-	-
Řidič bez pásů, dítě bez autosedačku	do 2 000	1 500	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	4 (autosedačka nebo 3 pásy)	4	-	-
Nedání přednosti v jízdě	do 2 500	2 500	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000	4	4	1 až 6 (recidiva)	-
Ohrožení při přejíždění z pruhu do pruhu	do 2 000	1 500	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	5	4	-	-
Neuposlechnutí zákazu nebo příkazu směru jízdy	do 2 000	-	1 500 - 2 500	7 000 - 25 000	-	-	-	4 až 6
Jízda na motocyklu nebo mopedu bez ochranné přilby	do 2 000	1 500	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	3	4	-	-
Řízení bez řidičského oprávnění	-	-	25 000 - 50 000	25 000 - 75 000	4	4	12 až 24	18 až 36
Jízda s zadrženým řidičským oprávněním	-	-	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000	7	4	6 až 12	6 až 18
12 bodů u "cizince"	-	-	25 000 - 50 000	25 000 - 75 000	-	4	12 až 24	18 až 36

Zdroj: MD (2022), vlastní zpracování

V tabulce 8 najdeme přehled nejčastějších středně závažných dopravních přestupků. Jedná se o sankce a počty bodů za jednotlivé přestupky v současnosti ve srovnání s nově navrhovanou úpravou zákona. Nová úprava zákona navrhuje u těchto přestupků zvýšení hranice pokuty, ale i zvýšení či snížení bodového hodnocení a zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorového vozidla. Uvedené přestupky jsou nově hodnoceny 4 body.

Tabulka 9: Přehled pokut a bodů za nejčastější dopravní přestupky - méně závažné

Přestupek	Méně závažné přestupky							
	Bloková pokuta		Pokuta ve správním řízení		Body		Zákaz řízení	
	Současná	Nová	Současná	Nová	Současné	Nové	Současný	Nový
Zapomenuté doklady	do 2 000	do 1 500 (domluva)	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Nerozsvícená světla	do 2 000	do 1 500 (domluva)	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Špatné parkování	do 2 000	do 1 500 (domluva)	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Vyhazování věcí z auta za jízdy	do 2 000	do 1 500 (domluva)	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Obtěžování ostatních nadměrným hlukem, rozstříkáním kaluží	do 2 000	do 1 500 (domluva)	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Porušení zákazu zastavení nebo stání	do 2 000	do 1 500 (domluva)	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Jízda bez pásů (přepravovaná osoba)	do 2 000	1 500	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Parkování na místě pro invalidy	do 2 500	2 500	5 000 - 10 000	4 000 - 10 000	-	-	-	-
Omezení jízdy	do 2 500	1 500	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000	-	-	1 až 6 (recidiva)	-
Řízení se zajištěným řidičským průkazem	-	-	-	4 000 - 10 000	-	-	-	-
Nepodrobení se dopravě psychologickému vyšetření	do 10 000	-	2 500 - 5 000	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Neodevzdání ŘP nebo ORV (osvědčení o registraci vozidla)	do 10 000	-	2 500 - 5 000	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Technická silniční kontrola	do 2 000	2 500	1 500 - 2 500	4 000 - 10 000	-	-	-	-
Ostatní drobné přestupky	do 2 000	do 1 500 (domluva)	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	-	-	-	-

Zdroj: MD (2022), vlastní zpracování

V tabulce 9 se zaměřujeme na méně závažné přestupky. Kde stejně jako v tabulce 8 jsou zmíněné nejčastější dopravní přestupky a jejich výše pokuty. Bodové hodnocení za takto méně závažné přestupky zcela absentuje.

10 Vyhodnocení chování řidičů vozidel jako faktor plynulosti dopravy

Ze získaných dat a z celkové statistické analýzy nám vyplynulo, že situace s plynulostí dopravy byla nejvíce kritická v měsících červnu až listopadu, vyjma července, u mladších ročníků 23 – 33 let, mužů i žen, kdy bylo spácháno nejvíce přestupků, konkrétně parkování v křižovatkách, respektive přestupek dle ustanovení § 125f odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., konkrétně porušení ustanovení § 27 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. dále jen přestupku.

