

Univerzita Hradec Králové
Pedagogická fakulta
Katedra sociální patologie a prevence

Rizikové chování řidičů motorových vozidel

Bakalářská práce

Autor: Drahomíra Fojtů
Studijní program: M7507 Specializace v pedagogice
Studijní obor: Sociální komunikace v neziskovém sektoru
Vedoucí práce: Mgr. Stanislava Hoferková, Ph.D.

Univerzita Hradec Králové
Pedagogická fakulta

Zadání bakalářské práce

Autor: **Drahomíra Fojtů**

Studijní program: B7507 Specializace v pedagogice

Studijní obor: Sociální komunikace v neziskovém sektoru

Název závěrečné práce: Rizikové chování řidičů motorových vozidel

Název závěrečné práce AJ: Hazardous Behavior of Drivers

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Bakalářská práce se zabývá rizikovým chováním řidičů motorových vozidel a jeho vztahem k ostatním účastníkům silničního provozu. V teoretické části práce jsou vymezeny hlavní pojmy, rozbor druhů rizikového chování řidičů a jeho příčin, sankcionování a jeho účinnost, prevence tohoto chování. V práci jsou dále analyzována zákonná opatření v ustanovení přestupkového zákona.

Empirická část práce se zabývá problematikou rizikového chování řidičů MV, využívá metodu analýzy odborných pramenů a statistických údajů.

Garantující pracoviště: Katedra sociální patologie a sociologie, Pedagogická fakulta

Vedoucí práce: Mgr. Stanislava Hoferková, Ph.D.

Konzultant:

Oponent: PhDr. Václav Bělík, Ph.D.

Datum zadání závěrečné práce: 7. 2. 2014

Datum odevzdání závěrečné práce:

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně pod vedením Mgr. Stanislavy Hoferkové, Ph.D. a uvedla jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne 15. 04. 2015

Drahomíra Fojtů

Poděkování:

Na tomto místě bych velice ráda poděkovala Mgr. Stanislavě Hoferkové, Ph.D. za odborné vedení bakalářské práce, za ochotu, cenné rady a připomínky. Za trpělivý přístup a rady také děkuji Mgr. et Mgr. Zdeňce Balcarové, Ph.D.

Anotace

Bibliografický záznam:

FOJTŮ, Drahomíra. *Rizikové chování řidičů*. Hradec Králové: Pedagogická fakulta Univerzity Hradec Králové, 2015.50s. Bakalářská práce.

Bakalářská práce se věnuje popisu rizikového chování řidičů motorových vozidel na pozemních komunikacích. Popisuje riziková chování způsobená různými faktory, včetně návykových látek, osobnostních charakteristik řidiče. Zvláštní pozornost práce věnuje rizikovým skupinám řidičů, vymezených věkem, popisuje vysokou rizikovitost rychlé jízdy a věnuje se znalosti dopravních předpisů. Část práce se zabývá prevencí dopravních nehod, preventivním akcím Policie ČR a BESIPem, dopravní výchovou v rámci MŠMT.

Pomocí studia a analýzy odborných pramenů a statistických údajů klade výzkumné otázky a charakterizuje rizikové chování řidičů podle pohlaví, věku a hledá nejčastější příčiny dopravních nehod v rámci České republiky.

Klíčová slova:

Řidič, motorové vozidlo, pasivní bezpečnost, aktivní bezpečnost, zdravotní způsobilost, dopravní nehoda, prevence, represe, bezpečnost silničního provozu, přestupek.

Annotation**Bibliographic card:**

FOJTŮ, Drahomíra. *Hazardous behavior of Drivers*. Hradec Králové: Faculty of Education, University of Hradec Králové, 2015.50pp. Bachelor's Thesis.

The Bachelor thesis describes risky driving behaviour on roads. It describes risky behaviour caused by various factors including habit-forming substances and driver's personality. Special attention is paid to risky age groups of drivers. The thesis describes the high risk level of high speed and attends to the knowledge of traffic rules. One part of the thesis deals with traffic accidents prevention, preventive events organized by the Czech Police and Road Safety Department (BESIP), and with traffic safety education arranged by the Ministry of Education.

The thesis studies and reviews specialized literature and statistical data and asks research questions, characterizes risky driving behaviour according to the drivers' gender and age, and searches for the most often causes of traffic accidents in the Czech Republic.

Key words:

Driver, motor vehicle, passive safety, active safety, medical fitness, traffic accident, prevention, repression, road traffic safety, breach of traffic regulations

Obsah

Úvod.....	8
1 Dopravní výchova.....	10
1.1 Mladí řidiči.....	14
1.2 Senioři	15
2 Rizikové chování v dopravě	17
2.1 Rizikové chování způsobené vlivem návykových látek	19
2.2 Rizikové chování způsobené neznalostí dopravních předpisů.....	21
2.3 Rizikové chování způsobené osobnostními faktory.....	23
3 Výzkumné šetření zaměřené na rizikové chování v dopravě	26
3.1 Řízení motorových vozidel dle pohlaví	27
3.2 Řízení motorového vozidla z hlediska věku	31
3.3 Rizikovost rychlé jízdy	35
3.4 Vyhodnocení výzkumných otázek	39
4 Prevence rizikového chování řidičů	40
Závěr	46

Úvod

Ke své práci jsem si zvolila téma rizikové chování řidičů motorových vozidel. Toto téma mne zajímá, jelikož se pohybuji a pracuji v oblasti silniční dopravy a jsem v neustálém kontaktu s účastníky silničního provozu, s řidiči a nejen s řidiči motorových vozidel. Chováním řidičů motorových vozidel na pozemních komunikacích a jejich vztahem k ostatním účastníkům silničního provozu se zabývá řada publikací, ale především z psychologického hlediska. Návrhy na zlepšení situace v těchto publikacích většinou chybí. V dnešní době tak moc uspěchané, kdy každý z nás neustále za něčím spěchá a dohání tak především čas, je důležitá otázka cestování. Ať již cestujeme do práce, za nákupy, na návštěvu k přátelům apod. Je však především důležité, zda nespěcháme až moc a někdy zbytečně. V této práci mám hlavně na mysli cestování motorovým vozidlem po našich cestách, ať již ve městě či mimo město.

Je spousta faktorů, ovlivňujících naše schopnosti, dovednosti či možnosti řízení motorových vozidel. Člověk, který chce usednout za volant motorového vozidla, si musí nejdříve uvědomit, že motorové vozidlo se vlivem různých okolností může proměnit ve zbraň, která může zabít. Je potřeba nebrat to na lehkou váhu, nebrat vozidlo jako samozřejmost a každodennost našeho života, ale určitě zapřemýšlet, co by se mohlo stát když . . .

Každý den jsme svědky nebezpečného, riskantního a agresivního chování řidičů motorových vozidel na silnicích. Když jdeme pěšky po chodníku, přes přechody, jedeme-li na kole nebo sami ve vozidle. Skoro pokaždé nás upoutá někdo, kdo porušuje pravidla silničního provozu. Pak se nabízí otázka, proč tak řidiči jednají. Možná si říkají, že když může tamten řidič, tak já mohu také, když se nic nestalo.

Cílem této práce je popsat nebezpečná chování českých řidičů mezi 15 – 80 lety na pozemních komunikacích v České republice. Nalézt nejrizikovější skupinu řidičů a její způsoby riskantního chování, kterým ohrožují ostatní účastníky silničního provozu.

V teoretické části mé práce jsou vymezeny základní pojmy, rozbor druhů rizikového chování řidičů a jeho příčin, krátká analýza zákonných opatření v ustanoveních přestupkového zákona. Prostřední část věnuji zpracování svých výzkumných otázek a na konci práce se chci zaměřit na prevenci rizikového chování řidičů, sankcionování tohoto chování a jeho účinnost.

Jako metodu výzkumu jsem zvolila studium a analýzu odborných pramenů a statistických údajů.

1 Dopravní výchova

V úvodu této práce vymezím některé pojmy, které se týkají tématu řízení motorových vozidel.

Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.¹

Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.²

Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.³

Dopravní nehoda Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.⁴

Pasivní bezpečnost zahrnuje technické doplňky vozidla, patří sem např. bezpečnostní pásy, airbagy, reflexní prvky u cyklistů a chodců.⁵

Aktivní bezpečnost jsou technická zařízení, systémy a vlastnosti vozu, které pomáhají předejít a zabránit dopravním nehodám. Mezi nejdůležitější prvky aktivní bezpečnosti náleží účinné brzdy umožňující bezpečné zpomalení nebo zastavení vozidla, dobrý výhled z vozidla, dobré pneumatiky, správné řízení vozidla, kvalitní tlumiče, zajišťující dostatečný kontakt pneumatik s vozovkou a také osvětlení vozidla. Mezi další prvky aktivní bezpečnosti patří moderní elektronické systémy jako např. ABS, ESP, TCS, EBA, ACC a další.⁶

¹ Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

² Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

³ Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

⁴ Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

⁵ Ministerstvo dopravy. Besip.[online].[cit. 2014-10-13]. Dostupné na:<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-vozidlo/moderni-technologie-vozidel/pasivni-bezpecnost-prvky-pasivni-bezpecnosti>

⁶ Ministerstvo dopravy. Besip. [online]. [cit. 2014-10-13]. Dostupné na:<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-vozidlo/moderni-technologie-vozidel/aktivni-bezpecnost-prvky-aktivni-bezpecnosti>

Zdravotní způsobilost je tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel, kterou stanoví § 84 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu).⁷

Represe je realizována složkami Policie ČR a příslušnými odbory magistrátu, je přesně vymezena platnými právními předpisy, zejména zákonem č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu) např. systémem pokut.⁸

Prevenční provádí Policie ČR a také je podporovaná granty Ministerstva dopravy pro nestátní instituce. Obecněji tuto problematiku zahrnuje Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.⁹ Vyhodnocení Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro rok 2013 se připravuje na webových stránkách <http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020/vyhodnoceni-nsbsp-2011-2020-v-roce-2013-vyhodnoceni-narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-2011-2020-v-roce-2013> (dne 13. 2. 2014). Můžeme sem zařadit i bodový systém.

Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v zákoně č. 200/1990 o přestupcích, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.¹⁰

Bezpečnostní a i jiné složky, např. magistráty se snaží pomocí současné platné legislativy snížit počet páchaných dopravních přestupků, dopravních nehod a zároveň usilují o zavedení ukázněnosti řidičů na pozemních komunikacích. K tomu jim slouží zákony, předpisy, vyhlášky, směrnice a jiné. Odstrašujícím příkladem by měl být tzv. bodový systém pro řidiče motorových vozidel, který určuje, že po dosažení 12 bodů¹¹ řidič ztratí řidičské oprávnění. Ale nejen při dosažení 12 bodů¹² mohou řidiči přijít o řidičské oprávnění, existují i další ustanovení, jako např. spáchání určitého závažného přestupku dvakrát v průběhu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, jízda pod

⁷ Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

⁸ Ministerstvo dopravy.[online].[cit. 2014-10-13]. Dostupné na: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/B31FD620-2B52-4103-811D-08D5BFF169BB/0/nsbsp1.doc>

⁹ Ministerstvo dopravy.[online].[cit. 2014-10-13]. Dostupné na: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/B31FD620-2B52-4103-811D-08D5BFF169BB/0/nsbsp1.doc>

¹⁰ Předpis č. 200/1990 Sb. Zákon České národní rady o přestupcích

¹¹ Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

¹² Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

vlivem alkoholu, jiných návykových látek či vážná dopravní nehoda. To, zda-li je legislativa na odstranění nežádoucích jevů na našich silnicích dostačující, zůstává otázkou. Možná, že zavedení bodového systému zpočátku působilo na řidiče jako dobrá prevence, ovšem postupem času si myslím, že ztrácí respekt a odpovídají tomu i statistiky přestupků a způsobených dopravních nehod.

Hlavním koordinačním subjektem bezpečnosti silničního provozu v ČR je BESIP, což je zkratka pro bezpečnost silničního provozu. Je to samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR a je garantem realizace a plnění národní strategie bezpečnosti silničního provozu. K jeho činnosti náleží mimo jiné výuka dopravní výchovy na základních školách, provozování více než 150 dopravních hřišť po celé ČR, metodická a didaktická podpora výuky dopravní výchovy, nebo systém dopravní soutěže mladých cyklistů.¹³

Na internetových stránkách ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy jsou uveřejněné programy pro poskytování dotací ze státního rozpočtu na realizaci aktivit v oblasti primární prevence rizikového chování v období 2013 – 2018, kterou schválila porada vedení dne 29. 5. 2012.¹⁴ Problematika prevence rizikového chování je v kompetenci oddělení prevence a speciálního vzdělávání/odbor vzdělávání.