Výsledkem celé analýzy bylo zjištění, že v mladších věkových skupinách byl podíl přestupků vyšší než podíl lidí v ní, jak u mužů, tak i u žen. Tuto skutečnost může a nemusí zapříčinit to, že lidé v mladších věkových skupinách nemají takovou praxi jako ti ze starších věkových skupin, u kterých evidujeme menší počet porušení pravidel silničního provozu a tím i narušení plynulosti dopravy.

Bohužel, jak jsem se již zmiňovala na začátku praktické části, v některých situacích se výsledky zdají být zkreslené, a to zejména u grafu č. 7. Tato skutečnost byla zapříčiněna skutečností, že jsme zde měli malý počet pozorování.

Provedenou analýzou jsem chtěla poukázat na to, jaká nejčastější věková skupina páchá tento dopravní přestupek, který má za následek narušení plynulosti dopravy. I takovýto „obyčejný přestupek“ jako je zákaz zastavení a stání v křižovatce, může vyvolat agresivitu u jednotlivých řidičů a tím je vyburcovat k páchání dalších, jiných, závažnějších přestupků.

Z provedeného šetření bylo zjištěno, že dopravní přestupek zákazu stání a zastavení v křižovatkách byl za rok 2021 ve městě Vimperk spáchán celkově 228 řidiči. Z tohoto celkového počtu připadá 151 přestupků na muže a 77 přestupků na ženy. Tudiž kdybychom ke každému tomuto přestupku přiřadili jednu minutu čekání, než se ostatní účastníci dopravního provozu zařadí do silničního provozu, dostali bychom se na 228 minut, tj. 3 hodiny a 48 minut. Tato hypotetická výsledná doba zpomalení provozu na pozemních komunikacích, pak přináležející jen městu Vimperk, a to navíc s přihlédnutím k tomu, že rok 2021 byl rokem, kdy z důvodu Covid-19 byla nařízena různá omezující vládní opatření spočívající v omezení pohybu osob, kdy se občané spíše zdržovali v místě svého bydliště, což vedlo ke snížení hustoty provozu a tím k méně četnějšímu páchání přestupků. Kdybychom pokračovali dál a vzali každé město s obdobným počtem obyvatel

a přiřadili bychom ke každému stejný počet dopravního přestupku jako ve městě Vimperk dostáváme se na číslo 912 přestupků za zákaz zastavení a stání v křižovatce, tj. 15 hodin a 12 minut čekání. A to jsme brali v potaz pouze města, která měla obdobný počet obyvatel kolem tj. 7200. Když bychom pak vzali celou Českou republiku a počet spáchaného dopravního přestupku zákazu zastavení a stání v křižovatce v každém městě naší země, můžeme se dostat až do řádu stovek hodin čekání. A to jsme pouze přiřadili ke každému přestupku pouze minutu, což na některých úsecích s horší viditelností nemusí být pravda, tam se doba čekání může prodloužit. Je až neuvěřitelné jak bezohlednost a agresivita řidičů při dopouštění se „jen“ tohoto dopravního přestupku má takový vliv na dopravní tok.

Vzhledem ke zjištěnému vyplývá, že ti řidiči, kteří nedodržují zákonem danou vzdálenost parkování od křižovatky, zpomalují plynulost provozu a tím zejména potenciaálně ohrožují životy jiných řidičů, chodců a ostatních účastníků silničního provozu. Nedodržení zákonem stanovených vzdáleností parkování vede k nedostatečnému rozhledu z pohledu ostatních účastníků silničního provozu a jejich následnému ztíženému zařazení do plynulého provozu a mnohdy se řidiči zařadí raději do jiného jízdního pruhu nebo volí delší, jinou cestu jen aby nemuseli dlouho čekat. Což, ale ve výsledku směřuje ke vzniku externalit pro řidiče, protože ti si vyberou delší, avšak plynulejší cestu.

11 Návrh opatření vedoucí ke zlepšení situace

Jak již zde bylo uvedeno, v České republice stále přibývá více automobilů, než parkovacích míst což vede k tomu, že lidé parkují opravdu „všude“. Pokud chceme posoudit možnosti zlepšení této situace, je také nutné identifikovat faktory, které ovlivňují řidiče k páchání tohoto přestupku:

- Nedostatek parkovacích míst
 - V bydlišti – s touto skutečností se často setkáváme na sídlištích, kde lidé nemají moc možností, kde zaparkovat.
 - V práci – zaměstnavatel neposkytne dostatek parkovacích míst pro své zaměstnance.
 - V centru měst.
- Nedostatek času – lidé často dělají věci na poslední chvíli nebo si špatně vyměří čas, a to vede k tomu, že zastavují a stojí na místech, kde tím porušují zákon a omezují a zpomalují ostatní účastníky silničního provozu.
- Únava a lenost – při velkém vyčerpání je člověk líný a zaparkuje například před provozovnou obchodu, poštou, úřadem s tím, „že si vyřídí rychle svou záležitost, že nakoupí a je hned zpátky“, bohužel si však již neuvědomuje, že tím omezuje další řidiče.

Z naší analýzy vyplývá, že dopravní přestupek (zákaz zastavení a stání v křižovatce) páchá nejvíce kategorie mladší věkové skupiny. Pokud tedy chceme zlepšit tuto situaci, je nutné abychom přesvědčili právě tyto řidiče, aby již tento dopravní přestupek nepáchali nebo jej omezili, a to prostřednictvím následujících doporučení:

- Zpřísnění pokut a přidělování bodů

V případě zpřísnění pokuty a možného přidělení bodů řidiči mělo by toto opatření přispívat k méně četnějšímu páchání tohoto dopravního přestupku. Nejen, že to není pro stát nákladné, protože není žádná potřeba něco pořizovat či instalovat, naopak je to pro stát výhodné, protože zpřísnění pokuty za tento druh přestupku povede k výběru pokut ve vyšších sazbách, a tím k navýšení příjmů do státního rozpočtu. A pro ostatní účastníky silničního provozu to může přispět k plynulejšímu zařazení do dopravního toku.

- Pravidelná kontrola policií nebo automatickým technickým prostředkem

Provádění kontrol na problematických křižovatkách a frekventovaných komunikacích policíí. Tato varianta je finančně a časově náročnější, a proto by bylo dobré využít i jiné prostředky, a to automatizovaný technický prostředek, který by se naprogramoval, tak aby snímal SPZ vozidel, která nebudou dodržovat patřičnou vzdálenost parkování u křižovatek. Tato patřičná vzdálenost by byla ohraničená čarou. Tedy v každé křižovatce, v každém městě, na těch nejvíce frekventovaných a problematických křižovatkách, by se jasně vymezil prostor, kde se parkovat nesmí. Tato „vyznačená čára“ by pak napomohla v prováděných kontrolách těchto křižovatek. Kontrola by pak byla naplánována v nejvíce frekventovaných hodinách, tj. ráno, odpoledne, podvečer, tedy v časech, kdy lidé odvázejí své děti do školek/škol, vyzvedávají děti či se vracejí domů z práce. Častější kontrola a využití automatického technického prostředku není tak náročná a nákladná jako kontrola policistů.

- Řidičský průkaz na zkoušku

Řidičský průkaz na zkoušku je z mého pohledu jeden z nejvíce motivujících faktorů, který může nejvíce ovlivnit řidiče k tomu, aby nespáchali žádný dopravní přestupek, a to z toho důvodu, že při nedodržování zákonů jim „nemusí příslušný registr řidičů vydat řidičský průkaz“. Nejen, že tato varianta sníží nehodovost, dopravní přestupky, ale může i zachránit životy. „Na základě praktických zkušeností s vysokou mírou nehodovosti řidičů začátečníků (zejména mladých řidičů) byl v některých zemích zaveden řidičský průkaz na zkoušku. Toto zkušební období trvá 2 roky. Pokud v této době řidič začátečník poruší hrubě dopravní předpisy a není zde rozhodující, zda zapříčiní nehodu nebo ne, je povinen na své náklady absolvovat doškolovací kurz s přezkoušením teoretických znalostí i praktických dovedností. Zkušební doba potom běží od obdržení nového ŘO na zkoušku. Teprve po uplynutí zkušební doby obdrží tento řidič platné ŘO. Po zavedení tohoto institutu bylo prokázáno celkové snížení počtu dopravních nehod, na kterém se podílela právě kategorie řidičů začátečníků. Jako příklad můžeme uvést Rakousko, kde došlo po zavedení řidičských průkazů na zkoušku k poklesu počtu úmrtí v důsledku dopravní nehody o 140 osob během jednoho roku!“ (Centrum dopravního výzkumu, 2007)