MŠMT v rámci prevence rizikového chování se podílí na různých činnostech a odpovídá za ně. Patří sem například vytváření materiálů, metodických postupů a konceptů k oblasti prevence rizikového chování. Podílí se na právní úpravě rizikového chování. Dohlíží na resorty, které jsou odpovědné za plnění dané problematiky. MŠMT je nejdůležitějším řídicím orgánem v poskytování dotací v oblasti prevence rizikového chování a dohlíží, aby byly prostředky v této oblasti vynakládány správně a efektivně. Spolupracuje s metodiky z různých oblastí prevencí rizikových chování. Na základě vyhodnocení dřívějších výsledků prevencí rizikových chování přináší nové a nové poznatky a opatření. Vyjadřuje se k předloženým stanoviskům v oblasti, ve které působí vůči jiným resortům.

Spolupráce MŠMT jde napříč resorty v oblasti výchovy a vzdělávání. Poukazuje na potřebu prevence rizikového chování. MŠMT je nejdůležitějším subjektem ve výchově a vzdělávání dětí a mládeže v oblasti prevence užívání návykových látek a

¹³ Ministerstvo dopravy. Besip. [online]. [cit. 2014-10-13]. Dostupné na: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme>

¹⁴ MŠMT. [online]. [cit. 2014-11-30]. Dostupné na: <http://www.msmt.cz/vzdelavani/socialni-programy/programy-ministerstva-skolstvi-mladeze-a-telovychovy-pro>

alkoholu, jelikož u dospělé populace roste počet těch, kteří užívají návykové látky, převážně látky konopné. Aby nedocházelo k rizikovému chování ze strany dětí a mládeže, v různých oblastech je třeba jim předcházet primární prevencí především ve školách. Užívání alkoholu v dětství a mládí s sebou nese i další rizika, která mohou překročit k užívání návykových látek a následným projevům agrese. U mladistvých je jako jedna z hlavních příčin dopravních nehod, úrazů a projevů násilí, požívání alkoholu. MŠMT věnuje pozornost dětem již od nejútlejšího věku v oblasti prevence rizikového chování. Vytvořilo i metodické doporučení MŠMT.

„Pojem rizikové chování zahrnuje rozmanité formy chování, které mají negativní dopady na zdraví, sociální nebo psychologické fungování jedince a/nebo ohrožují jeho sociální okolí. Rizikové chování představuje různé typy chování, které se pohybují na škále od extrémních projevů chování „běžného“ (např. provozování adrenalinových sportů) až po projevy chování na hranici patologie (např. nadměrné užívání alkoholu, cigaret, kofeinu či nelegálních drog, násilí).“¹⁵

S rizikovým chováním u dětí si rodiče mnohdy sami neumí poradit a někdy ani sama škola. Toto chování, které je obtížně řešitelné, následně eskaluje a přenáší se do další výchovy každého jedince. Rizikové chování jedince se tak může přenášet na ostatní vrstevníky. Takovému chování lze předcházet komunikací, vzájemným dialogem, komunikací s rodinou, pojmenováním problému, možnostmi řešení. Při nemožnosti řešení v rámci prevence tak nastupuje represivní řešení, kdy se nejedná o trest, ale o odstranění rizikového chování. Jsou k dispozici kontrolní mechanismy, které dohlíží na kázeňská a jiná opatření. V oblasti prevence je potřeba zapojení více subjektů k efektivnímu zvládnutí rizikového chování, například psychologů, poradců, pedagogů, neziskového sektoru, Policie ČR atd. Tyto a jiné instituce působí na děti preventivně a podpůrně, pořádají konzultace, školení a debaty na různá témata. Tyto preventivní akce by měly spíše směřovat k odrazování od určitého rizikového chování, kterého by se děti mohly v budoucnu dopouštět.

¹⁵ Národní strategie primární prevence rizikového chování dětí a mládeže na období 2013-2018. Praha: Min. školství, mládeže a tělovýchovy ČR, 2013. [online]. [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/krajsky-urad/skolstvi/prevence-soc-patologickych-jevu/narodni-strategie-primarni-prevence-rizikoveho-chovani-deti-a-mladeze-na-obdobi-2013---2018-62422/>

Dopravní výchova má velký vliv na chování účastníků silničního provozu, především pak na ty, kteří se poprvé ocitají za volantem. Mladým řidičům je věnována jedna z výzkumných otázek této práce.

1.1 Mladí řidiči

Autorky Vlasta Rehnová a Dana Černochová v knize Dopravní psychologie pro praxi věnují jednu kapitolu dvěma skupinám rizikových řidičů – mladým (18-24 let) a starým (seniorům) řidičům.¹⁶

Mladí řidiči ve věkové skupině do 24 let jsou považováni za nejrizikovější skupinu řidičů z hlediska věku. Nemají dostatečnou schopnost k tomu rozpoznat nebezpečí, přeceňují vlastní způsobilost, mají malé zkušenosti s řízením vozidla a tím i menší dovednosti při jeho ovládní. Řidiči začátečníci také často podléhají vlivu a názorům spolucestujících, řídí často vozidla ve špatném technickém stavu, řízení chápou jako způsob zábavy, často se předvádí a provádí riskantní manévry, chovají se agresivně. K tomuto chování u mladých řidičů přispívá také čím dál rychlejší, výkonnější a modernější automobily, které zdvojnásobují pocit neohroženosti.

K nejrizikovější skupině patří mladí, v řízení nezkušení muži. Nejčastěji ze všech rizikových skupin překračují povolenou rychlost, předjíždějí v nepovolených a nepřehledných úsecích, křižovatkou projíždějí na červený signál. Zároveň je to skupina, která nejčastěji jezdí pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

Mladé dívky se při řízení naopak chovají nejistě a nevyzpytatelně, ne s úmyslem být agresivní. Hůře se orientují v dopravním značení, špatně parkují a mají pomalejší reakce ve vzniklých dopravních situacích.

Učitelé autoškol v řadě zemí Evropy se shodují na tom, že v dnešní době se mladí řidiči chovají na silnicích více rizikově a neuvědomují si hrozbu možných dopravních nehod. Zvláště překračování rychlostních limitů je spojeno s mužností. Pozornost mladých řidičů, ve srovnání s dřívější dobou, dnes odvádí spousta okolních rušivých podnětů, se kterými se dříve řidiči tak nesetkávali, například upoutávky, reklamy, billboardy u silnic, hlasitá hudba ve vozidle, mobilní telefony. Učitelé se domnívají, že

¹⁶ ŠUCHA, Matúš a kol., Dopravní psychologie pro praxi. Praha: 1. vydání. Grada, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0.

je třeba změnit přístup k vzdělávání k získávání řidičského oprávnění u mladých řidičů především delším výcvikem.

Další rizikovou skupinou, která způsobuje řadu dopravních nehod, jsou senioři.

1.2 Senioři

Řídit vozidlo smí pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá a ovládá řízení v dostatečném rozsahu. Z toho vyplývá rizikovost řízení vozidel řidiči v pokročilém věku. Starší lidé mají většinou pomalejší reakce, jsou opatrnější v situacích, kde je třeba reakcí rychlejších, mnohdy nejsou schopni přizpůsobit se dnešní dopravní situaci. Od dob jejich největších motoristických zkušeností přibylo na silnicích motorových vozidel, zvýšila se hustota provozu, vozidla se zrychlila. S věkem klesají senzorické schopnosti a prodlužuje se délka reakce člověka na vzniklou situaci. Kromě tělesných omezení, jako je pohyblivost krční páteře, zraková ostrost apod., musíme připočítat i omezení psychická a to hlavně snížení pozornosti.

Další, z mého pohledu důležitou součástí, je zákonem uložená povinnost každého řidiče staršího 65 a 68 let ¹⁷, nejdříve šest měsíců před dovršením věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, chodit na lékařské prohlídky, které jsou spojené s vyšetřením celkového zdravotního stavu a schopnosti řídit motorové vozidlo, které je doloženo lékařským potvrzením. Samozřejmě čím je člověk starší, tím více dochází k oslabení imunitního systému, což se projevuje také častou únavou, lidé v pokročilém věku hůře slyší a vidí. Záleží na psychickém a fyzickém stavu jedince a jeho schopnostech. Jsou senioři, kteří jsou odkázáni pouze sami na sebe, a tudíž usedají za volant ve stavu, kdy by neměli. Příkladem mohou být situace, kdy potřebují dojet k lékaři, vyzvednout léky nebo na nákupy.

Určitým ukazatelem, že se objevil na silnici řidič senior, mohou být také charakteristické situace, za kterých se na silnice vydávají. Jedná se o období vánočních, velikonočních svátků, návštěvy hřbitovů v období Dušiček. V tu chvíli senior sedne za volant, za kterým dlouho neseseděl, a s nadsázkou míří z poklidných vesnic do měst. Tím poukazují na čas strávený za volantem, neboť postrádají dnes tak potřebnou praxi a

¹⁷ Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

zkušenosti se současným provozem. Tyto a jiné situace vzbuzují u těchto řidičů různé pocity a následné chování spojené s ovládním motorového vozidla.

2 Rizikové chování v dopravě

Rizikové chování v dopravě můžeme obecně charakterizovat jako takové jednání, které vede v rámci dopravního kontextu k dopravním kolizím a následně k úrazům nebo úmrtím.

Dělíme ho zejména podle cílové skupiny, o které pojednáváme. Základní dělení představují motorizovaní a nemotorizovaní účastníci dopravy:

- a) chodec,
- b) cyklista,
- c) cyklista v městském prostředí,
- d) cestující hromadnou dopravou,
- e) spolujezdec v motorizovaném vozidle,
- f) řidič mopedu nebo motocyklu s objemem do 50 cm³.¹⁸

Druhým kritériem pro dělení je věk cílové skupiny viz výše.

Z pohledu prevence ve školách je nejvýznamnější dopravní výchova, která začíná na prvním stupni základních škol (navazuje na předškolní dopravní výchovu) a trvá až do prvního ročníku středních škol.¹⁹

Rizikové chování ve spojitosti s agresí provází lidstvo od nepaměti. Dnes se projevy tohoto rizikového chování liší od projevů v minulosti, ovšem dá se říci, že agresivity přibývá. Dnes jsme svědky různých diskuzí, ať už politických nebo odborných. Daná problematika je v nich diskutována z pohledu společenského, morálního a v neposlední řadě i ekonomického, vždy s cílem omezit dopady rizikového chování a ochránit společnost před vznikem negativních jevů. Těžko říci, zda jsou lidé v tomto ohledu již demotivováni, otráveni, hodně či málo informováni o souboru jevů rizikového chování. Každopádně probíhá řada různých akcí, kampaní, spotů v médiích atd., ovšem rizikové chování ve společnosti nadále přetrvává. Snaha zaměřit se také na mládež, a tím minimalizovat v budoucnu rizikové chování, se často dostává do konfliktu s realitou, protože mládež je svědkem rizikového chování dospělých a to na ně působí jako výchovný příklad.

Rizikové chování, které není v očích ostatních potrestáno, působí jako jakási cesta k dosažení toho, čeho daný subjekt zamýšlel, k osobnímu prospěchu. Rizikové

¹⁸ Ministerstvo dopravy.[online].[cit. 2015-02-09]. Dostupné na: <http://www.msmt.cz/file/20277>

¹⁹ Ministerstvo dopravy.[online].[cit. 2015-02-09]. Dostupné na: <http://www.msmt.cz/file/20277>

chování se vyznačuje různými reakcemi a projevy, závislými na dané situaci a osobě a je specifické v tom, že v jeho rámci jde o porušování práv jiného či jiných lidí. Projevy mohou vznikat z dojmu vlastní výjimečnosti, z pocitu, že může druhého donutit k určitému jednání, chování. Některým toto chování přináší pocity uspokojení, zadostiučinění, radosti někomu uškodit. Na rizikové chování skrytě působí také hromadné sdělovací prostředky. Média jsou součástí našeho života a jsme jimi ovlivňováni. Mají ohromný vliv v oblastech politiky, ekonomiky a také výchovy. Jejich dopad je jak na celou společnost, tak na jednotlivce samého v různých oblastech každodenního života. Ovlivňují chování, postoje, názory jednotlivců.