Závěr

Doprava byla, je a bude součástí civilizace. Slouží k přesunu lidí, věcí, zboží a zvířat a dalším potřebám. Tato bakalářská práce se zabývá plynulostí v dopravě a jaký vliv mají dopravní přestupky na její ovlivnění. V této práci byl stanoven hlavní cíl, a to vyhodnocení chování řidičů vozidel jako faktor plynulosti dopravy. Vedlejším cílem pak návrh vedoucí ke zlepšení situace.

V teoretické části byly vysvětleny základní pojmy jako doprava a její druhy, dopravní chování řidičů a faktory, které ho ovlivňují. Rovněž popisuje rizikové chování řidičů, nehodovost, pojem dopravní nehody a v neposlední řadě vymezuje konkrétní druhy přestupků. Dále se teoretická část zabývala osobností řidičů a také jejich typologií.

Praktická část se věnovala analýze a následné komparaci přestupků spáchaných na území města Vimperk s celkovým počtem přestupků spáchaných v Jihočeském kraji. Mimo jiné i návrhem, opatřením, vedoucí ke zlepšení situace. Analýza byla provedena na zákazu zastavení a stání v křižovatkách, u mužů a žen v různých jednotlivých věkových skupinách. Komparace byla tedy provedena na základě pohlaví a věkové skupiny. Výsledkem bylo zjištění, že v mladších věkových skupinách byl počet přestupků vyšší než počet lidí v ní, jak u mužů, tak i u žen. Můžeme říci, že to může a nemusí zapříčinit skutečnost, že řidiči v mladších věkových skupinách nemají takovou praxi jako ty starší věkové skupiny, u nichž tolik přestupků není.

Cílem rovněž bylo poukázat na to, jak i obyčejný dopravní přestupek jako je zákaz zastavení a stání v křižovatce, může zpomalit plynulost dopravy. Kvůli řidičům, kteří nedodržují zákonem danou vzdálenost parkování od křižovatky, dochází ke zpomalení jízdy ostatních řidičů, neboť ti mají omezený výhled do prostoru křižovatky, čímž se tak zvyšuje riziko kolizní situace vozidel projíždějících danou křižovatkou. Mnoho řidičů se také raději zařadí do jiného jízdního pruhu, aby nemuseli dlouho čekat na bezpečné projetí křižovatkou nebo zvolí jinou objízdnu trasu, která může být delší, avšak řidičům umožní bezpečný a plynulý průjezd.

Bylo identifikováno několik příčin vedoucích k častějšímu páchání přestupku zákazu zastavení a stání v křižovatce. Na základě tohoto zjištění bylo vytvořeno šest návrhů, které mohly snížit počty dopravních přestupků či právě tohoto konkrétního.

Přestupky nelze vymýtit, přestupky byly, jsou a stále budou, neboť na řidiče je kladena velká odpovědnost, kdy na jeho chování působí mnoho vnějších a vnitřních faktorů. Tato

bakalářská práce může sloužit jako podklad pro zástupce měst, jejichž snahou je zajistit bezpečnost a plynulost silniční dopravy a zároveň zajistit i bezpečnost pro své občany tedy zájem chráněný zákonem.

Summary

In this bachelor thesis I will deal with the behavior of car drivers as a factor of traffic flow with a focus on traffic offenses. The theoretical part deals with the definitions around transportation, i.e., the basic concepts of transportation, as well as personalities and typologies of drivers and selected types of traffic offenses. The practical part focuses on one specific offense: § 125f paragraph 1 of Act No. 361/2000 Coll., more specifically § 27 paragraph 1 d) of Act No. 361/2000 Coll. No stopping and standing at the crossroads. The next part of this work is the statistical part, which evaluates the violation of this offense using data from the city of Vimperk. At the end of the work, measures leading to the improvement of the situation are proposed.

Keywords: transport, traffic offenses, analysis, comparison, traffic flow

Seznam použité literatury

- BASLER, J. & MRÁZEK, M. (2018). *Počítačové hry a jejich místo v životě člověka*. Olomouc: Universita Palackého v Olomouci
- BESTA, P. (2007). *Porovnání jednotlivých druhů dopravy*. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava
- BOUCHNER, P., NOVOTNÝ, S., ROZHDESTVENSKIY, D., VÁLEK, J., KALDECOVÁ, J., SVOBODA, P. & ČERNÝ, M. (2014). *Metodika automatizovaného vyhodnocování agresivního chování*. Praha: ČVUT Praha, Fakulta dopravní SPEL a. s.
- BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H. (2009). *Doprava a společnost – Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum
- CAKIRPALOGLU, P. (2012). *Úvod do psychologie osobnosti*. Praha: Grada
- ČSN 73 6102. (2012). *Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví
- ECKHARDT, M. J., FILE, S. E., GESSA, G. L., GRANT, K. A., GUERRI, C. & HOFFMAN, P. L. (1998). *Effects of moderate alcohol consumption in the central nervous system*. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, Bethesda, Maryland, USA: National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism
- FENELON, K. G. (2018). *The Economics of road transport*. Taylor & Francis.
- FITCH, G. A., SOCCOLICH, S. A., GUO, F., McCLAFFERTY, J., FANG, Y., OLSON, R. L., PEREZ, M. A., HANOWSKI, R. J., HANKEY, J. M. & DINGUS, T. A. (2013). *The impact of handheld and hands-free cell phone use on driving performance and safety-critical event risk*. (Report No. DOT HS 811 757). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration
- GILLERNOVÁ, I., KEBZA, V. & RYMEŠ, M. (2011). *Psychologické aspekty změn v české společnosti*. Praha: Grada
- GRÜNDL, M. (2005). *Fehler und Fehlverhalten als Ursache von Verkehrsunfällen und Konsequenzen für das Unfallvermeidungspotenzial und die Gestaltung von Fahrerassistenzsystemen*. Regensburg
- HANZLÍKOVÁ, I. (2004). Proč selháváme za volantem. *Psychologie dnes*, 6, 14-15

- HAVLÍK, K. (2005). *Psychologie pro řidiče: Zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál
- HAVLÍK, K. (2013). *Kompendium praktické dopravní psychologie a psychodiagnostiky*. Klatovy: Centrum psychologie práce a Sdružení dopravních psychologů a dopravních specialistů
- HIRT, M., BRZOBOHATÁ, A., ĎATKO, M., KRAJSA, J., VOJTÍŠEK, T. & ZELENÝ, M. (2012). *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada
- HOLUBOVÁ, V. (2014). *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava
- JANOŠOVÁ, P., KOLLEROVÁ, L., ZÁBRODSKÁ, K., KRESSA, J. & DĚDOVÁ, M. (2016). *Psychologie školní šikany*. Praha: Grada
- JANOUSEK, K., FITŘÍKOVÁ, D., PROCHÁZKOVÁ, D. & ŽMOLÍK, CH. (2011). *Automobil v podnikání*. Olomouc: Anag
- KAMPF, R. & KOLÁŘ, J. (2012). *Doprava a přeprava I: studijní opora pro kombinované studium: bakalářský studijní program*. České Budějovice: Vysoká škola technická a ekonomická
- KOCOUREK, J. (2011). *Metodika sledování dopravních konfliktů*. Praha: Česká technika-nakladatelství ČVUT
- KUČEROVÁ, H. (2002). *Dopravní přestupky v praxi aneb projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. Praha: Linde
- KRUTÍLEK, O. (2014). *Monitoring evropské legislativy 2013-2014*. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury
- KŘIVDA, V., RICHTÁŘ, M. & OLIVKOVÁ, I. (2007). *2. Silniční doprava*. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava
- LÁTALOVÁ, K. (2013). *Agresivita v psychiatrii*. Praha: Grada
- LEITNER, M. & VRANÁ, J. (2012). *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. Praha: Linde
- LISÁ, Z. (2011). *Agresivita na silnicích aneb Proč se za volantem chováme jinak?* Praha: Wolters Kluwer
- MARTÍNEK, Z. (2015). *Agresivita a kriminalita školní mládeže*. Praha: Grada