Vystupování politiků a zákonodárců v médiích na konkrétní témata ovlivňuje formování osobnosti člověka. Mladí řidiči nemají dostatek životních zkušeností a snadno podlehnou vlivu médií a reklam, samozřejmě s ohledem na to, kolik času jim věnují. Média jsou však největšími šířiteli informací ve společnosti, dovedou oslovit, ovlivnit masu lidí. K negativním vlastnostem médií patří navádění k nežádoucímu jednání či uvádění lidí v omyl mylnou interpretací faktů a informací, které jsou mnohdy zkreslené. Lidé se zejména rozhodují podle vzorců získaných z dětství a to tvoří jejich osobnost. Důvodem, proč dochází k rizikovému chování podle psychologa Leona Jamese²⁰, může být např. nepřátelský postoj vůči ostatním lidem, nedostatek emoční inteligence či nízký stupeň morálního vývoje. Rizikovým chováním v dopravě myslíme chování, které je v rozporu s oficiálními a neoficiálními pravidly, může to být agresivní chování nebo neočekávané, nezvyklé chování účastníků silničního provozu.

Rizikové chování řidičů můžeme rozdělit do několika skupin podle úhlu pohledu, který zvolíme. Rizikové chování řidičů najdeme v dopravních statistikách jako nevěnování se řízení vozidla. Tento důvod bývá nejčastější příčinou dopravních nehod, hned po nepřizpůsobení rychlosti. Můžeme do něj zahrnout všechny sekundární aktivity, které nesouvisejí s řízením. Jsou to např. kouření, telefonování za jízdy, jídlo, pití, rozhovor se spolujezdci apod. Riziková může být sama osobnost řidiče, rizikový může být momentální psychický a zdravotní stav řidiče, neznalost dopravních předpisů apod. Stejně tak můžeme rozdělovat rizikové chování podle věku nebo zkušenosti s řízením. K páchání dopravních přestupků řidiči může docházet jak z nedbalosti, tak i úmyslně.

²⁰ Centrum dopravního výzkumu. [online]. [cit. 2015-02-09]. Dostupné na: <http://www.cdv.cz/proc-selhavame-za-volantem/>

Webový portál Prevence-info.cz shromažďuje seznam s přehledy kontaktů na instituce, které v rámci ČR zabezpečují na horizontální i vertikální úrovni oblast primární prevence rizikového chování – věcně příslušné resorty, poradní a pracovní orgány a výbory, vzdělávací instituce, školská zařízení poskytující poradenské služby, nestátní neziskové organizace, školy a jiné. Logicky vše třídí dle krajů a podle příslušnosti k obcím s rozšířenou působností. Tento portál uveřejnil následující dělení podle typu rizikového chování:

- rizikové chování způsobené vlivem návykových látek (alkohol a jiné drogy),
- rizikové chování způsobené neznalostí dopravních předpisů,
- rizikové chování způsobené osobnostními faktory (agresivní jednání, vyhledávání vzrušujících zážitků, depresivita, přeceňování vlastních schopností).²¹

Z mých zkušeností mohu uvést, že důležitým faktorem, který řidiče ovlivňuje při řízení, je počasí. Povětrnostní podmínky, déšť, sníh a náledí mnozí řidiči podceňují. Řidiči nepřizpůsobí rychlost jízdy, jezdí na letních pneumatikách a jakákoliv manipulace s vozidlem je pak velice těžká, vozidlo se může stát neovladatelným. Spojitost s tímto má i dopravně technický stav vozovky, který řidiči sami nemohou ovlivnit, ovšem je potřeba počítat na našich silnicích i s tímto problémem. Tento faktor nepatří vysloveně do rizikového chování řidičů jako takový, ale je to objektivní podmínka, která znásobuje a zvyrazňuje jakékoli rizikové chování řidiče.

2.1 Rizikové chování způsobené vlivem návykových látek

Díky velké mediální i školní kampani a především kvůli tvrdě nastavené represí vůči návykovým látkám za volantem o tomto nebezpečí ví každý občan i ne-řidič. I tak statistiky hlásí, že **alkohol za volantem je v České republice velkým problémem**. Řidiči tento problém rádi bagatelizují. **Alkohol trvale snižuje a při pravidelném**

²¹ Prevence-info.cz. [online]. [cit. 2014-10-13]. Dostupné na: <http://www.prevence-info.cz/popis-rizikoveho-chovani-0>

užívání poškozuje lidské vnímání, zpomaluje reakční čas, snižuje pozornost²², narušuje hlavní centrum lidské koordinace a v jakémkoliv množství je rizikové užívat alkohol před jízdou, nebo samozřejmě během ní. To stejné platí i o ostatních látkách, které jakýmkoli způsobem narušují duševní schopnosti řidiče.

V evropských zemích mají nastaveny různé limity pro řidiče motorových vozidel, týkající se požívání alkoholických nápojů. To znamená, že např. v Polsku si řidič může dát třeba malé pivo po obědě a poté usednout za volant a nehrozí mu žádný postih, jelikož zde platí toleranční limit do 0,2 promile²³. Jsou také země, kde limit dosahuje pro nás až neuvěřitelných povolených hodnot, Severní Irsko nebo Velká Británie povoluje řízení až do 0,8 promile²⁴. V České republice by se takovéto chování řidiče neobešlo bez postihu. U nás totiž platí nulová tolerance alkoholu u řidiče. Určením hranice alkoholu se stanoví, bude-li se jeho rizikové chování pod vlivem alkoholu řešit jako přestupek nebo trestný čin. Hranice, při které se řidič dopouští přestupku, je hodnota do 1 promile, nad 1 promile se jedná o stav vylučující způsobilost a je tak trestným činem. Podle toho se také následně odvíjí peněžité tresty, odebrání řidičského oprávnění, délky zákazů řízení atd. Ke zjišťování alkoholu u řidičů mají kontrolní orgány k dispozici různé přístroje, nejznámějšími jsou i pro řidiče dostupné alkoholtesty, pro policii dragery.

Ke zjišťování jiných návykových látek u řidičů jsou nejpoužívanější testy Drugwipe 5 S, které ze vzorků řidičových slin nebo potu během krátké doby do 10 min zjistí druh požití látky. Na rozdíl od naměřené hladiny alkoholu, kde jasně daná hodnota ukáže, zda se jedná o přestupek či trestný čin, u pozitivních testů na jiné návykové látky je zapotřebí provést také lékařské vyšetření spojené s odběrem krve a moči ke zjištění skutečné hodnoty. Podle výsledků je možná klasifikace, zda jde o přestupek či trestný čin. Jen pozitivní test totiž není důkazem toho, že je řidič pod vlivem drogy. Mezi odhalenými řidiči je nejčastěji užívanou drogou marihuana. Za nejnebezpečnější drogu, vyvolávající nejen u řidičů zvýšenou agresi, je považován pervitin.

²² SKÁLA, Jaroslav. ...až na dno!? Praha: 4. vydání. Avicenum, 1988. 139 s. ISBN: 08-045-88.

²³ UAMK.[online],[cit. 2015-03-10].Dostupné na:<http://www.uamk.cz/informace-promotoristy/zpravodaj/rady-motoristum/item/132-alkohol-za-volant-nepatří>

²⁴ UAMK.[online],[cit. 2015-03-10].Dostupné na:<http://www.uamk.cz/informace-promotoristy/zpravodaj/rady-motoristum/item/132-alkohol-za-volant-nepatří>

2.2 Rizikové chování způsobené neznalostí dopravních předpisů

Zamyslíme se teď nad rizikovým chováním řidičů motorových vozidel spojeným s neznalostí dopravních předpisů. Získání řidičského průkazu je sice spojeno s určitými znalostmi a dovednostmi, bohužel však jen při jeho získávání. Jakmile se občan stane vlastníkem řidičského průkazu, už není podrobován žádné kontrole, neexistuje žádné přezkušování, či zkoumání jeho znalostí a dovedností. Ani dnešní hektická a rychle se vyvíjející doba nebere v úvahu i měnící se dovednosti řidičů, ani změny v zákonech, např. v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Řidičský průkaz tak není aktuálním dokladem toho, že řidič zná předpisy, má dovednost ovládat bezpečně vozidlo a je zdravotně způsobilý ho řídit. Bohužel toto není nijak zákonem upraveno. Během života řidiče dojde k několikanásobným změnám v zákoně o provozu na pozemních komunikacích, řidič o těchto změnách ani neví a ani není nikým nucen změny znát. Toto mohu uvést jako příklad ze své praxe, kdy mnoho řidičů se odvolává na neznalost této či jiné dopravní značky, způsobu jízdy, technického stavu motorového vozidla atd., jelikož je tomu již dlouho, co byli v autoškole.

Dopravní nehoda je vždy důsledkem nedodržení některého z pravidel silničního provozu, tudíž spácháním určitého přestupku. Ne všechny dopravní nehody jsou účastníci povinni oznamovat policii, a tudíž zůstává mnoho přestupků neodhaleno. Jedná se o porušení povinnosti řidiče, vedoucí v lepším případě k tzv. malé dopravní nehodě, kdy nedojde ke zranění účastníků, ale pouze ke škodě na majetku. V případech, kdy jsou splněny podmínky dle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, lze takovéto porušení řešit s PČR na místě, na tzv. EUROFORMULÁŘE. V případě velké dopravní nehody, při které dojde ke zranění účastníků, škodě na majetku zjevně převyšující 100 tis. Kč nebo poškození třetí osoby, se věc předá věcně a místně příslušnému správnímu orgánu.

K rizikovému chování řidičů motorových vozidel nemalou měrou přispívá také fakt, že mají dnes možnost využití služeb právní ochrany pro řidiče, jako například společnost D.A.S. Společnost D.A.S., která jako jediná specializovaná pojišťovna svého druhu v České republice působí na českém pojišťovacím trhu již od roku 1995 a nabízí výjimečnou službu - pojištění právní ochrany, která svým klientům zajistí komplexní

právní servis bez vynaložení dalších finančních prostředků.²⁵ Domnívám se, že tento druh nabízené služby právní ochrany pro řidiče, začíná být v dnešní době čím dál více řidiči využíván při řešení dopravních přestupků a přispívá k rizikovějšímu chování řidičů. Službu jako takovou nabízí internetové stránky, reklamy v tisku nebo reklamy na firemních vozidlech, kde řidičům za zanedbatelný poplatek 150,- Kč měsíčně nabízí vyřešení jakéhokoli přestupku. Řidičům je tak doslova vnucován dojem, že za své nezodpovědné, rizikové a agresivní chování nemusí a ani nemají platit, budou-li přistiženi. Je jim touto službou již předem zaručena nižší pokuta, než která jim teoreticky hrozí na místě, jsou-li přistiženi při spáchání přestupku. Dále je řidičům slibována záchrana řidičského průkazu v případech, ve kterých hrozí jeho odebrání, nebo snížení či dokonce vyřešení případného přestupku bez ztráty bodů v rámci bodového systému. Řidiči jsou takto mnohdy pod dojmem neohroženosti, nemožnosti potrestání, lhostejní a více bezohlednější v silničním provozu.

Samotný název pojištění právní ochrany má v řidiči vzbudit dojem, že danou službu v současnosti potřebuje a není nic jednoduššího. D.A.S. řidiče takto přesvědčuje a utvrzuje v tom, že jim ušetří peníze, o které by při uložené pokutě přišli. Zvláště apeluje na ušetřený čas řidiče, protože veškeré právní kroky ve správním řízení služba vyřizuje. V neposlední řadě působí na psychickou stránku řidiče, neboť je ujišťován, že ušetří především řidičovu duševní pohodu a zdraví. S tímto pocitem právní ochrany řidiče za zády je velmi těžké působit z pozice policisty na osobu řidiče, ať už z pohledu prevence či represe. Je smutné, že řidiči přemýšlí a vědí už předem, že až něco provedou, budou se vymlouvat na tuto službu s pocitem, že je to tak v pořádku. Myšlení by přitom mělo směřovat úplně jiným směrem a to tím, že řidič by neměl dopustit, aby k takové situaci vůbec došlo. Měl by se v silničním provozu chovat podle pravidel a pak by služby takového typu nebyly zapotřebí. Nehledě na nesmyslné argumenty, které jen podněcují řidiče k protiprávnímu, rizikovému chování a dokonce i jejich opakování. Ve své praxi se nezřídka setkávám s řidiči využívajícími této služby. Jako příklad bych uvedla, že jde o řidiče, kteří se ani nechtějí ztotožnit se stávajícími pravidly silničního provozu. Příkladem mohou být argumentace stanovených nesmyslných rychlostí, ať již v obci, či mimo obec. Tito řidiči vlastní nebo užívají rychlejší, novější, výkonnější

²⁵ DAS. [online]. [cit. 2014-10-16]. Dostupné na: <https://www.das.cz/cs/o-spolecnosti>

motorová vozidla a tudíž jim jsou řidiči dodržující stanovenou předepsanou rychlost na silnicích přítěží a zdržují je.

2.3 Rizikové chování způsobené osobnostními faktory

U řidičů motorových vozidel je důležitý jejich aktuální psychický a fyzický stav, zejména v zátěžových situacích. Psychický proces probíhá uvnitř každého jedince, je spojen s vnějším prostředím a tak dochází ke vzájemné interakci. U každého jedince jsou tyto procesy různé a jejich průběh a následné vyhodnocení záleží na dispozicích jedince. Psychické procesy obsahují procesy kognitivní, jako je vnímání, myšlení, paměť, pozornost, lidská komunikace, inteligence atd. Psychický stav se vyznačuje určitými emočními náladami, jako je hněv nebo pocit radosti, které plynou ze zážitků.

Psychofyzické stavy vyvolávají vzrušení, únavu, při jejich dlouhodobém působení se mění na frustraci, stres. Fyziologické aspekty sice nepatří mezi emoce, ale některé z nich emoce vyvolávají. Patří sem př. únava, bolest, žízeň atd.

Stres ovlivňuje chování řidiče převážně v negativním slova smyslu. Do stresové situace se řidič dostává převážně, je-li v časové tísní a spěchá. Stres narůstá v souvislosti s hustotou provozu, se vzniklou dopravní nehodou, kolonami, omezeními v dopravě atd. Takovéto situace vedou řidiče, nejsou-li schopni zachovat chladnou hlavu, k rizikovému až agresivnímu chování na silnicích. Toto chování se projevuje různými vulgárními verbálními i neverbálními výrazy, nervózním popojížděním, vztekem, podrážděností, riskováním atd. Stres působí jak na emoční, tak na fyzickou stránku řidiče. K vyvolání stresu přispívá také působení počasí např. vedra, náledí, ale i chování ostatních účastníků provozu, bezohledná jízda, špatný stav silnic, nebo také současné řidičovo rozpoložení, rodinné, pracovní problémy atd. Jedná-li sám řidič agresivně, u ostatních řidičů to vyvolává stresující situace. Mezi agresivní chování je možno zařadit tzv. dnes populární vybrždování řidičů ve velké rychlosti, nebezpečné předjíždění, troubení a najíždění na pomalu jedoucí vozidla. Agrese na silnicích nezřídka vyvrcholí až fyzickým napadením řidičů či ostatních účastníků.

Často se v dnešní hektické době mluví o stresu. Stres je reakce organismu na každodenní zvyšující se požadavky našeho života. V oblasti dopravy může pozitivní stresová reakce zvýšit bdělost a umožnit rychle zareagovat. Častěji však na sobě

pozorujeme negativní dopady stresu jako je nesoustředěnost a nervozita, které se vlivem dalších stresových faktorů na silnici jen zvyšují. Neustálé zvyšování hustoty silničního provozu, hluk, rychlost a spěch vedou k nárůstu zátěže a tlaku, který je na řidiče vyvíjen. Výraznými projevy stresu při řízení jsou např. nervózní popojíždění, chybné nebo pomalé reakce, agresivní verbální projevy, únava, mikrospánek apod. Proto by měl každý řidič sedat za volant v klidné a dobré náladě, aby mohl veškeré dopravní situace řešit v klidu a s určitým nadhledem. Pod vlivem těchto možných situací se tak lze snadno dopustit dopravního přestupku. To však v lepším slova smyslu, protože řidič se může stát nezřídká účastníkem dopravní nehody, kterou sám zaviní svým rizikovým chováním.

Agresivita řidičů se vyznačuje nebezpečnými situacemi, které vedou k vážným dopravním nehodám, těžkým, smrtelným zraněním jak řidičů, tak ostatních účastníků. Je spojena i se škodami na majetku přímo dotčených vozidel, věcí převážených nebo třetích osob a se škodami vzniklými na životním prostředí, jako jsou úniky nafty, benzínu, oleje do okolí, řek či kanálů, na jejichž likvidaci jsou často vynakládány nemalé finanční částky. Ačkoli existují statistiky, které se věnují vyčíslení materiálních škod, již nikde se ovšem nedozvíme o následcích spojených s kvalitou následného společenského života. Agresivita řidičů se tak přímo dotýká nás všech daňových poplatníků, jelikož jisté způsobené škody jsou hrazeny také ze státního rozpočtu. Agresivita řidičů tak zvyšuje pravděpodobnost vzniku dopravních nehod.

Z hlediska ekonomického tak lze vynaložené náklady rozdělit na přímé a nepřímé. Přímé jsou spojeny s dopravní nehodou, která se stala přímo. Nepřímé jsou náklady z dopravní nehody plynoucí, vztahující se k pozdějším výdajům spojeným s dopravní nehodou. K těmto nepřímým výdajům patří následná doba léčení, operací, rehabilitace, náklady účtované hasičským záchranným sborem, policií, pojišťovnami atd.²⁶ Agresivní chování a jízda samotná vyvolává v silničním provozu situace, které vedou ke kolizím. Bohužel denně jsme sami svědky rizikového chování ve společnosti. Riziková a agresivní chování na silnicích vyvolávají u každého jedince různé situace a podněty. Lze říci, že situace, které některé z nás nevyvedou z míry, tudíž máme více trpělivosti, jiné řidiče mohou doslova přivést k šílenství. Situace jako dopravní nehoda v úseku naší cesty, kdy není možná jiná objízdna cesta, nebo naopak situace, kdy objízdna trasa je

²⁶ ŠUCHA, Matuš. Preventivní aktivity a jejich efektivita v kontextu dopravního systému, In. Agresivita na cestách, Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, ISBN 978-80-2375-3.

stanovená, ale řidič je v časové tísní, nenadálá hustota dopravy, uzavírky, opravy komunikací atd. Tyto a jiné situace, myšleno přímo ve spojitosti s provozem, často vedou k agresivnímu chování řidičů. Řidiči v tomto rozpoložení následně nedodržují pravidla silničního provozu, riskují a ohrožují ostatní účastníky provozu.

Řidiči, kteří jsou takto ohrožováni, se sami mohou následně dostat do stresových situací, které v závislosti na řidičských zkušenostech mohou vést k nebezpečným situacím. Agresi lze z praktického hlediska rozdělit na přímou a nepřímou, verbální a fyzickou.²⁷ V podstatě projev agrese znamená, že agresor má potřebu druhého k něčemu donutit, poškodit, přimět k určitému druhu chování. Agresivita řidičů motorových vozidel z hlediska verbálního zahrnuje nesouhlasné projevy, nadávky, urážky, vulgární gesta, troubení atd. na ostatní účastníky.

Poměrně často dochází také k fyzické agresi řidičů, kdy neváhají během běžného provozu na silnicích vystoupit z vozidel a napadat jak sebe navzájem, tak si ničit svá vozidla. Takovému chování samozřejmě předchází určitá situace, která tuto agresi vyvolala. Může se jednat o předchozí verbální projevy, pocit, že někomu bylo ublíženo od toho druhého, byl omezen či ohrožen způsobem jízdy dotyčného, nebo jen zapracovaly nervy při běžné situaci v souvislosti s provozem.

²⁷ ČERMÁK, Ivo. Lidská agrese a její souvislosti. Žďár nad Sázavou: 1. vydání. Fakta, 1999. 204 s. ISBN: 80-902614-1-8.

3 Výzkumné šetření zaměřené na rizikové chování v dopravě

Cílem empirického šetření je popsat problematiku rizikového chování řidičů z hlediska skupin řidičů a nalézt způsoby nejriskantnějšího chování na pozemních komunikacích v České republice.

Ke stanovení výzkumných otázek jsem použila problémy, kterých se dotýká odborná literatura a také svoje praktické zkušenosti, které jsem získala při výkonu pracovních povinností. Pro svoji práci jsem si připravila tři základní výzkumné otázky.

- Jsou dle statistik muži rizikovějšími řidiči než ženy?
- Jsou dle statistik mladí řidiči nejrizikovější skupinou řidičů?
- Je nejrizikovějším chováním v dopravním provozu porušování nejvyšších dovolených rychlostí?

V následujícím textu se pomocí analýzy dokumentů pokusím tyto výzkumné otázky potvrdit nebo vyvrátit.

Pro svoji práci jsem použila podrobné statistiky zveřejněné na internetových stránkách Ministerstva dopravy ČR, Policie ČR, BESIPu a Českého statistického úřadu. Pracovala jsem se statistikami převážně z let 2006 – 2012. Rok 2006 jsem vybrala záměrně proto, že v tomto roce začal platit bodový systém. V souvislosti s touto změnou nastala i změna do té doby používaných statistik. Údaje z roku 2012 byly posledními ročními, které byly dostupné v době zpracovávání tohoto textu.

Používala jsem data publikovaná za Českou republiku jako celek, pro srovnání jsem nahlížela v rámci své profese i do statistik Královéhradeckého kraje.

Řidiči jsou vymezeni věkovou skupinou od 15 let. Horní věková hranice není omezena. Pouze řidiči nad 65 a 68 let jsou povinni se podrobit lékařské prohlídce. Záleží tedy na zdravotním stavu řidiče, do kolika let může řídit motorové vozidlo.

3.1 Řízení motorových vozidel dle pohlaví

Jsou dle statistik muži rizikovější řidiči než ženy? K vyslovení této otázky mě vedl jeden z nejčastějších laických sporů mezi muži a ženami. Je to jeden z nejčastějších genderových stereotypů, ale takový úhel pohledu není součástí této práce. Především v minulosti byly ženy považovány za horší řidičky a dodnes se klišé špatné řidičky „ženy za volantem“ stále vyskytuje a to nejen mezi muži, ale i mezi ženami samotnými. Pohled z mé praxe mi ale ukazuje opak, myslím si, že horšími řidiči jsou muži a ráda bych si to ověřila na konkrétních číslech. O ženách se obecně tvrdí, že mají horší prostorovou orientaci, neumí předvídat nebo jezdí příliš pomalu a nesledují značky.

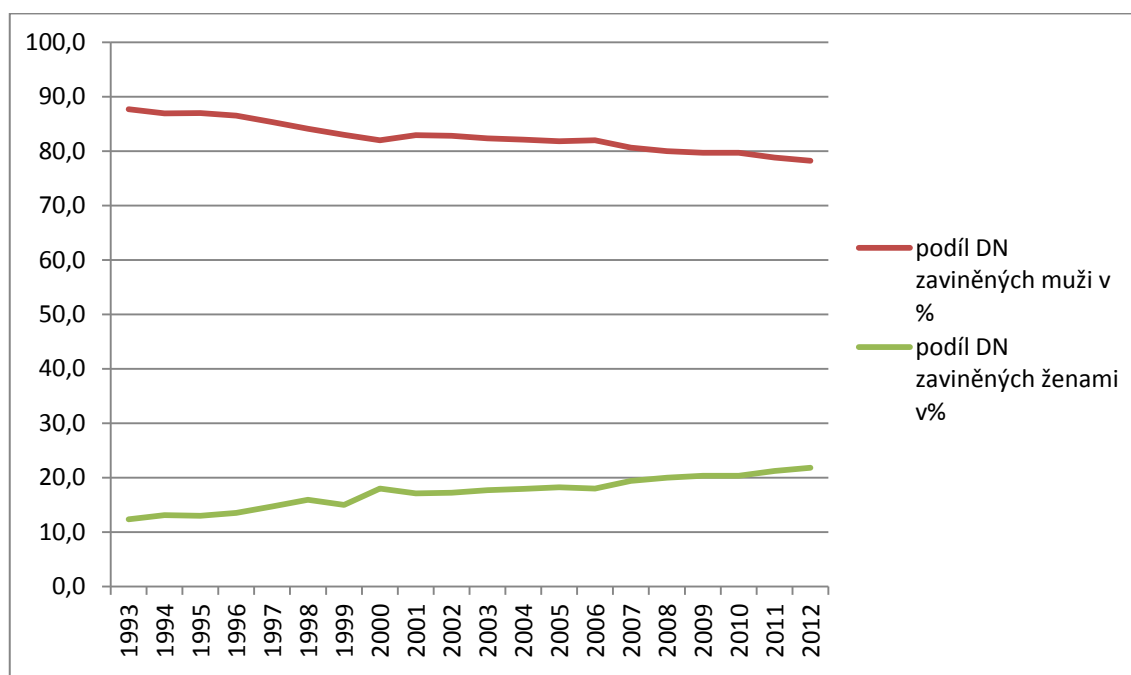
V roce 1993 došlo na pozemních komunikacích k 152 157 nehodám, v roce 2012 jen k 81 404 nehodám. Musím ale uvést, že to neznamená, že by ubylo dopravních nehod, ale v roce 2009 došlo k legislativním opatřením, které celou statistiku zkreslují. Od roku 2009 je totiž povinnost hlásit dopravní nehodu Policii ČR limitována finanční výší způsobené škody. V absolutních číslech poměr vyznívá tak, že v roce 1993 byl počet nehod způsobených muži 111 917 a 15 657 nehod bylo způsobeno ženami. V roce 2012 zavinili muži 45 978 dopravních nehod, ženy 12 828. Podle údajů ŘSDP PP ČR²⁸ od roku 1993 jsem vytvořila tabulku, ve které porovnávám počet dopravních nehod zaviněných muži a ženami viz graf č. 1 v procentech.