- MATYÁŠOVÁ, L. (2009). *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer
- MCNAB, CH. (2010). *Jak přežít cokoli a kdekoli: příručka pro přežití za každých podmínek a v jakémkoli prostředí*. Praha: Grada
- NEIGHBORS, C., VIETOR, N. A. & KNEE, C. R. (2002). A motivational model of driving anger and aggression. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 28 (3), 324-335
- PERRY, A. R. & BALDWIN, D. A. (2000). Further evidence of associations of type A personality scores and driving-related attitudes and behavior. *Perceptual and Motor Skills*, 91(1), 147-154
- PŘIBYL, P., JANOTA, A. & SPALEK, J. (2008). *Analýza a řízení rizik v dopravě*. Praha: BEN – technická literatura
- REHNOVÁ, V. & ČERNOCHOVÁ, D. (2013). Rizikové skupiny řidičů a jejich rehabilitace. In ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M. & ČERNOCHOVÁ, D. *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Grada
- ROTTER, J. (1966). Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. *Psychological Monographs*, 80(1), 1-28
- SMEJKAL, V. & SCHELOVÁ BACHRACHOVÁ, H. (2011). *Velký lexikon společenského chování*. Praha: Grada
- SOBOTKOVÁ, V. N., BLATNÝ, M., HRDLIČKA, M. & JELÍNEK, M. (2014). *Rizikové a antisociální chování v adolescenci*. Praha: Grada
- STOCK, CH. (2010). *Syndrom vyhoření a jak jej zvládnout*. Praha: Grada
- ŠTĚRBA, R. (2010). *Mezinárodní organizace v dopravě*. Praha: České učení technické
- ŠTIKAR, J. & HOSKOVEC, J. (1995). *Přehled dopravní psychologie: historie, teorie, výzkum, aplikace*. Praha: Karolinum
- ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J. & ŠMOLÍKOVÁ, J. (2006). *Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. Praha: Karolinum
- ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J. & ŠTIKAROVÁ, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum
- ŠUCHA, M. (2009). *Agresivita na cestách*. Olomouc: Universita Palackého v Olomouci

ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M. & ČERNOCHOVÁ, D. (2013). *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Grada Publishing

ŠUPŠÁKOVÁ, P. (2017). *Řízení rizik při poskytování zdravotních služeb: manuál pro praxi*. Praha: Grada Publishing

VANTUCH, P. (2011). *Trestní zákoník s komentářem: k ...*. Olomouc: ANAG

VARVAŘOVSKÝ, P., VALÁŠEK, M., KOUSAL, I. & KOCOUREK, M. (2012). *Přestupky*. Brno: Kancelář veřejného ochránce práv

VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z. & BOHUSLAV, L. (2016). *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck

VÝROST, J., SLAMĚNÍK, I. & SOLLÁROVÁ, E. (2019). *Sociální psychologie: teorie, metody, aplikace*. Praha: Grada

ZAORAL, A., HAVLÍČKOVÁ, D., HORÁKOVÁ, M., LEHNEROVÁ, J., SETL, M., ŠUCHA, M. & ŽÍŽALOVÁ, I. (2010). *Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel*. Brno: Centrum dopravního výzkumu

ZELENÝ, L. (2017). *Osobní přeprava*. Praha: C. H. Beck

ŽÁČKOVÁ, H. & JUČOVIČOVÁ, D. (2017). *Nepozornost, hyperaktivita a impulzivita: záporny i klady ADHD v dospělosti*. Praha: Grada

Elektronické zdroje

Aktuálně.cz. (2021). V Česku vloni počet aut opět stoupl, je jich přes šest milionů a jsou ještě starší. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/v-cesku-vloni-pocet-aut-opet-stoupl-je-jich-pres-sest-milion/r~0759b002608111eb8972ac1f6b220ee8/#:~:text=Po%C4%8Det%20osobn%C3%ADch%20aut%20na%20%C4%8Desk%C3%BDch,aktu%C3%A1ln%C3%ADch%20%C3%BAdaj%C5%AF%20Svazu%20dovozc%C5%AF%20automobil%C5%AF.,%20https://portal.sda-cia.cz/index.php?l=Asda>