²⁸ Besip. [online]. [cit. 2015-02-07]. Dostupné na: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/muzi-a-zeny.pdf>

Tabulka č. 1 Počet dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR zaviněných muži a ženami v procentech

rok	podíl DN zaviněných muži v %	podíl DN zaviněných ženami v%
1993	87,7	12,3
1994	86,9	13,1
1995	87,0	13,0
1996	86,5	13,5
1997	85,3	14,7
1998	84,1	15,9
1999	83,0	15,0
2000	82,0	18,0
2001	82,9	17,1
2002	82,8	17,2
2003	82,3	17,7
2004	82,1	17,9
2005	81,8	18,2
2006	82,0	18,0
2007	80,6	19,4
2008	80,0	20,0
2009	79,7	20,3
2010	79,7	20,3
2011	78,8	21,2
2012	78,2	21,8

Graf č. 1 Počet dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR zaviněných muži a ženami v procentech



Křivky spojnicového grafu se sice během let přibližují, ale stále si udržují jednoznačný odstup. Zatímco v roce 1993 zavinili muži 87,7 % dopravních nehod, v roce 2012 to bylo 78,2 %. Ženy v roce 1993 zavinily 12,3 % dopravních nehod, v roce 2012 se na celkovém počtu dopravních nehod podílely 21,8 %.

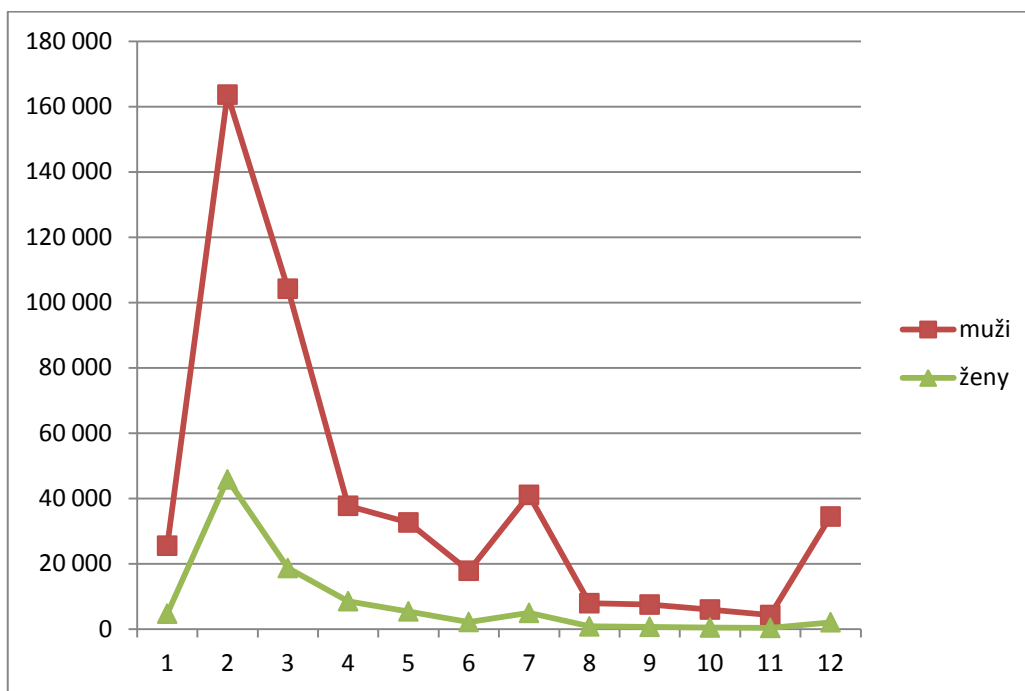
Ministerstvo dopravy, odbor kabinetu ministra vydává každý rok Informace o stavu bodového systému v České republice²⁹. Nyní platný systém bodového hodnocení byl v ČR zaveden 1. července 2006 zákonem č. 411/2005 Sb., který byl upraven novelou č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Stav bodovaných řidičů v poslední ročence jsem převedla do tabulky č. 2

Tabulka č. 2 Srovnání bodovaných řidičů dle pohlaví k 31. 12. 2012 v ČR

počet bodů	muži	ženy
1	25 513	4 701
2	163 647	45 807
3	104 211	18 687
4	37 734	8 531
5	32 630	5 408
6	17 845	2 157
7	41 079	4 943
8	7 909	820
9	7 491	693
10	5 975	474
11	4 283	346
12	34 455	2 081

²⁹ Ministerstvo dopravy.[online].[cit. 2015-02-07]. Dostupné na:http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/

Graf č. 2 Srovnání bodovaných řidičů dle pohlaví k 31. 12. 2012 v ČR



Ve výše zmíněném dokumentu Ministerstva dopravy najdeme také tabulku o vývoji počtu vybodovaných řidičů od počátku zavedení bodového systému pro řidiče tj. od 1. července 2006 do června roku 2013. Do této doby se dle statistik vybodovalo kolem 35 000 řidičů. K 30. 11. 2014 dosáhlo 12 bodů celkem 38 422 řidičů. Z tohoto počtu vybodovaných bylo evidováno 93,68 procent (35 933) mužů a 6,32 procent (2 429) žen. Celkově se přestupku, který je bodovaný, dopustilo 550 796 řidičů.³⁰

Z uvedených údajů vyplývá, že v období let 1993 – 2012 zavinili muži 82,7 % dopravních nehod, zatímco ženy 17,3 %. Je pravda, že od roku 2002 podíl dopravních nehod zaviněných ženami neustále pozvolna roste, avšak rozdíl mezi počtem dopravních nehod zaviněných ženami a muži je stále statisticky významný.

Pro zajímavost mohu uvést, že muži častěji havarují v zatáčkách, za snížené viditelnosti a při předjíždění. Ženy naopak havarují více než muži na křižovatkách (důvodem bývá chyba při vyhodnocení dopravní situace). Ženy také méně než muži porušují bezpečnostní předpisy.

³⁰ Ministerstvo dopravy.[online].[cit. 2015-02-07]. Dostupné na:http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/5D59B9E7-50D8-4120-B77B-A6AB91C41F8F/0/1411_BR.pdf

„Evropská rada pro bezpečnost silničního provozu (ETSC) uvádí, že pokud by všichni ve svých konkrétních zemích užívali silnice tak bezpečně jako ženy, poklesla by úroveň mortality dopravních nehod na hodnotu o cca 20 % nižší, než v průměru činí u Švédska, Velké Británie a Nizozemska (tedy států s nejpříznivějšími statistikami dopravních nehod). Dokonce i ve státech s nejhoršími výsledky by mortalita dopravních nehod dosahovala úrovně vykazované v současnosti Německem,“³¹ uvedl k otázce bezpečného řízení motorových vozidel minulý vedoucí oddělení BESIP Roman Budský.

Ze všech uvedených údajů vyplývá, že muži jsou dle statistik rizikovější řidiči než ženy. Nejen, že způsobují více dopravních nehod než ženy, ale jsou také častěji trestáni přidělením bodů. Ze statistiky je možné vyčíst, že častěji než ženy přicházejí v důsledku „vybodování“ o svá řidičská oprávnění.

3.2 Řízení motorového vozidla z hlediska věku

Jsou dle statistik mladí řidiči nejrizikovější skupinou řidičů? V odborné literatuře, jak jsem uvedla výše, jsou mladí řidiči považováni za nejrizikovější skupinu řidičů. Rada autorů k tomuto problému přistupuje z psychologického hlediska, hledá příčinu problémů jak v nezkušených osobnostech, tak v trendu společnosti (obdiv k rychlé a riskantní jízdě, užívání návykových látek apod.).

Je těžké určit, koho pod pojem mladý řidič zařadit. Někteří autoři mladými řidiči rozumí opravdu řidiče do 20 let, do 25 let, někteří až do 35 let. Setkala jsem se i s pohledem autora, který viděl mladého řidiče jako někoho, kdo bez ohledu na věk právě získal řidičské oprávnění.

Nepochybně řidičská praxe úzce souvisí s věkem řidiče. Jak jsem zaregistrovala v rozložení nehod podle délky praxe řidiče, ukazoval se u čerstvých řidičů nejrizikovější způsob jízdy, ale také nedostatek zkušeností při řešení kritických situací.

Řidiči motorových vozidel s délkou praxe do jednoho roku způsobují každý rok přibližně desetinu všech nehod u motorových vozidel, řidiči do 2 let praxe pak téměř třetinu. Podle odboru prevence kriminality Ministerstva vnitra mimo Prahu patří mezi viníky nehod častěji velmi čerství řidiči (patrně jde více o řidiče jednostopých vozidel) a dále osoby s praxí nad 10 let. Souvisí to i s odlišnými příčinami nehod, protože řidiči do

³¹ Ministerstvo dopravy. Besip.[online].[cit. 2015-02-07]. Dostupné na: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/129-jak-ridi-zeny-a-muzi>

pěti let praxe způsobí nehodu častěji vinou nepřiměřené rychlosti, nejstarší řidiči pak častěji nedáním přednosti. Tyto rozdíly jsou zřetelnější u nehod mimo Prahu. U řidičů s praxí do 1 roku se dlouhodobě poukazuje také na zvýšený podíl nehod způsobených pod vlivem alkoholu (v ČR každý desátý řidič, v Praze každý patnáctý), v dalších kategoriích délky praxe se již vliv alkoholu neliší.³²

K demonstraci hodnocení podílu nehod zaviněných mladými řidiči jsem použila údaje ze statistik dopravní nehodovosti Ministerstva dopravy v roce 2013.³³

Pouhý údaj o počtu dopravních nehod (viz tabulka č. 3) sám o sobě nevypovídá o tom, že by mladí řidiči byli nebezpečnější než ti ostatní. Pokud však k těmto údajům přidáme také data týkající se počtu usmrcených osob, vyjde nám korelace mezi věkem a nehodami.

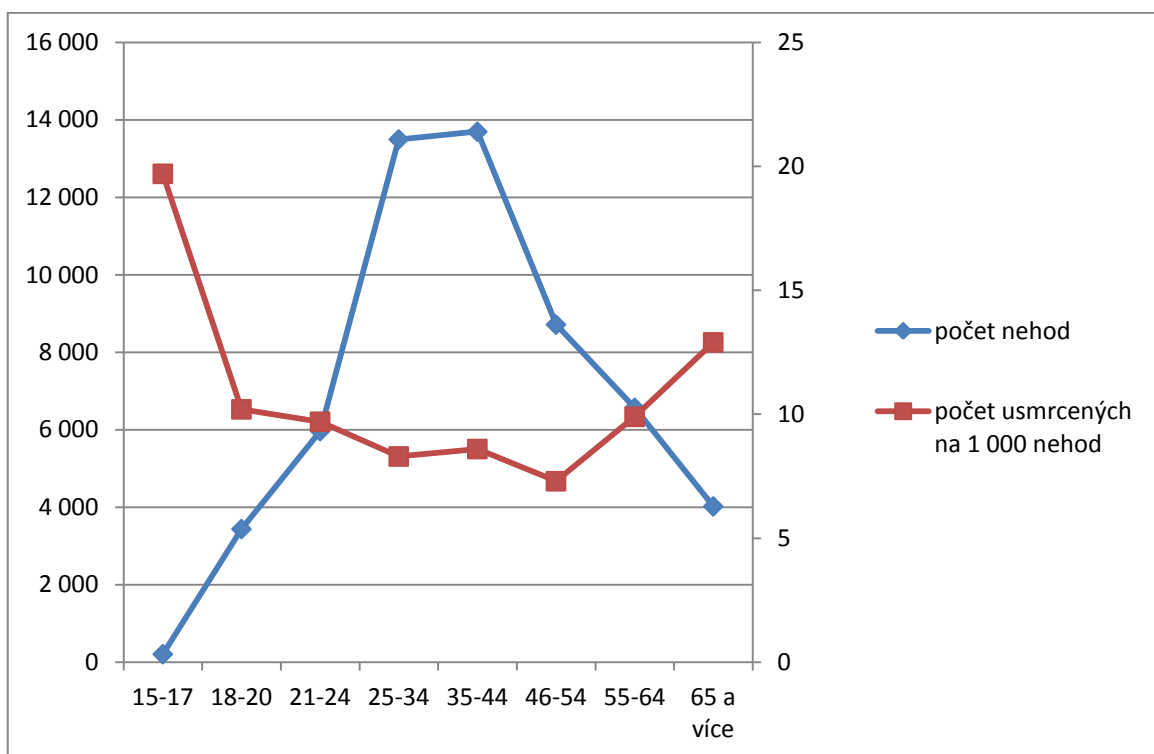
Tabulka č. 3 Počet dopravních nehod v roce 2013 podle věku viníka v kombinaci s jejich závažností v ČR

věk	počet nehod	počet usmrcených na 1 000 nehod
15-17	208	19,7
18-20	3 438	10,2
21-24	5 965	9,7
25-34	13 496	8,3
35-44	13 695	8,6
46-54	8 715	7,3
55-64	6 568	9,9
65 a více	4 023	12,9

³² Ministerstvo vnitra.[online].[cit. 2015-02-07]. Dostupné na: <http://www.mvcr.cz/clanek/mladi-ridici-nebezpeci-na-silnicich-priklady-z-clenskych-statu-evropske-unie-629444.aspx>

³³ Besip.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridicke-praxe.pdf>

Graf č. 3 Počet dopravních nehod v roce 2013 podle věku viníka v kombinaci s jejich závažností V ČR



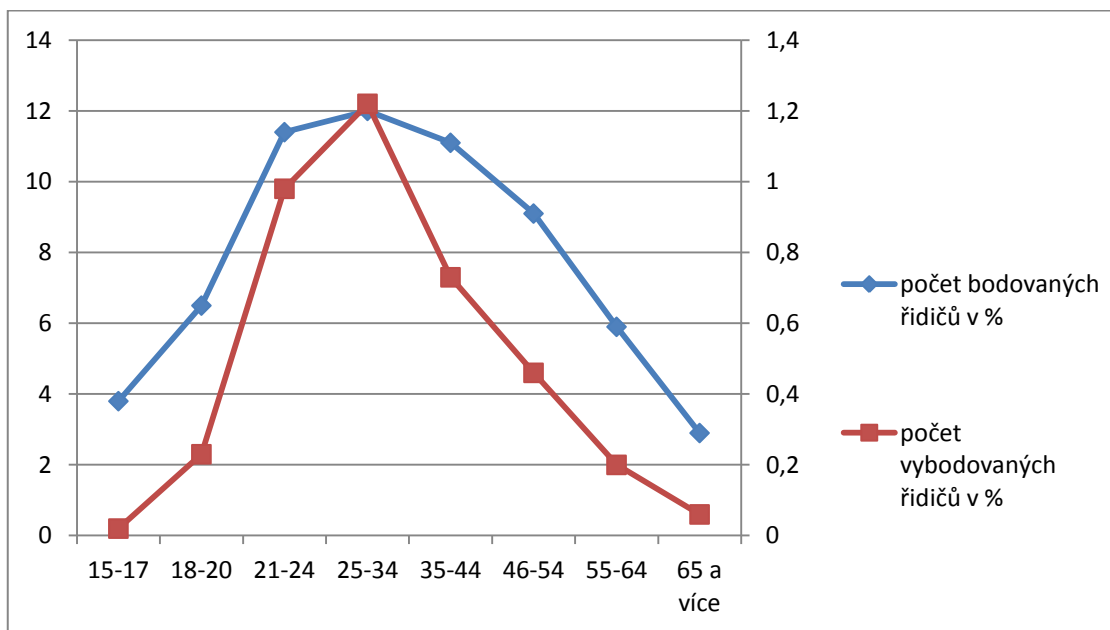
Z tabulky č. 3 a grafu č. 3 vyplývá, že nejvíce dopravních nehod zavinili řidiči ve věkové kategorii 35 – 44 let, naopak nejméně řidiči ve věku 15 – 17 let. Ovšem věková kategorie 15 – 17 let vykazuje nejvyšší závažnost dopravních nehod. Z grafu č. 3 je patrná zvýšená závažnost dopravních nehod mladých řidičů (ve věku do 24 let) a u starších řidičů (nad 55 let).

Za zmínku stojí závažnost dopravních nehod ve věkové kategorii nad 65 let. Tito řidiči jsou druzí nejrizikovější (12,9 usmrcených osob na 1 000 nehod).

Tabulka č. 4 Relativní poměr bodovaných a vybodovaných řidičů podle věku

věk	počet bodovaných řidičů v %	počet vybodovaných řidičů v %
15-17	3,8	0,02
18-20	6,5	0,23
21-24	11,4	0,98
25-34	12	1,22
35-44	11,1	0,73
46-54	9,1	0,46
55-64	5,9	0,2
65 a více	2,9	0,06

Graf č. 4 Relativní poměr bodovaných a vybodovaných řidičů podle věku



Tabulka č. 4 ukazuje řidiče, kteří mají nejčastěji, v porovnání s počtem řidičů v dané věkové kategorii, na svém kontě nějaký bod. Z uvedených údajů vyplývá, že nejčastěji bodovanou věkovou kategorií je 25-34 let. Hned za ní však následuje

kategorie 21-24 let a to jak v počtu přidělených bodů, tak počtu vybodovaných řidičů. Stejně údaje nabízí i Ministerstvo dopravy.³⁴

Podle údajů ŘSDP PP ČR³⁵ v roce 2013 způsobili řidiči s praxí řízení do 5 let celkem 29 % dopravních nehod. Z údajů ŘSDP PP ČR lze také obecně dovodit, že čím má řidič delší praxi v řízení, tím méně dopravních nehod způsobil.

Pokud se tedy zaměříme na řidiče mladé věkem, zjišťujeme, že vykazují vysokou nehodovost a zároveň nehody, které zavíní, mají velké následky. Rovněž můžeme říci, že jsou častěji bodovanou skupinou řidičů a také více vybodovanou skupinou řidičů než ostatní. Výraznějším faktorem v počtu způsobených dopravních nehod je však praxe řidiče.

3.3 Rizikovost rychlé jízdy

Je nejrizikovějším chováním v dopravním provozu porušování nejvyšších dovolených rychlostí? Ve své praxi se často setkávám s problematikou překračování nejvyšších dovolených rychlostí. Řidiči jezdí agresivně, nepřizpůsobují rychlost vozidla povoleným rychlostem, stavu vozovky ani viditelnosti. Podle mého názoru je rychlá jízda nejčastější příčinou dopravních nehod a je mezi všemi přestupky nejnebezpečnější a způsobuje nejtragičtější následky.

Statistiky BESIPu ani zveřejňované ročenky Ministerstva dopravy neobsahují informace o počtech dopravních nehod podle hlavních příčin. Na serveru www.policie.cz však najdeme měsíční přehledy a mimo jiné najdeme i statistiku, která nám odhaluje hlavní příčiny nehod, viz tabulky č. 4 až 7³⁶.

³⁴ Ministerstvo dopravy.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/5D59B9E7-50D8-4120-B77B-A6AB91C41F8F/0/1411_BR.pdf

³⁵ Besip.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridickske-praxe.pdf>

³⁶ Policie České republiky.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

Tabulka č.4 Počet dopravních nehod v roce 2013 podle hlavních příčin

příčina nehody	počet nehod	počet usmrcených
nepřiměřená rychlost	14 973	211
nesprávné předjíždění	1 405	23
nedání přednosti v jízdě	12 801	90
nesprávný způsob jízdy	45 722	231

Tabulka č.5 Počet dopravních nehod v roce 2012 podle hlavních příčin

příčina nehody	počet nehod	počet usmrcených
nepřiměřená rychlost	14 529	257
nesprávné předjíždění	1 418	38
nedání přednosti v jízdě	12 260	88
nesprávný způsob jízdy	42 234	244

Tabulka č.6 Počet dopravních nehod v roce 2011 podle hlavních příčin

příčina nehody	počet nehod	počet usmrcených
nepřiměřená rychlost	13 426	284
nesprávné předjíždění	1 408	29
nedání přednosti v jízdě	11 539	107
nesprávný způsob jízdy	39 689	232
technická závada motorového vozidla	450	neuveдено

Mezi hlavní důvody nehod se dostaly čtyři základní příčiny – nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy. Mezi nepřiměřenou rychlost se mimo jiné řadí nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, vlastnostem vozidla a nákladu, hustotě provozu apod. K nesprávnému předjíždění patří předjíždění vozidla odbočující ho vlevo, ohrožení řidiče při předjíždění, přehlédnutí již předjíždějícího vozidla, předjíždění bez dostatečného rozhledu apod. K nedání přednosti v jízdě se přiřazuje dle statistiky nedání přednosti proti příkazu značky „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“, jízda na červený světelný signál, nedání přednosti při přeježdění z pruhu do pruhu, nedání přednosti chodci na přechodu pro chodce apod. V roce 2011 ještě mezi tyto příčiny patřila technická závada motorového vozidla.

Mezi nejpočetnější skupinu „nesprávný způsob jízdy“ se řadí ostatní rizikové chování výše nejmenované. Nejpočetnějšími podskupinami v této kategorii jsou případy, kdy se řidič plně nevěnoval řízení vozidla, nesprávné otáčení nebo couvání,

nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nezvládnutí řízení vozidla atd. Pro lepší přehlednost těchto příčin dopravních nehod jsem vytvořila tabulku č. 7.

Tabulka č. 7 Vybrané příčiny nesprávného způsobu jízdy v roce 2013 v ČR

nesprávný způsob jízdy	počet nehod	počet usmrcených
nevěnování se řízení	14 151	60
nesprávné otáčení nebo couvání	6 048	12
nedodržení bezpečné vzdálenosti	6 253	0
nezvládnutí řízení	4 023	23

Z tabulky č. 7 je patrné, že nevěnování se řízení je skoro stejně tak početná příčina dopravních nehod jako nepřiměřená rychlost, ale následky těchto nehod jsou mnohem menší. Jak vyplývá z tabulky č. 4, je nejčastější příčinou dopravních nehod nesprávný způsob jízdy, ale v poměru k počtu usmrcených, je nepřiměřená rychlost mnohem závažnější.

Uvedla jsem údaje ze statistik z období 2011 – 2013. Údaje ze zmiňovaného období se výrazně neliší a potvrzují, že nepřiměřená rychlost není nejčastější příčinou dopravních nehod, trvale jsou však následky dopravních nehod zapříčiněné nepřiměřenou rychlostí nejhorší. Fatálnost těchto nehod se postupem doby snižuje a to především díky bezpečnostním prvkům v moderních automobilech (airbag, ABS), rozšířením infrastruktury, dopravní výchově i osvětě v médiích. Jak uvádí Český statistický úřad, mezi lety 2007 – 2013 ubylo obětí dopravních nehod o polovinu.³⁷

Moje otázka však mířila na nejvyšší povolené rychlosti. K tomu je třeba podrobně rozkrýt, co se ukrývá ve statistikách pod pojmem nepřiměřená rychlost. Pro tento účel jsem vytvořila tabulku č. 8 z materiálu Policie ČR³⁸.

³⁷ Český statistický úřad.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na:http://www.czso.cz/csu/tz.nsf/i/vaznych_nasledku_dopravnich_nehod_ubyva_v_cr_i_v_eu_20141029

³⁸ Policie České republiky.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na:<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

Tabulka č. 8 Dělení nepřiměřené rychlosti jízdy mezi jednotlivé příčiny dopravních nehod podle statistiky z roku 2013 v ČR

příčina nehody - nepřiměřená rychlost jízdy	počet nehod
nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu	781
nepřízpůsobení rychlosti viditelnosti	210
nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	1 261
nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	7 701
nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 042
překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly	74
překročení rychlosti předepsané dopravní značkou	16
nepřízpůsobení rychlosti bočnímu, nárazovému větru	32
jiný druh nepřiměřené rychlosti	516

Z pohledu mnou stanovené otázky, by pod uvedenou příčinu dopravních nehod spadalo překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly a překročení rychlosti předepsané dopravní značkou.

Pojmem nepřiměřená rychlost není pro statistiku Policie ČR jen rychlost definovaná např. v § 18 Zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ale z širšího pohledu je to rychlost, v důsledku které dochází k vážným nehodám s těžkými následky.

Jak se dočteme i v Národní bezpečnostní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011-2020, nepřiměřená rychlost je největším zabijákem³⁹, a proto je právě na ni nejvíce zaměřena také prevence. V zemích severní Evropy již omezili rychlost na dálnici na 110 km/h a rovněž rozšířili obytné zóny s nejvyšší povolenou rychlostí do 30 km/h.⁴⁰

³⁹ Ministerstvo dopravy.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/besip-dokument.pdf>

⁴⁰ Centrum dopravního výzkumu.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na:<http://www.cdv.cz/nehodovost-zpusobena-nepriemerenu-rychlosti/>

3.4 Vyhodnocení výzkumných otázek

K prověření výzkumných otázek jsem použila statistiky a rozborů dostupné na webových serverech Policie ČR, Ministerstva dopravy, BESIPu a Českého statistického úřadu. Na dvě z otázek jsem s pomocí těchto podkladů odpověděla kladně. Muži jsou dle statistik rizikovějšími řidiči než ženy. Skutečností, že muži způsobují více dopravních nehod a jsou také častěji bodovanými a vybodovanými řidiči. Ačkoli poslední vývoj přibližuje v počtu způsobených dopravních nehod obě pohlaví, rozdíl mezi nimi je stále statisticky významný.

Mladí řidiči jsou dle statistik nejrizikovější skupinou řidičů. Věk hraje v řízení významnou roli. Je pravda, že mnohem významnější je doba držení řidičského oprávnění, ale ta v řadě případů koresponduje s věkem. Mladí řidiči jsou nejnebezpečnějšími řidiči na našich silnicích, nehody, které způsobují, mají vážné následky.

Třetí výzkumnou otázku, že nejrizikovějším chováním v dopravním provozu je porušování nejvyšších dovolených rychlostí, jsem nepotvrdila. Zjistila jsem, že tuto výzkumnou otázku jsem příliš zúžila a při jejím stanovování jsem byla nepřesná. Dozvídáme-li se informace o usmrcených osobách v souvislosti s nepřiměřenou rychlostí jízdy, nejedná se ve většině případů o překračování rychlosti dané pravidly nebo dopravní značkou. Ve většině případů se jedná o to, že řidič nepřizpůsobil rychlost vozidla stavu vozovky nebo dopravně technickému stavu vozovky - viz tabulka č. 8. Z pohledu policie má nepřiměřená rychlost negativní dopady více než na počet dopravních nehod na jejich následky. Mimo jiné i díky cílené prevenci dochází v této oblasti ke zlepšení. V Evropském kontextu však stále zaostáváme. V roce 2013 patřila Česká republika ke třetině zemí Evropské unie s nejvyšší mírou nehodovosti.⁴¹

⁴¹ Český statistický úřad.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na:http://www.czso.cz/csu/tz.nsf/i/vaznych_nasledku_dopravnich_nehod_ubyva_v_cr_i_v_eu_20141029

4 Prevence rizikového chování řidičů

Prevence z (lat. *praevenire*, předcházet) znamená soustavu opatření, která mají předcházet nějakému nežádoucímu jevu, například nemocem, drogovým závislostem, zločinům, nehodám, neúspěchu ve škole, sociálním konfliktům, násilí, ekologickým katastrofám a podobně. Taková opatření se nazývají preventivní. Politika preventivních opatření je ovlivněna následujícími faktory, které je třeba brát v úvahu při vytváření a realizaci preventivních programů: časová omezení (délka preventivního působení), geografický rozsah (forma a zasažení cílové skupiny), politické či etické aspekty (normy společnosti), určení cílové skupiny.⁴²

Druhy prevence:

- Primární prevence je prevencí zásadní. Zahrnuje celou populaci a cílem je působit na ní tak, aby zabránila vzniku negativních jevů. (nehodám, ztrátách na životech, materiálním škodám atd.) S primární prevencí by se proto mělo začínat co nejdříve, již v mateřských školách.
- Sekundární prevence se zaměřuje na skupiny, kde se daný jev vyskytuje, nebo je velké riziko, že se vyskytne.
- Terciální prevence je na hranici s terapií. Zde se již pracuje s lidmi, kteří jsou závislí. (harm reduction, zabránění šíření nemoci, rozdávání stříkaček atd.)⁴³

Nastavení prevence jako takové je důležité především z důvodu dodržování společenských norem a proto patří mezi nejdůležitější z hlediska společnosti k řešení sociálních deviací. To jak by měla být nastavena je otázkou, jelikož jsou různé názory a možnosti. Prevence v oblasti dopravy by měla vést především k vyšší bezpečnosti účastníků na pozemních komunikacích, kdy primární prevence by měla být (upraveno dle Kalina, 2000) schopná vyhnout se krajnostem, prováděna jako kontinuální proces, tj. nikoli jednorázová a „kampaňovitá“, přiměřená různým věkovým kategoriím a skupinám v cílové populaci, koncipována jako získání vyvážených poznatků o rizicích daného chování z hlediska zdravotního, právního, sociálního a bezpečnostního, opřená o

⁴² ŠUCHA, Matúš. Preventivní aktivity a jejich efektivita v kontextu dopravního systému, In. Agresivita na cestách, Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, ISBN 978-80-2375-3.

⁴³ KRAUS, Blahoslav; HRONCOVÁ, Jolana a kol. *Sociální patologie*. 1. vydání. Gaudeamus, 2007. 325 s. ISBN: 978-80-7041-896-3.

oblíbené a směřovatné osoby, vrstevníky, názorné přístupy a neformální diskusi, schopna oslovit nejbližší okolí rizikových členů populace, statečná a mobilizující pozitivní rysy společenství, rodin i jednotlivců.⁴⁴

Základním účinným nástrojem ke snižování počtu dopravních nehod je v České republice **bodový systém** hodnocení řidičů, zavedený 1. července 2006 na základě zákonů č. 411/2005 Sb. a 226/2006 Sb., kterými byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Příslušný obecní úřad s rozšířenou působností do 5 pracovních dnů ode dne, kdy je mu oznámeno nebo doručeno rozhodnutí o pravomocné sankci za porušení povinností v provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla, zaznamenává v registru řidičů trestné body. Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchání přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští.⁴⁵ Ačkoli je to pro mnohé nástroj represe, obecně platí, že pokud je tento systém dobře nastaven, vede k celkovému snížení počtu dopravních přestupků i nehod, zejména pak nehod s těžkými následky a postupně vylučuje z provozu rizikové řidiče (tedy ty, kteří nepřizpůsobují své chování požadavkům bezpečnosti silničního provozu). Řidiči jsou motivováni k dodržování dopravních předpisů hrozbou ztráty řidičského oprávnění v případě dosažení určité úrovně bodového ohodnocení.

Takovýto systém je v různých modifikacích ve světě stále častěji používán. V Evropě v současné době existuje 21 bodových systémů, v rámci EU i v nečlenských zemích. Jednotlivé systémy se od sebe výrazně liší, ale jejich hlavní myšlenka je ve své podstatě shodná. Je to snaha o snížení počtu přestupků vedoucích k závažným nehodám, eliminace nebezpečných řidičů, snížení úmrtnosti v dopravě. Systémy zahrnují odlišný počet a druh bodovaných přestupků, odlišný výchozí počet bodů a způsob bodování, jiný postup zahlazování trestných bodů. V roce 2013 zahynulo na našich silnicích nejméně osob od roku 1961. Tento pozitivní trend je patrný právě s nástupem bodového systému, ale podílí se na něm i další faktory, které nejsou součástí této práce.

⁴⁴ ŠUCHA, Matúš. Preventivní aktivity a jejich efektivita v kontextu dopravního systému, In. Agresivita na cestách, Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, ISBN 978-80-2375-3.

⁴⁵ Předpis č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Preventivní akce, které se zaměřují na účastníky silničního provozu, tedy i řidiče, jsou tudíž směřovány k zamezení vzniku rizikového chování a působení na řidiče, kteří se již rizikově chovají, je kladen důraz na snahu jejich chování pozměnit. Ostatní preventivní akce zaměřené na rizikové chování řidičů jsou v rukách Policie ČR a jejich dopravních hlídek. V rámci dopravní policie jsem účastna **dopravně bezpečnostních akcí (DBA)** různého zaměření. DBA X - je označení akce, která je zaměřená na kontrolu dodržování stanovených rychlostí, způsobu jízdy, jízdy na červený signál, předjíždění, nepoužití bezpečnostních pásů atd. DBA Y je označení akce, která je zaměřená na kontrolu dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů před nebo během jízdy a užití jiných návykových látek. Při preventivních akcích složka dopravní policie spolupracuje i s jinými orgány než je policie, např. s BESIPem, Městskou policií, Celní správou, CSPSD – jednotkou krajského úřadu pro kontrolu nákladní dopravy, zabývají se dodržováním zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě. Dopravně bezpečnostní akce jsou vyhlášovány na základě policejních statistik např. v podzimních měsících bývají zaměřeny především na osvětlení cyklistů a chodců.

Kontroly zaměřené na požívání alkoholu a jiných návykových látek se uskutečňují převážně ve večerních a nočních hodinách, popřípadě ráno. V případě drog je kontrola aktuální i v denních hodinách. Kontroly se uskutečňují v blízkosti různých kulturních, sportovních akcích, větších srazů, srazů motoristů, poblíž restauračních zařízení, diskoték atd., kde je riziko, že řidiči budou usedat za volant pod vlivem návykové látky. V Hradci Králové patří k největší akci zaměřené na tyto dva problémy řidičů zejména akce HIP HOP CAMP a ROCK FOR PEOPLE, pořádané v areálu Festival parku. Kontroly dodržování stanovených rychlostí se provádí na místech, na kterých je zvýšený počet účastníků silničního provozu, zvýšený pohyb dětí např. u škol, v úsecích, kde dochází k častým dopravním nehodám nebo na žádost obyvatel v ulicích, na kterých se cítí být ohrožováni řidiči motorových vozidel.

Existují i DBA akce zaměřené na používání bezpečnostních pásů, protože tento přestupek vede při dopravních nehodách k vážným zdravotním následkům.

Další činnosti spojené s prevencí rizikového chování řidičů vycházejí z národní strategie bezpečnosti silničního provozu a grantů Ministerstva dopravy.

Určitě je nutné zkvalitnit přípravu mladých řidičů v autoškole, především se zaměřit na zvládání prvků defenzivní jízdy, více se věnovat jejich způsobu uvažování a

zlepšení praktických dovedností. S tím souvisí zkvalitnění přípravy učitelů autoškol, především v oblasti pedagogiky a psychologie.

Osobně bych se přiklonila k zavedení dalších preventivních opatření. Jedním z nich je např. řidičský průkaz „na zkoušku“. Jedná se o praxi používanou v některých zemích, kde začínající řidiči po určité době musí složit doplňující zkoušky. V některých právních systémech jsou posuzovány přísněji dopravní přestupky způsobené začínajícími řidiči. Ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu slouží užití represe ze strany dopravní policie a správního orgánu.

Dopravní policie má oprávnění ukládat kauce řidičům za závažné dopravní přestupky. Osobně považuji institut možnosti uložení kauce za dostačující prostředek vedoucí ke snížení rizikového chování řidičů na silnicích. Možnost využití kauce je aplikována především u řidičů cizinců, kteří jsou nuceni za spáchaný dopravní přestupek zaplatit, nebo je jim zabaveno motorové vozidlo. Hrozba odebrání řidičského průkazu funguje jako další možnost, vybodování se, zabránění v jízdě použitím technického prostředku či odtazeni motorového vozidla. Tyto a jiné nástroje represe u většiny řidičů jsou dostatečným argumentem vedoucím k dodržování pravidel silničního provozu. Odebrání řidičského průkazu je mnohdy u některých řidičů spojeno s výkonem pracovní činnosti a existuje tedy reálná obava ze ztráty zaměstnání.

Opakovaně s přáteli i kolegy diskutujeme na téma pravidelného povinného přezkušování řidičů nebo vydávání řidičských průkazů na dobu určitou. Osobně bych v těchto opatřeních viděla možnost ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Hlavní nástroj ke snižování rizikového chování má ale řidič sám. Např. řidič sám by si měl hlídat hladinu alkoholu v krvi, a to koupěním alkohol testeru, který je běžně k dostání a je cenově dostupný pro každého. Sám by měl chodit na pravidelné lékařské prohlídky, věnovat plně pozornost řízení a neprovádět za jízdy sekundární činnosti, měl by přizpůsobovat jízdu nejen technickému stavu vozovky, ale i svému fyzickému a psychickému stavu.

V prevenci rizikového chování řidičů a péči o bezpečnost silničního provozu máme stále rezervy. Je potěšující, že se tomuto tématu věnuje neustálá pozornost. Ze závěru tiskové konference na téma zhodnocení vývoje dopravní nehodovosti na území České republiky za rok 2013 vyplývá, že prioritami Policie ČR v oblasti silničního provozu pro rok 2014 je mimo jiné i rizikové jednání řidičů motorových vozidel. Policie ČR plánuje výkon dohledu nad silničním provozem v rizikových lokalitách a chce se

zaměřit na hrubé porušování pravidel silničního provozu, které mají za následek vznik závažných dopravních nehod (rychlost, agresivní způsob jízdy, nebezpečné předjíždění, nedání přednosti apod.).⁴⁶

Ke zmírnění rizikového chování řidičů by mohlo přispívat i jejich odměňování př. akce jako jablko nebo citrón, kdy chování v souladu s pravidly je odměněno. Řidiči tak mohou vnímat, že i dodržování pravidel je součástí prevence a společnost to dokáže ocenit.

Možnosti snižování agresivního chování řidičů je v oblasti vzdělávání řidičů, v oblasti dopravně – inženýrské a v oblasti prevence a represe.

Oblast vzdělávání řidičů - jak začínajících v autoškolách, tak i řidičů profesionálů, kteří se podrobují pravidelnému školení. V autoškolách by výuka měla být směřována k zásadám defenzivní jízdy, což by mohlo vést ke snižování vlastního agresivního chování.⁴⁷

Oblast dopravně - inženýrská – kvalita stavu pozemních komunikací, vodorovného či svislého dopravního značení se podílejí na chování řidiče. Jde-li o kvalitní a přehlednou síť komunikací, jde také o bezpečnější chování účastníků a nevzniká příležitost k agresivnímu chování. Patří sem př. kruhové objezdy, zpomalovací prahy, dělicí ostrůvky atd.⁴⁸

Oblast preventivní – tato oblast je zaměřena na aktivity, které poukazují na řadu nebezpečných situací, které mohou narušit harmonii silničního provozu, mohou způsobovat zvyšování agresivity a nevhodného chování účastníků v silničním provozu. Patří sem kampaně jako: „Nemyslíš, zaplatíš“, „Domluvme se“. Patří sem zejména opatření informativního a emocionálního charakteru, které mají vzbudit uvědomování si vlastního chování.⁴⁹

Oblast represivní - oblast založena na činnosti represora, který činnost řidiče ovlivňuje. Represor může být policista, městský strážník, správní orgán či soud. Řidičovo chování může být řešeno př. napomenutím, blokovou pokutou, ve správním

⁴⁶ Dopravně informační portál. [online]. [cit. 2014-02-15]. Dostupné na:

<http://www.doipo.cz/aktuality/statistika-dopravnich-nehod-za-rok-2013-ceske-republice/>

⁴⁷ ŠUCHA, Matúš. Preventivní aktivity a jejich efektivita v kontextu dopravního systému, In. Agresivita na cestách, Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, ISBN 978-80-2375-3.

⁴⁸ ŠUCHA, Matúš. Preventivní aktivity a jejich efektivita v kontextu dopravního systému, In. Agresivita na cestách, Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, ISBN 978-80-2375-3.

⁴⁹ ŠUCHA, Matúš. Preventivní aktivity a jejich efektivita v kontextu dopravního systému, In. Agresivita na cestách, Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, ISBN 978-80-2375-3.

řízení, v horším případě soudně. Jako represivní prostředek funguje také bodový systém pro řidiče.⁵⁰

⁵⁰ ŠUCHA, Matúš. Preventivní aktivity a jejich efektivita v kontextu dopravního systému, In. Agresivita na cestách, Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, ISBN 978-80-2375-3.

Závěr

Ke své práci jsem si vybrala téma, které je mi blízké. Je to téma, které je stále aktuální a týká se všech občanů České republiky. Zahrnuje v sobě mnohá podtémata, která jsem se v rámci této práce snažila rozkrýt. V rámci tří výzkumných otázek jsem se zaměřila na nejrizikovější části v oblasti řízení motorových vozidel. Okrajově jsem se dotkla pravidel silničního provozu, získávání řidičských oprávnění. Téměř vůbec jsem nekomentovala stav a rozvoj pozemních komunikací a jejich značení, vozidel a jejich technického stavu, školení řidičů a fungování autoškol. Nerozlišovala jsem ani jednotlivé účastníky dopravního provozu. Z celkového pohledu jsem zcela vynechala chodce a nemotorová vozidla, netřídila jsem motorová vozidla podle sedmi kategorií, nevyčleňovala jsem profesní řidiče, ani jsem se více nevěnovala těmto tématům z pohledu Evropské unie.

Cílem této práce bylo popsat nebezpečná chování řidičů na komunikacích, charakterizovat nejrizikovější skupinu řidičů a její způsoby riskantního chování, kterými ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu. V rámci vymezení pojmů a rizikových skupin jsem si ohraničila prostor zkoumání. Díky tomuto postupu jsem mohla definovat tři výzkumné otázky a pracovat na jejich ověření.

Při hledání údajů k výzkumným otázkám jsem musela projít několik statistik. Statistiky se lišily zpracováním i interpretací výsledků. Nestačila mi jedna statistika na všechny pracovní hypotézy. Zjistila jsem, že muži jsou rizikovějšími řidiči než ženy, potvrdila jsem, že mladí řidiči jsou z hlediska věku nejrizikovějšími řidiči.

Při prověřování třetí výzkumné otázky jsem se potýkala s terminologií a chápáním rychlé jízdy, původně jsem si myslela, že větší problém budu mít s určováním skupiny mladých řidičů, ale nebylo tomu tak. Sice jako odborník se orientuji ve formální i neformální terminologii, ale zpracováním statistik jsem byla zaskočena.

Pro řadu z nás je řízení každodenní činností, kterou vykonáváme více méně automaticky. Řada řidičů mluví o tom, že své cesty do práce absolvuje po paměti, nevěnuje již pozornost např. dopravnímu značení. O to těžší je si uvědomit, jak nebezpečnou činností řízení je. V této práci jsem se pokusila upozornit na nebezpečná jednání, rizika, která jsou s řízením spojená. Při dopravních nehodách dochází totiž ke škodě nejen na majetku, ale především na zdraví a na životě.

Existuje několik organizací v české republice, které se problematikou dopravní nehodovosti zabývají. Některé jsem v této práci zmínila. Jsou to společnosti komerční, které participují na odstraňování škod ve smyslu materiálním i finančním, tak společnosti, které se specializují na informování veřejnosti o dopravních nehodách. Větší aktivita je ale v režii státních organizací včetně prevence, které jsem věnovala celou kapitolu.

Dopravní výchova je nutná od nejtělejšího věku. I malé děti jsou účastníky silničního provozu.

Doufám, že se mi v rámci této práce podařilo vymezit význam prevence, popsat její strukturu a možnosti.

Zamyslíme-li se nad dnešní uspěchanou dobou, nemůžeme pominout právě dopravu. Cestování se stalo nedílnou součástí našich životů. Nemohu nepřipomenout, že silniční doprava není stále v souladu s environmentálním myšlením, silnice narušují ekosystémy, motorová vozidla zamořují vzduch, vodu i půdu. Pominu-li tento pohled, nemohu si odpustit jednu drobnou poznámku na závěr. Dnešní automobily jsou konstruovány pro vysoké rychlosti, které zdaleka nekorrespondují s rychlostmi povolenými na našich komunikacích. Proč je tomu tak? Proč se konstruktéři nezaměřují více na ekologii, netvoří automobily s maximální rychlostí do 130 km/h, tak aby řidiči byli nuceni zpomalit a dodržovat předpisy. Nehody v menších rychlostech mívají méně závažné následky. Každý řidič by si měl být především vědom toho, že hlavním posláním cestování je dosáhnout cíle. Podle mého futuristického pohledu, by měl dopravní prostředek budoucnosti být vyroben z gumy, poháněný chemickou reakcí podobnou fotosyntéze a dosahovat maximální rychlosti 100 km/h.

Všichni bychom se měli naučit zpomalit. Po staletí lidé cestovali na koních, rychlost koně v klusu je 15 km/h. Proč být rychlejší?

Použitá literatura

ČERMÁK, Ivo. *Lidská agrese a její souvislosti*. Žďár nad Sázavou: 1. vydání. Fakta, 1999. 204 s. ISBN: 80-902614-1-8.

GAVORA, Peter. *Úvod do pedagogického výzkumu*. Brno: Paido, 2000. 207 s. Edice pedagogické literatury. ISBN 80-859-3179-6.

HARTL, Pavel. Hartlová Helena. *Psychologický slovník*. 2. vydání. Portál, 2009. 774 s. ISBN: 978-80-7367-569-1.

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

KRAUS, Blahoslav; HRONCOVÁ, Jolana a kol. *Sociální patologie*. 1. vydání. Gaudeamus, 2007. 325 s. ISBN: 978-80-7041-896-3.

KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 1. vydání. Praha: Linde, 2002. 384 s. ISBN: 80-7201-321-1.

SKÁLA, Jaroslav. *...až na dno!?* Praha: 4. vydání. Avicenum, 1988. 139 s. ISBN: 08-045-88.

ŠUCHA, Matúš a kol., *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: 1. vydání. Grada, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0.

ŠUCHA, Matúš. Preventivní aktivity a jejich efektivita v kontextu dopravního systému, In. *Agresivita na cestách*, Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, ISBN 978-80-2375-3.

Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

Ministerstvo dopravy. Besip.[online].[cit. 2014-10-13]. Dostupné na:
<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-vozidlo/moderni-technologie-vozidel/pasivni-bezpecnost-prvky-pasivni-bezpecnosti>

Ministerstvo dopravy. Besip. [online]. [cit. 2014-10-13]. Dostupné na:
<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-vozidlo/moderni-technologie-vozidel/aktivni-bezpecnost-prvky-aktivni-bezpecnosti>

Ministerstvo dopravy.[online].[cit. 2014-10-13]. Dostupné na:
<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/B31FD620-2B52-4103-811D-08D5BFF169BB/0/nsbsp1.doc>

Předpis č. 200/1990 Sb. Zákon České národní rady o přestupcích.

Ministerstvo dopravy. Besip. [online]. [cit. 2014-10-13]. Dostupné na:
<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme>

MŠMT. [online]. [cit. 2014-11-30]. Dostupné na:
<http://www.msmt.cz/vzdelavani/socialni-programy/programy-ministerstva-skolstvi-mladeze-a-telovychovy-pro>

MŠMT. [online]. [cit. 2014-12-10]. Dostupné na:
<http://www.msmt.cz/vzdelavani/socialni-programy/prevence>

Ministerstvo dopravy.[online].[cit. 2015-02-09]. Dostupné na:
<http://www.msmt.cz/file/20277>

Prevence-info.cz. [online]. [cit. 2014-10-13]. Dostupné na: <http://www.prevence-info.cz/popis-rizikoveho-chovani-0>

UAMK.[online].[cit. 2015-03-10]. Dostupné na:<http://www.uamk.cz/informace-promotoristy/zpravodaj/rady-motoristum/item/132-alkohol-za-volant-nepatří>

DAS. [online]. [cit. 2014-10-16]. Dostupné na: <https://www.das.cz/cs/o-spolecnosti>

Besip. [online].[cit. 2015-02-07]. Dostupné na:
<http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/muzi-a-zeny.pdf>

Ministerstvo dopravy.[online].[cit. 2015-02-07]. Dostupné na:
http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridickske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/

Ministerstvo dopravy.[online].[cit. 2015-02-07]. Dostupné na:
http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/5D59B9E7-50D8-4120-B77B-A6AB91C41F8F/0/1411_BR.pdf

Ministerstvo dopravy. Besip.[online].[cit. 2015-02-07]. Dostupné na:
<http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/129-jak-ridi-zeny-a-muzi>

Ministerstvo vnitra.[online].[cit. 2015-02-07]. Dostupné na:
<http://www.mvcr.cz/clanek/mladi-ridici-nebezpeci-na-silnicich-priklady-z-clenskych-statu-evropske-unie-629444.aspx>

Besip.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na:
<http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridickske-praxe.pdf>

Ministerstvo dopravy.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na:
http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/5D59B9E7-50D8-4120-B77B-A6AB91C41F8F/0/1411_BR.pdf

Besip.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na:
<http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridickske-praxe.pdf>

Policie České republiky.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na:<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

Český statistický úřad.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na:http://www.czso.cz/csu/tz.nsf/i/vaznych_nasledku_dopravnich_nehod_ubyva_v_cr_i_v_eu_20141029

Policie České republiky.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na:<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

Ministerstvo dopravy.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na:<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/besip-dokument.pdf>

Centrum dopravního výzkumu.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na:<http://www.cdv.cz/nehodovost-zpusobena-neprimerenou-rychlosti/>

Český statistický úřad.[online].[cit. 2015-02-10]. Dostupné na:http://www.czso.cz/csu/tz.nsf/i/vaznych_nasledku_dopravnich_nehod_ubyva_v_cr_i_v_eu_20141029

Dopravně informační portál. [online]. [cit. 2014-02-15]. Dostupné na: <http://www.doipo.cz/aktuality/statistika-dopravnich-nehod-za-rok-2013-ceske-republice/>