Autoperiskop.cz. (2022). Každou šestou dopravní nehodu zavíní nepozornost řidiče. Dostupné z: <https://autoperiskop.cz/kazdou-sestou-dopravni-nehodu-zavini-nepozornost-ridice/>

- BENEŠOVSKÁ, J. (2009). Agresivita za volantem. Dostupné z: <http://www.maminka.cz/clanek/chovani-a-vztahy/agresivita-za-volantem>
- BESIP MD ČR. (2019). *Nedání přednosti v jízdě*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: <https://besip.cz/getattachment/a4e5d982-c744-4e78-8938-4cc4921dee7b/Nedani-prednosti-v-jizde.pdf>
- BESIP. (2022). Alkohol a drogy za volant a řídítka nepatří. Dostupné z: <https://besip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Alkohol-a-drogy>
- BESIP. (2022). Předjíždění. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-media/Clanky/Predjizdeni>
- BESIP. (2022). Připoutejte se, prosím. Dostupné z: <https://www.besip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Pripoutejte-se,-prosim>
- BESIP. (2022). Telefonování za jízdy je nebezpečné. Dostupné z: <https://www.besip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Telefonovani-za-jizdy-je-nebezpecne>
- Centrum dopravního výzkumu. (2007). Řidiči začátečníci. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/ridici-zacatecnici/?id=1292#:~:text=Na%20z%C3%A1klad%C4%9B%20zku%C5%A1enost%C3%AD%20s%20vysokou,se%20v%20posledn%C3%ADch%20letech%20sni%C5%BEoval.>
- Centrum služeb pro silniční dopravu. (2014). Kdo má přednost v jízdě. Dostupné z: <https://www.cspds.cz/195-kdo-ma-prednost-v-jizde>
- Centrum služeb pro silniční dopravu. (2014). Telefonovat za jízdy. Dostupné z: <https://www.cspds.cz/815-telefonovat-za-jizdy>
- ČSÚ. (2020). Věkové složení obyvatelstva – 2020. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/vekove-slozeni-obyvatelstva-2020>
- Dopravní-právo.cz. (2018). Dopravní přestupky. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>
- ePojištění.cz. (2022). Jaké dopravní přestupky páchají čeští řidiči nejčastěji? Dostupné z: <https://www.epojisteni.cz/aktuality-nejcastejci-dopravni-prestupky-body/>
- HUBÁČEK, J. (2014). Rozsudek jménem republiky Nejvyššího správního soudu 7 As 86/2014-27. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nsscr/7-as-86-2014-27>

iDNES.cz. (2018). Expert: Řidič by měl vyzvat k použití pásu, pokutu vždy platí nepřipoutaný. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/ridic-bezpecnostni-pas-pripoutani-nasledky-odpovednost-spolujezdec.A180503_152847_domaci_jkk

JAMES, L. & NAHL, D. (2002). *Dealing With Stress And Pressure In The Vehicle Taxonomy of Driving Behavior: Affective, Cognitive, Sensorimotor*. Dostupné z: <http://www.drdriving.org/articles/taxonomy.htm>

JAMES, L., NAHL, D. (2002). *Dealing With Stress And Pressure In The Vehicle Taxonomy of Driving Behavior: Affective, Cognitive, Sensorimotor*. Edmonton, Canada: University of Alberta Press, Dostupné z: <http://www.drdriving.org/articles/taxonomy.htm>

KŘÍŽ., M. (2018). Rozsudek jménem republiky Nejvyššího správního soudu 5 As 104/2008-45. Dostupné z: <https://iudictum.cz/10855/5-as-104-2008-45>

KROTÁK, T. (2010). *Modely chování řidiče*. Dostupné z: http://home.zcu.cz/~rcermak/opvk_cm/M_01.pdf

MALÍK, R. (2016). Rozsudek jménem republiky Nejvyššího správního soudu 9 As 62/2016-34. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nsscr/9-as-62-2016-34>

MD ČR. (2022). Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2021. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu>

MD ČR. (2020). Informace o stavu bodového systému v České republice. Přestupky a trestné činy. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(4\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(4)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx)

MZ ČR. (2012). Metodický pokyn pro postup při vyšetřování specifikovaných návykových látek v krvi anebo v moči. Dostupné z: http://ftp.aspi.cz/aspi/vestniky/ZD2012_9.pdf

Nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiné návykové látky a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou. (2014). Dostupné z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=41/2014&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

Policie České republiky. (2021). *Statistika nehodovosti*. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Policie České republiky. (2021). *Zákony a vyhlášky v silniční dopravě*. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zakony-v-silnicni-doprave.aspx>

Policie České republiky. (2022). *Statistika nehodovosti*. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Prevence-praha.cz. (2022). *Co je rizikové chování v dopravě*. Dostupné z: <http://www.prevence-praha.cz/index.php/rizikove-chovani.html>

PRŮCHA, P. (2012). *Rozsudek jménem republiky Nejvyššího správního soudu 3 As 3/2012-20*. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nsscr/3-as-3-2012-20>

Repardo.cz. (2018). *Řízení pod vlivem alkoholu a drog*. Dostupné z: <https://www.repado.cz/projekt/rizeni-pod-vlivemalkoholu-a-drog/>

TOMEŠOVÁ, J. (2017). *Testně právní odpovědnost za dopravní nehodu při nedání přednosti v jízdě*. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/trestni-pravo/trestnepravni-odpovednost-za-dopravni-nehodu-pri-nedani-prednosti-v-jizde>

Top-pojištění.cz (2022). *10 nejčastějších příčin dopravních nehod*. Dostupné z: <https://www.top-pojisteni.cz/pojistovaci-poradna/novinky-ze-sveta-pojisteni/10-nejcastejsich-pricin-dopravnich-nehod>

Usnesení ústavního soudu č. j. IV. US 2609/18-1. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/uscr/iv-us-2609-18-1>

Zákon č. 361/2001 Sb., zákon o pozemních komunikacích a o změnách některých předpisů (2001). Dostupné z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. (2004). Dostupné z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=500/2004&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (2001). Dostupné z:

<https://aplikace.mvcr.cz/sbirka->

[zakonu/SearchResult.aspx?q=56/2001&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=56/2001&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

ZUCKERMAN, M. (2007). Sensation seeking and risky behavior. *American Psychological Association*. Dostupné z: <https://doi.org/10.1037/11555-000>

Seznam tabulek, grafů a obrázků

Tabulka 1: Přehled typů řidičů.....	15
Tabulka 2: Překročení rychlostních limitů v obci.....	32
Tabulka 3: Překročení rychlostních limitů mimo obec.....	32
Tabulka 4: Telefonování za jízdy	33
Tabulka 5: Přehled nejčastěji evidovaných jednání zařazených do bodového systému.	52
Tabulka 6: Přehled deseti nejčastěji evidovaných přestupků v období let 2019-2021 ...	53
Tabulka 7: Stav evidence bodovaných jednání dle zákonů v období 2019-2021.....	54
Tabulka 8: Přehled pokut a bodů za nejčastější dopravní přestupky – středně závažné	56
Tabulka 9: Přehled pokut a bodů za nejčastější dopravní přestupky - méně závažné	57
Graf 1: Hlavní příčiny dopravních nehod za rok 2021	29
Graf 2: Nejčastější příčiny dopravních nehod za rok 2021	30
Obrázek 1: Schéma popisu projevů nevhodného chování	27
Obrázek 2: Doporučená bezpečnostní vzdálenost	40

Seznam zkratk

ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČVUT	České vysoké učení technické Praha
JNV	Jiná návyková látka komunikacích a změnách některých zákonů
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MZ ČR	Ministerstvo zdravotnictví České republiky
ODSH MěÚ Vimperk	Odbor dopravy a silničního hospodářství, Městský úřad Vimperk
PČR	Policie České republiky
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SÚS	Správa a údržba silnic
Zákon č. 361/2000 Sb.	Zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
Zákon č. 56/2001 Sb.	Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů