

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Pedagogická fakulta

Ústav speciálněpedagogických studií

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Petr PALKA

Aspekty rizikového chování v dopravě

Olomouc 2012

Vedoucí práce: Mgr. Miluše Hutýrová, Ph. D.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

V Olomouci dne 6. června 2012

.....

PODĚKOVÁNÍ

Touto cestou bych rád poděkoval Mgr. Miluši Hutýrové, Ph.D. za odborné vedení, konzultace a rady, které mi pomohly při vypracování této bakalářské práce.

Obsah

Úvod	1
1 Aspekty rizikového chování v dopravě	3
1.1 Aspekty silniční dopravy.....	3
1.1.1 Doprava.....	3
1.1.2 Vznik a vývoj dopravy.....	3
1.1.3 Historický vývoj dopravy na našem území.....	4
1.1.4 Silniční doprava	5
1.2 Základní terminologické vymezení.....	6
1.2.1 Účastník silničního provozu	6
1.2.2 Řidič.....	6
1.2.3 Pozemní komunikace	6
1.2.4 Dopravní prostředek	6
1.2.5 Dopravní sociální struktura.....	7
1.2.6 Dopravní nehoda.....	7
1.3 Riziko v silničním provozu	7
1.3.1 Riziko.....	7
1.3.2 Rizikové chování	8
1.3.3 Rizikové chování v silničním provozu	8
1.3.4 Nejrizikovější je řidič.....	8
1.3.5 Řidičská způsobilost	9
1.4 Aspekty rizikového chování účastníků silniční dopravy	10
1.4.1 Faktory ovlivňující chování řidiče	10
1.4.2 Projevy agresivity za volantem.....	18
1.4.3 Alkohol a jiné návykové látky	23
1.5 Ostatní účastníci silničního provozu	28
1.5.1 Cyklista v ohrožení	28
1.5.2 Základní fakta o nehodovosti cyklistů v ČR.....	28
1.5.3 Chodec	30
1.5.4 Dítě jako chodec	33
1.5.5 Senior v silničním provozu	34
1.6 Silniční dopravní nehoda.....	36
1.6.1 Pojem silniční dopravní nehoda.....	36
1.6.2 Základní znaky silniční dopravní nehody	36
1.6.3 Dělení silničních dopravních nehod	36
1.7 Prevence	39

1.7.1	Primární prevence	39
1.7.2	Sekundární prevence	39
1.7.3	Terciární prevence	39
1.7.4	Zákonná povinnost prevence v silniční dopravě.....	39
1.8	Hodnocení efektivity preventivních akcí v dopravě	41
1.8.1	Preventivní akce a opatření - nepřiměřená rychlost.....	42
1.8.2	Preventivní akce a opatření - alkohol a jiné návykové látky	49
1.8.3	Preventivní akce a opatření - ochrana zranitelných účastníků.....	52
1.9	Dopravně preventivní výchova	56
1.9.1	Dopravně preventivní výchova na školách.....	56
1.9.2	Preventivně výchovné akce BESIPu.....	58
1.9.3	Preventivně výchovné akce pořádané PČR	59
Závěr		62
Seznam použité literatury		64
Seznam příloh.....		70
Přílohy		
Anotace		

Úvod

Doprava je z historického hlediska stará téměř jako lidstvo samo. Zpřístupnila člověku svět a stala se nevyhnutelností jeho každodenního života. Silniční doprava patří k nejprogresivněji se rozvíjejícím oborům. Má velký význam pro rozvoj a fungování společnosti. Přes nesporný společenský význam přináší doprava také jistá negativa. V případě silniční dopravy se jedná o jednu z nejrizikovějších činností, kterou člověk denně vykonává. V rámci silniční dopravy vzniká více jak 97 procent všech dopravních nehod. Denně se přesvědčujeme, jaká nebezpečí silniční doprava skrývá. Sdělovací prostředky nás informují o miliardových škodách a stovkách mrtvých každý rok.

Téma této práce je mi blízké zejména proto, že se bezpečností a plynulostí silničního provozu sám profesně zabývám. Pracuji u Policie České republiky, kde jsem 9 let zařazen na Dopravním inspektorátu v Olomouci, jako inspektor dopravních nehod. Denně se setkávám, jak s dopravními nehodami při kterých vznikla hmotná škoda, tak s nehodami, při nichž došlo ke zranění či usmrcení osob. V praxi jsem se přesvědčil o nebezpečnosti některých projevů rizikového chování účastníků silničního provozu. V případě dopravních nehod je toto nebezpečí vyjádřeno pomocí statistických ukazatelů. Nejzávažnější následky vykazují dopravní nehody zaviněné např. nepřiměřenou rychlostí, nebo dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky. Mezi časté oběti tragických dopravních nehod patří nejzranitelnější účastníci silničního provozu – cyklisté a chodci.

V úvodu své bakalářské práce se zabývám silniční dopravou z pohledu historie a vývojem silniční dopravy na našem území. V následující části přináším základní terminologické vymezení pojmů, které se silniční dopravou úzce souvisí. Mezi důležité aspekty rizikového chování řidiče v silničním provozu jsem zahrnul také jeho kognitivní funkce. Jejich fungování umožňuje řidiči správně vyhodnotit situaci a včas reagovat na neustále se měnící dopravní prostředí. V závěru čtvrté části práce se zabývám agresivními projevy chování účastníků silničního provozu, jejich vlivem na vznik nebo průběh dopravní nehody a možnostmi řešení projevů agresivity v silničním provozu. V této kapitole uvádím, kromě jiného, že agresivita řidičů roste přímo úměrně s hustotou silničního provozu. Je tedy v zájmu každého jedince pochopit zdroje agrese v silničním provozu a umět se vyrovnat s jejími projevy, jak u ostatních účastníků,

tak sami u sebe. Neméně důležitou kapitolou, této části bakalářské práce, je požívání alkoholu a jiných návykových látek v souvislosti s častým vznikem závažných dopravních nehod, ke kterým pod jejich vlivem dochází. Dále jsem se zaměřil na ostatní účastníky, kteří se na silničním provozu podílejí. Jedná se především o cyklisty, chodce, cestující v hromadných dopravních prostředcích a seniory. V šesté části bakalářské práce se zabývám otázkou dopravních nehod, jejich příčinami a vymezením.

Závěr práce obsahuje hodnocení efektivity preventivních akcí a opatření směřujících ke zvýšení bezpečnosti na našich komunikacích. Úspěšnost prevence dopravní nehodovosti hodnotím na základě statistických údajů o počtech usmrcených osob, každoročně vydávaných ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. V práci jsou obsaženy také statistické údaje o nehodovosti, vybrané základní pojmy a definice z oblasti silniční dopravy.

Cílem mé práce je poukázat na některé významné aspekty v chování účastníků silničního provozu, které se podílejí na zvýšené rizikovosti této dopravy. Další oblastí mého zájmu bude dopravně preventivní výchova.

1 Aspekty rizikového chování v dopravě

1.1 Aspekty silniční dopravy

Silniční doprava je žádaným a flexibilním způsobem dopravy, ke kterému se nejčastěji využívají kolová vozidla.

1.1.1 Doprava

Porada (2000) uvádí obecnou definici dopravy: „*Doprava v obecném pojetí je soubor činností, kterými se uskutečňuje pohyb (jízda, plavba, let apod.) dopravních prostředků po dopravních cestách (v obecném pojmu) a přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními.*“ (Porada a kol., 2000, s. 5)

1.1.2 Vznik a vývoj dopravy

Doprava je přímo spojena s vývojem společnosti. Už pravěký člověk budoval stezky, které by mu umožnily snadnější pohyb v terénu. Tím si zpřístupnil výhodnější místa k lovu a lepší obživě. Zpočátku využíval svázané větve, na kterých úlovky dopravoval. Jednalo se o první typ jednoduchého dopravního prostředku. Pro snadnější přepravu materiálu začal později využívat krátké kulaté kmeny, které nejprve používal jako válec. Postupným zkracováním tohoto kmenu vynalezl kolo. Kolo bylo použito k výrobě jednoduchých vozů asi před 5 tisíci lety. První skutečné diskové kolo vyrobili až kolem roku 3200 před n. l. Mezopotámci. Jejich jednoduché říditelné vozy byly opatřené koly vyrobenými ze tří dřevěných prken. Vlečením kolových vozů zvířaty, vznikaly hliněné cesty. Jejich postupným dlážděním začaly vznikat skutečné silnice.

Průlomem v dopravě byl vynález parního stroje v roce 1712 britským technikem Thomasem Newconem. Zásadní vylepšení parního motoru provedl až James Watt. Postupným dosahováním potřebné spolehlivosti parních strojů bylo umožněno jejich zavedení také v silniční dopravě.

Zlomovým se pro rozvoj automobilismu ukázal rok 1876, kdy německý inženýr Nikolaus Otto vynalezl spalovací motor. Tovární výrobu automobilů zavedl v roce 1903 Henry Ford. Jeho způsob výroby znamenal snížení ceny a tím pádem snadnější dosažitelnost automobilu pro širší okruh uživatelů. Počet automobilů se začal celosvětově zvyšovat a tento trend přetrvává do dnešních dnů.

Prudký rozvoj automobilismu s sebou přinesl také zvýšené nároky na silniční komunikace. Automobily dosahovaly vyšších rychlostí a s tím byl spojen požadavek na budování vhodných a především bezpečných silnic. (Ondříčková, Konvičková a kol., 2005)

Porada (2000) uvádí: „*Technická revoluce ovlivňovala životy našich předků stejně jako každého z nás nyní. Několik základních vynálezů podstatně změnilo tvář naší planety – byl to vynález parního stroje, železnice, elektriny a automobilu. Všechny jsou spojeny s dopravou.*“ (Porada a kol., 2000, s. 3)

1.1.3 Historický vývoj dopravy na našem území

Také v České republice plní doprava nezastupitelnou úlohu. Významným způsobem se podílí na propojení a udržování kontaktů mezi jednotlivými národy světa a je hybnou silou společnosti.

Ke skutečnému rozvoji silniční sítě v Čechách došlo až v polovině 18. století na základě rozhodnutí císařovny Marie Terezie o výstavbě tzv. erárních (státních) silnic. V polovině 19. století bylo na území Moravy a Slezska vybudováno 23 erárních a 372 okresních silnic.

Období první a druhé světové války se negativně projevilo na rozvoji a zejména pak na postupném chátrání silniční dopravní sítě na našem území. V poválečném období došlo k převzetí silniční sítě do státní správy a jejich rozdělení na silnice I., II., a III. třídy.

Na přelomu 60. a 70. let došlo k nárůstu počtu motorových vozidel na území tehdejšího Československa. Tento nárůst byl zastaven až v 80. letech. Počátkem 90. let došlo, v souvislosti s politickými změnami, ke zlepšení tržních podmínek a s tím související zvýšení počtu motorových vozidel, kdy největší podíl tvořily automobily osobní. Jestliže v roce 1980 byl meziroční nárůst počtu osobních automobilů asi 55 tis., pak v roce 1996 to bylo plných 236 tis. osobních vozidel.

Velký rozmach automobilismu a s ním spojená zvýšená nehodovost, přinesly nové požadavky na zajištění bezpečného provozu silniční dopravy. V této souvislosti byl vypracován plán rozvoje nejvýznamnějších silnic a dálnic tak, aby vyhovovaly evropským parametrům a standardům bezpečnosti.

V reakci na nárůst počtu dopravních nehod byl v roce 1967, jako složka tehdejšího Ministerstva dopravy ČSSR, zřízen BESIP (Bezpečnost Silničního Provozu). Úkolem BESIP, jako koordinačního orgánu Ministerstva dopravy, je preventivně výchovná činnost v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu dle zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Snahou BESIP je cílené preventivní působení na veřejnost formou kampaní, poskytováním potřebných informací a organizací dopravní výchovy.

Kromě dopravní nehodovosti je další negativní stránkou expandující silniční dopravy také poškozování prakticky všech složek životního prostředí.

1.1.4 Silniční doprava

Dle zákona č.111/1994 Sb., o silniční dopravě, se silniční dopravou rozumí souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.

Základní rozdělení silniční dopravy:

- podle účelu: osobní, nákladní.
- podle uživatelů: veřejná, neveřejná.
- podle charakteru přepravy: hromadná, individuální.
- silniční doprava speciální: jedná se především o sanitní služby, pohřební služby, vojenské transporty, vozidla, Policie, hasičská vozidla apod. (Ondříčková, Konvičková a kol., 2005, s. 6)

1.2 Základní terminologické vymezení

1.2.1 Účastník silničního provozu

Za účastníka silničního provozu se dle zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, považuje: „*Za účastníka provozu na pozemních komunikacích se považuje každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.*“ (Zákon č. 361/2000 Sb.)

1.2.2 Řidič

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, uvádí: „*Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.*“ (Zákon č. 361/2000 Sb.)

1.2.3 Pozemní komunikace

Dle zákona č.13/1997Sb., o pozemních komunikacích, se za pozemní komunikaci považuje dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. (Zákon č. 13/1997 Sb.)

Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelové komunikace.

1.2.4 Dopravní prostředek

Současná silniční doprava ilustruje rozpor mezi technikou a lidskými možnostmi. Motorová vozidla se neustále zdokonalují. Zlepšuje se úroveň jejich pasivní i aktivní bezpečnosti, jako jsou airbagy, systém ABS, různé deformační zóny či prvky stabilizační elektronické vybavy.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, definuje pojem vozidlo takto:

- vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj,
- motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus,
- nemotorové vozidlo je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.
(Zákon č. 361/2000Sb.)

1.2.5 Dopravní sociální struktura

Na silnici se setkáváme s různými typy účastníků silničního provozu, jako jsou děti a důchodci, povahově bojácní či agresivní, bezohlední a nezodpovědní. Zkrátka všichni účastníci provozu nejsou stejní a jejich riziková činnost se liší.

1.2.6 Dopravní nehoda

Dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, se za dopravní nehodu považuje: *„Za dopravní nehodu je považována 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.“*
(Zákon č. 361/2000 Sb.)

1.3 Riziko v silničním provozu

Bezpečnost silničního provozu se týká všech jeho účastníků. Přes nejružnější přijatá opatření zůstává rizikovost silničního provozu stále vysoká.

1.3.1 Riziko

Pod pojmem riziko si obvykle představíme nebezpečí vzniku zranění, zničení, ztráty, nebo nezdaru. Současný způsob života v moderní globalizované společnosti od nás vyžaduje, ale také sám přináší, abychom jistou část rizika vědomě i nevědomě podstupovali. Riziko se stalo běžnou součástí našeho každodenního života. Jeho přítomnost si často neuvědomujeme, nebo ho za riziko vůbec nepovažujeme.

1.3.2 Rizikové chování

Rizikovým chováním rozumíme takové chování, v jehož důsledku dochází k prokazatelnému nárůstu zdravotních, sociálních, výchovných a dalších rizik pro jedince nebo společnost. (Miovský a kol., 2010).

1.3.3 Rizikové chování v silničním provozu

Rizikové chování v silničním provozu můžeme obecně charakterizovat jako takové jednání, které vede k dopravním kolizím a následně k úrazům nebo úmrtím, nebo škodám na majetku. Jedná se zejména o chování porušující stanovená pravidla, nebo se jedná o agresivní a nečekané jednání. Silniční doprava je z tohoto pohledu nejrizikovější dopravou vůbec.

1.3.4 Nejrizikovější je řidič

Porada (2000) označuje řidiče za nerizikovější část dopravního systému: *„Ze statistik zjištění vyplývá, že řidiči motorových vozidel zaviní přes 90 procent všech dopravních nehod. Řidič je tedy v rámci silničního provozu nejrizikovějším a nejvíce selhávajícím článkem řetězce celého systému. Člověk sedící za volantem zůstává, přes vysokou úroveň současné techniky, stále nejsložitější částí uvedeného systému.“* (Porada a kol., 2000, s. 85)

Pokud se budeme držet výsledků statistických zjištění o dopravní nehodovosti, která je pro nás hlavním ukazatelem bezpečnosti silničního provozu, pak dojdeme k jednoznačnému závěru, že rozhodující vliv na úroveň bezpečnosti mají právě řidiči motorových vozidel. Řidič je jako účastník silničního provozu nejméně spolehlivým a je tedy nejrizikovějším článkem celého dopravního systému.

Havlík (2005) označuje řidiče za nositele odpovědnosti: *„I když člověk řídí vozidlo výkonné či méně výkonné, technicky kvalitní, s dobrou aktivní a pasivní bezpečností, po kvalitní dopravní cestě s odpovídajícím dopravním značením, v hustém městském provozu i mimo něj, za příznivých nebo problematických povětrnostních podmínek, vždy je to on, který nese odpovědnost za sebe, za jízdu i za ostatní účastníky silniční dopravy.“* (Havlík a kol., 2005, s. 13)

1.3.5 Řidičská způsobilost

Jedná se o souhrn takových vlastností a schopností, které u řidiče zaručují nejen bezpečné zvládnutí činností spojených s řízením vozidla, ale také jeho bezpečné dopravní chování v provozu na pozemních komunikacích.

Pro posouzení role řidiče v okamžiku vzniku takové dopravní situace, která může vyústit v dopravní nehodu má rozhodující význam psychický stav řidiče a jeho odpovídající dopravní chování při vzniku dané rizikové situace.

1.4 Aspekty rizikového chování účastníků silniční dopravy

Bezpečné chování řidiče závisí především na jeho dopravní způsobilosti, osobní zodpovědnosti, temperamentu, znalostech a zkušenostech, ale také na tělesných a duševních předpokladech. Přítomnost nebo absence těchto vlastností a dovedností řidiče mohou v krizové dopravní situaci zvýšit či naopak snížit riziko vzniku dopravní nehody.

1.4.1 Faktory ovlivňující chování řidiče

Pro řízení vozidla jsou důležité především funkce kognitivní. Jedná se o ty funkce, které nám umožňují vnímat, rozpoznávat, pamatovat si, učit se a reagovat na podněty z okolí. Řízení vozidla představuje pro řidiče psychickou zátěž a nemalé nároky na jeho kognitivní funkce. Jedná se především o nutnost reagovat na rychle se měnící okolní podmínky a dopravní prostředí. Řidič je neustále nucen přijímat nové informace z provozu a vhodně na ně reagovat. Vzájemná souhra těchto kognitivních funkcí je rozhodující pro bezpečné řízení vozidla a do značné míry závisí na kvalitě smyslového vnímání.

Kvalitní smyslové vnímání je základním předpokladem řidiče pro jeho bezpečný pohyb a orientaci v silničním provozu. Přesto se jedná mezi řidiči o často opomíjený faktor bezpečnosti.

1.4.1.1 Pozornost a nepozornost

Schopnost udržet pozornost a koncentraci považuje Havlík (2005) za jednu z nejdůležitějších vlastností řidiče: „*Pozornost je v podstatě schopnost jedince zaměřit a soustředit psychiku na určitý předmět, děj, nebo situaci. Každou vteřinu útočí na lidské smysly příval podnětů. V bitech to mají být celé tři miliony (bit je v počítačové teorii nejmenší jednotka informace), ale náš mozek je schopen za vteřinu zpracovat nanejvýš šestnáct bitů. Zda je skutečně naše vědomí zachytí, je závislé na schopnosti koncentrace pozornosti. A ta sehrává při řízení auta jednu z nejdůležitějších rolí.*“ (Havlík, 2005, s. 23)

Podle psychologických teorií rozlišujeme pozornost z hlediska kritérií:

- aktivní (úmyslná),
- pasivní (vrozená),
- rozdělenou (distributivní).

Pro činnosti spojené s řízením vozidla je důležitá souhra všech tří složek pozornosti. Z hlediska bezpečnosti má největší význam pozornost aktivní. Z pohledu řidiče je nejdůležitější udržení pozornosti na skutečnostech podstatných pro řízení vozidla a schopnost je oddělit od podnětů narušujících jeho koncentraci. Důležitá je u řidiče schopnost selekce přijímaných informací a jejich správné zpracování. Tato schopnost je důležitá např. při jízdě složitou křižovatkou, nebo náročnou dopravní situací s množstvím rušivých podnětů.

Nepozornost

Odpoutání pozornosti řidiče kamkoliv jinak, než je sledování dopravní situace, se nazývá nepozorností. Nebezpečné může být, řidiči často bagatelizované, „pouhé“ zapalování cigarety či požívání stravy během jízdy.

Důležitost udržení pozornosti při řízení vozidla můžeme doložit na příkladu dopravní nehody, na jejímž šetření se autor podílel:

„Jednalo se o havárii nákladního vozidla, které při jízdě za příjemného slunečného počasí, po přímém a přehledném úseku silnice I. třídy, sjelo vpravo mimo komunikaci do prostoru zemědělského pole. Řidič na místě uváděl, jako příčinu dané dopravní nehody, nesprávné předjíždění vozidla v jeho protisměru. On aby zabránil čelnímu střetu s tímto protijedoucím vozidlem, strhnul řízení svého nákladního vozidla vpravo, kde následně havaroval. Protože průběh ani mechanismus dopravní nehody neodpovídal jeho tvrzení, bylo nutné důkladné ohledání celého vozidla, které by odhalilo možnou příčinu např. v technické závadě vozidla. Při prohlídce kabiny řidiče policisty zaujal převrácený talíř s nedojedeným obědem, který se nacházel na podlaze vozidla. Po tomto zjištění se pozornost vyšetřujících policistů začala obracet zcela jiným směrem. Následné šetření ukázalo, že řidič během jízdy obědval a v důsledku nedostatečného věnování své pozornosti řízení vozidla, havaroval. Na svoji obhajobu uváděl, že pracuje jako živnostník a nemá tolik času, aby si zašel na oběd...“

Pozornost přitom nemusí být ovlivněna pouze z hlediska vnějších podnětů, které na řidiče působí, ale také se může jednat o jeho vnitřní nekoncentrovanost na řízení, tzv. vnitřní nepozornost. Úroveň pozornosti řidiče může být do značné míry ovlivněna také jeho kapacitou pro zpracování přijímaných podnětů. Typickým příkladem může být řidič, jehož schopnost zpracování přijímaných podnětů je ovlivněna např. důležitým pracovním telefonátem. Takový řidič je schopen projet přes železniční přejezd, na kterém je v činnosti výstražné světelné zařízení, aniž by si to sám uvědomil.

Že se nejedná pouze o problematiku řidičů vozidel, ale jde o problém prakticky všech účastníků provozu, dokládám na případu následující tragické dopravní nehody:

„U železničního přejezdu, který se nacházel v centru města, bylo v činnosti zabezpečovací zařízení. Přijíždějící vozidla postupně zastavovala v řadě za sebou a jejich řidiči čekali na projetí vlaku. Po chodníku k železničnímu přejezdu zvolna přicházel chodec, který telefonoval ze svého mobilního telefonu. Následně došlo ke střetu projíždějícího vlaku a chodce, který vstoupil do kolejiště. Ač se to může zdát neuvěřitelné, následné šetření prokázalo, že pozornost chodce byla telefonátem ovlivněna natolik, že pravděpodobně přehlédl a přeslechl projíždějící vlakovou soupravu a tento střet se mu stal osudným.“

Významné snížení pozornosti může způsobit i rozhovor se spolujezdcem, ale i další úkony, které s řízením vozidla nesouvisí. Jedná se především o telefonování za jízdy, manipulace s rádiem, nebo v současnosti rozšířeným, navigačním zařízením. Nedostatečné věnování pozornosti řízení vozidla je jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod, ke kterým dochází.

Z průzkumu mezi třemi tisíci britských motoristů, který provedla tamní firma Autoglass, vyplynulo, že nejhorším zlem za volantem jsou mobilní telefony.

Tab. č. 1 - Činnosti, které nejvíce odvádějí pozornost řidiče

Pořadí	Činnost	tj.%
1.	Psaní textových zpráv na mobilu	51%
2.	Hovor na mobilu	45%
3.	Manipulace s rádiem	40,40%
4.	Zírání na dopravní nehodu	39,80%
5.	Jedení, nebo pití	37%
6.	Děti v autě	36%
7.	Hovor se spolucestujícím	32,30%
8.	Zuřivá nálada	32%
9.	Hádka se spolucestujícím	31%
10.	zapalování cigarety	29%

1.4.1.2 Reakční doba a únava

Chmelík (2009) vymezuje reakční dobu z pohledu soudně inženýrského: „*Reakční dobou ze soudně inženýrského hlediska nazýváme čas od vjemu do uvedení zařízení v činnost naučeným způsobem. V neobvyklých situacích bez naučeného způsobu, bude potřebná doba individuálně delší.*“ (Chmelík a kol., 2009, str. 158)

Reakční doba přímo souvisí s bezpečnostní vzdáleností, kterou je potřeba mezi vozidly jedoucími za sebou dodržovat. Jedná se opět o jednu z nejčastějších příčin dopravních nehod.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v § 19 uvádí: „*Řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.*“ (Zákon č. 361/2000Sb., § 19)

Z uvedeného plyne, že nejen rychlost vozidla a jeho technický stav, ale také reakční schopnosti řidiče určují vzdálenost mezi vozidly, kterou zákon označuje, jako bezpečnostní.

Dle § 18 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, řidič musí: „*Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.*“ (Zákon č. 361/2000Sb., § 18)

1.4.1.3 Únava

Reakční doba řidiče úzce souvisí s jeho pozorností. Snížení pozornosti může být ovlivněno únavou a to zejména při řízení na delší vzdálenosti. Únava přichází postupně. Řidiči tento stav často podceňují, nebo jej nedokáží včas odhalit a účinně se mu bránit. Únava se projevuje především kumulací chyb, kterých se řidič dopouští.

Při řízení vozidla na dlouhých tratích se za nejrizikovější část považuje až závěr cesty, kdy řidič poleví v koncentraci s pocitem, že bude zanedlouho v cíli své cesty. Rizikovost takového jednání spočívá zejména v nebezpečí usnutí řidiče při řízení vozidla. Stejně důsledky může mít řízení, kdy řidič jede nevyspalý tzv. na spánkový dluh. Jak jsem sám ve své profesní praxi poznal, dochází v těchto případech k dopravním nehodám s velmi vážnými následky. Pozornost je základním předpokladem prakticky všech úkonů, které řidič při své činnosti vykonává.

Z hlediska řízení vozidla lze únavu rozdělit:

- *fyzickou únavu, která je dána již samotným sezením ve vozidle, která zatěžuje nejvíce svaly držící hlavu a trup ve vzpřímené poloze,*
- *duševní únavu, která je únavou duševních funkcí, vede k přecitlivělému jednání na slabé podněty a k obtížné koncentraci řidiče na více dějů probíhajících v dopravní situaci,*
- *únava smyslových orgánů, jež postihuje především zrakové ústrojí. Vyvolává výpadky zorného pole, snižuje zrakovou ostrost, poruchy hloubkového vidění a rozlišovací zrakovou ostrost při jízdě za šera (Purkyňův fenomén).* (Chmelík a kol., 2009, str. 162)

1.4.1.4 Paměť

Jedná se především o paměť „pracovní“, díky které jsme schopni si uchovat získané informace k dalšímu upotřebení. Tuto schopnost využíváme např. při zapamatování si dopravního značení, nebo dopravní cesty.

1.4.1.5 Rozhodování v časové tísní

Správné a zároveň včasné rozhodnutí v průběhu řízení vozidla často závisí na zkušenostech řidiče a jeho řidičské praxi. Ale i jednání zkušeného řidiče může být v některých případech negativně ovlivněno. Mám na mysli okamžik, kdy se řidič dostane do časové tísně způsobené dopravním kolapsem, hrozbou pozdního příjezdu do zaměstnání, nebo zdržením při celním odbavení. Vzniklou časovou ztrátu se snaží řidič dohnat, byť za cenu zvýšeného rizika, které v takové situaci hrozí nejen jemu, ale především jeho okolí. Riziko, které je řidič ochoten podstoupit závisí především na jeho osobnosti.

1.4.1.6 Odolnost vůči monotónnímu prostředí

Monotónnost představuje zvýšené riziko především svojí nenáročností kladenou na osobu řidiče. Jedná se o podmětově chudé prostředí, které je náročné především z pohledu stálosti a vytrvalosti pozornosti řidiče. Typickým příkladem mohou být dlouhé a rychlé dálniční úseky vedoucí monotónní krajinou. Právě s takovým rizikem se často potýkají řidiči cestující na letní dovolenou do zahraničí. Pokles koncentrace, apatie a ztěžklá víčka jsou častou příčinou řetězových dopravních nehod, ke kterým dochází právě na přehledných a na první pohled bezpečných úsecích dálničních komunikací.

1.4.1.7 Zrak

Pro řízení vozidla je zrak nejdůležitějším smyslovým orgánem. Nejvíce informací přichází do mozku právě prostřednictvím oka. Oko musí dobře vnímat nejen podněty v rovině, na kterou se právě zaměřuje (centrální vidění), ale musí dostatečně vnímat i své okolí (periferní vidění). Řidič se špatným zrakem je vnímám naprostou většinou ostatních účastníků provozu za značně rizikového.

V průzkumu Direct Pojišťovny se přiznala celá pětina českých řidičů, že občas jezdí bez předepsaných brýlí. Naproti tomu se stejná část dotázaných řidičů ve zmíněném průzkumu vyjádřila pro tvrdší postihy policie za porušení podmínky nosit

při řízení předepsané brýle, nebo čočky. Čtyři z deseti Čechů by tento přestupek potrestali odebráním bodů a každý šestý by se přikláněl k odebrání řidičského průkazu. Policejní kontroly zaměřené na povinné nošení dioptrických brýlí jsou nedostatečné a dle průzkumu se s nimi setkalo v praxi asi jenom 14 procent dotázaných řidičů.

Oftalmolog z Oční kliniky VFN a 1. LF UK v Praze, označuje současný systém, kdy posuzování zraku řidičů provádí praktický lékař, za zcela nedostatečný. Podle jeho názoru by mělo testování zraku řidičů probíhat u odborného lékaře na specializovaných pracovištích v pravidelných cyklech. *„Když uvážíme, že se zrak s postupujícím věkem prokazatelně zhoršuje, představují řidiči s neodhaleným horším viděním značné riziko pro ostatní účastníky provozu,“* lékař dodává.

Jak situaci řešit?

Jako řešení se nabízí:

- zavedení povinných periodických kontrol zraku u odborného lékaře,
- důslednější kontroly ze strany policie,
- prevence prostřednictvím výcviku v autoškolách, kde by si žák mohl vyzkoušet řízení vozidla (za použití vhodné pomůcky simulující zhoršení zraku) na výcvikovém polygonu.

Pro příklad uvádím dopravní nehodu, na jejímž zavinění měl podíl právě zrak řidiče:

„Řidič osobního vozidla nerespektoval červeného světlo na tříbarevné světelné soustavě (semaforu), vjel do křižovatky, kde se střetl s jiným osobním vozidlem. Následným šetřením bylo zjištěno, že řidič trpí zrakovou vadou nazývanou daltonismus, tedy barvoslepostí, která se projevuje poruchou vnímání červené a zelené barvy. Jak je možné, že tuto zrakovou vadu neodhalilo povinné lékařské vyšetření, které je součástí žádosti o získání řidičského oprávnění? Na tuto otázku však řidič nedokázal odpovědět. Jak je možné, že s takovou zrakovou vadou řídil motorové vozidlo již několik let? K této otázce řidič sdělil, že si pamatuje pořadí barev na semaforu, ale v okamžiku, kdy spěchal a dostal se tak do stresové situace mu paměť vypověděla...“

1.4.1.8 Sluch

Sluch je po zraku druhým nejdůležitějším smyslovým orgánem. Sluch zdravého člověka je schopen vnímat zvuky o vlnové frekvenci 16 až 20 000 hertzů. Ideální vlnová délka zvukové vlny pro zachycení lidským sluchem je v rozmezí 500 až 1 500 hertzů. Sluch a zrak umožňují řidiči získat prostorovou orientaci a tím zajišťují jeho přehled v dopravní situaci. Sluchové vjemy vnímá řidič podvědomě a neúmyslně. Zvýšená hladina hluku narušuje koncentraci řidiče a zvyšuje jeho únavu. Jedná se především o řidiče, kteří řídí vozidlo při poslechu hlasité hudby, nebo se sluchátky v uších. Pokud má sluch tak důležitou funkci pro řízení vozidla, jak tedy řídí člověk neslyšící? Havlík (2005) k otázce neslyšících řidičů uvádí:

„V roce 1987 byl v USA (Boston) proveden průzkum ke zjištění, jak se na dopravní nehodovosti podílejí neslyšící řidiči. Na základě průzkumu bylo zjištěno, že neslyšící řidiči se ve Spojených státech podílejí na dopravní nehodovosti 0,14 procenty v porovnání se stejně početnou náhodně vybranou skupinou dobře slyšících osob, u kterých bylo evidováno ve stejné době bezmála 40 procent nehod. Svědčí to o psychologickém faktu, že motoristé se sluchovou vadou umějí svůj defekt vyrovnávat zrakem a přizpůsobují mu styl jízdy.“ (Havlík, 2005)

Řidič, který řídí vozidlo za poslechu nepřiměřeně hlasité hudby, často nedokáže včas zaregistrovat např. příjezdějí sanitní vozidlo se zapnutým výstražným světelným a zvukovým zařízením (VRZ) a tím zvyšuje riziko vzniku dopravní nehody. Přes jednoznačně negativní vliv poslechu hlasité hudby při řízení vozidla, není hladina hluku, který ve vozidle na řidiče působí, doposud zákonem upravena.

1.4.1.9 Hmat a čich

Člověk vnímá změny tlaku působící na hmatové ústrojí, které je rozloženo po celém těle. To mu umožňuje vnímat změny v rychlosti vozidla, jeho směru, nebo povrchu, po kterém se právě jeho vozidlo pohybuje. Jedná se o zpětnou vazbu mezi řidičem a jeho vozidlem, která se spolupodílí na bezpečném ovládní vozidla. Také čich přináší řidiči důležité informace o jeho okolí. Unikající palivo způsobuje každoročně řadu dopravních nehod způsobených požáry motorových vozidel. Přitom právě čichové ústrojí upozorní řidiče na vznik požáru na palubě jeho vozidla. Většina účastníků dopravní nehody způsobené požárem vozidla vyvázla bez závažnějších zranění

především díky čichu, který je včas na nebezpečí upozornil a dal jim tak šanci na opuštění hořícího vozidla.

1.4.2 Projevy agresivity za volantem

Každý účastník silničního provozu se dříve, nebo později, dostane do situace, kdy se na silnici setká s různými projevy agresivity.

1.4.2.1 Agrese

Agrese je přirozeným projevem chování člověka. Sigmund Freud ve své psychoanalytické teorii označuje agresivitu za základní psychickou výbavu člověka, která spolu s libidem (pudem slasti) řídí podvědomí každého jedince. Čírtková (2006) definuje agresivitu:

„Agrese označuje vlastní pozorovatelné chování jedince, agresivitou se rozumí určitá vnitřní pohotovost k agresivnímu jednání. Pojem agresivita vyjadřuje tedy vnitřní dispozici nebo osobnostní vlastnost. Zpravidla je chápána jako relativně trvalá a hůře měnitelná charakteristika osobnosti.“ (Čírtková, 2006, s. 168)

1.4.2.2 Vznik agresivního chování v silničním provozu

Existuje skupina řidičů, kteří představují nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu. Jedná se o agresivní řidiče. Nejčastěji se s agresivním chováním setkáme u mužů ve věkové skupině 20-35 let. K projevům agresivního chování přispívá nejen osobnostní charakteristika řidiče – agresora, ale také současná dopravní situace. Hustý silniční provoz zpomaluje dopravu a omezuje vozidla v pohybu. Tím se zvyšuje riziko vzniku nejrůznějších kolizí a nehod. Na řidiče působí množství okolních vlivů, kterým musí čelit. Dochází k frustraci řidičů, kteří nestíhají dojet včas na určité místo. Ztrátu se snaží dohnat rychlou a bezohlednou jízdou. Agresivní chování řidičů často přináší vznik konfliktních situací s ostatními účastníky silničního provozu, které považují za původce jejich problému.

Havlík pokládá agresivitu za druh násilí, jehož obětí se stávají ostatní účastníci silničního provozu. Tato porucha chování se vyskytuje u všech sociálních vrstev bez ohledu na stupeň rozumových schopností a vzdělání. (Havlík, 2005)

1.4.2.3 *Projevy agresivního chování v silničním provozu*

Každý účastník silničního provozu v poslední době zaznamenal narůstající počet případů projevů agresivního chování a to především ze strany řidičů motorových vozidel.

„Australský výzkumník Barry Elliot označil následující chování za projevy agresivity:

- *troubení,*
- *vyblikávání,*
- *gestikulace,*
- *verbální útok,*
- *vyhrožování,*
- *náhlé bezdůvodné brzdění,*
- *záměrné překážení,*
- *vytlačování vozidel ze silnice,*
- *úmyslné ničení jiného vozidla,*
- *fyzické napadení,*
- *nedodržování bezpečné vzdálenosti,*
- *předjíždění zprava.“*

Některé projevy agresivity se staly do jisté míry běžnou součástí každodenního silničního provozu. Laická veřejnost obvykle považuje za agresivní projevy chování především ty nejviditelnější. Jedná se o nepřiměřenou rychlost, troubení, gestikulace, náhlé a bezdůvodné brzdění, nebo vytlačování ze silnice.

Na základě statistik dopravní nehodovosti lze dovodit, že agresivita má podíl na celé řadě příčin dopravních nehod. Mezi nejčastější položky patří nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nebo předjíždění v případech, kdy je to zákonem zakázáno.

Jednou ze složek agresivního chování v silničním provozu je skrytá agresivita: *„Jaké jednání lze považovat za tzv. skrytou agresivitu? Ta se projevuje především tím, že účastníci silničního provozu ve svém chování nadřazují své osobní zájmy, kterými může být nedostatek času, pocit nadřazenosti nebo nadměrného bezpečí (u silných vozidel), nad ohleduplnost a bezpečnost ostatních.“*

Psychologický pohled na danou problematiku přináší Havlík na příkladu dopravní nehody, která se stala na silnici z Plzně do Klatov. Na přímém úseku komunikace předjíždělo jedno vozidlo druhé, přestože jeho řidič jel předepsanou devadesátkou. V okamžiku, kdy předjížděný řidič zjistil, že je předjížděn, začal sám zrychlovat a bránil tak druhému řidiči v bezpečném předjetí. Ve stejném okamžiku se v protisměru objevil autobus. Řidič autobusu pouze díky svému řidičskému umění

zabránil čelnímu střetu tak, že sjel s autobusem do pole. Při nehodě nedošlo ke zranění osob.

Z psychologického hlediska se jednalo o dva rozdílné zdroje agresivity. U předjíždějícího řidiče se projevila agresivita, jako jeho dominantní vlastnost. Tato se projevovala i v mezilidských vztazích, neboť byl opakovaně trestán za napadení. U předjížděného řidiče se projevila tzv. situační agrese. V rámci svojí pedagogické profese chtěl druhého řidiče naučit ukázněnému chování na silnici (Havlík, 2005).

1.4.2.4 Možnosti řešení agresivity v silničním provozu

Šucha (2009) upozorňuje: „Řešení agresivity ve společnosti úzce souvisí i s řešením bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, je zde potřeba zmínit vlastní chování účastníků silničního provozu mající sklony k agresivitě a možnosti jejího ovlivňování – snižování.

Z pohledu dopravní bezpečnosti je nutno zejména řešit:

- *příčiny vzniku agresivity,*
- *projevy agresivity v silničním provozu,*
- *možnosti snižování agresivity u účastníků silničního provozu“*
(Šucha, 2009, s. 19)

1.4.2.5 Zjišťování řidičské způsobilosti

Agresivita řidičů přímo souvisí s jejich řidičskou způsobilostí. Pro zjišťování řidičské způsobilosti se využívá mnoho diagnostických metod. V dopravní psychologii patří k nejrozšířenějším různé pozornostní a zátěžové testy, testy koncentrace, nebo vizuální paměti.

Vhodným nástrojem pro analýzu rizikového chování řidičů je tzv. kurz Driver assessment. Cílem kurzu není výuka ani vzdělávání, ale hodnocení chování řidiče v zátěžové situaci. Na počátku kurzu řidič sdělí potřebné údaje, délku praxe, věk, případně počet dopravních nehod. Po krátké konzultaci následuje praktická jízda v délce trvání 40-50 minut. Během jízdy lektor pozoruje chování řidiče při řízení. Řidič je posuzován podle přesně stanovených kritérií. Výsledkem je profil řidiče, který vyjadřuje jeho kvalitu a úroveň jeho bezpečného chování v silničním provozu.

1.4.2.6 Řidičský průkaz na zkoušku

Jednou z možností, jak zvýšit bezpečnost silničního provozu, se jeví také udělení řidičského průkazu na dobu určitou (na zkoušku). Především řidiči začátečníci by byli motivováni k odpovědnějšímu jednání při řízení vozidla. Hlavní příčinou, častých tragických nehod, řidičů začátečníků není neznalost zákona, ale vědomé porušování dopravních předpisů. Toto chování může souviset s projevy soutěživosti, odvahy, snahy zaujmout, nebo agrese. Řízení na zkoušku by tak umožnilo těmto řidičům bezpečnější dosažení řidičské praxe. Udělení řidičského průkazu na zkoušku je právně zakotveno v řadě států Evropy.

Pro příklad lze uvést slovenský zákon č. 315/1996 Sb., o premávke na pozemných komunikáciách, který v § 72 a § 73 hovoří o vodičském oprávnění na zkušební lehotu. Řidičské průkaz se uděluje na zkušební dobu dvou let. V případě, že se řidič v uvedené lhůtě neosvědčí, okresní dopravní inspektorát rozhodne o účasti řidiče na doškolovacím kurzu v autoškole. Zajímavostí je, že zkušební doba se řidiči ukládá pro každé další řidičské oprávnění, nebo jeho rozšíření.

Tab. č. 2 - Příklady uplatnění řidičského oprávnění na zkoušku v evropských státech

Uplatnění systému řidičského průkazu na zkoušku bez rozdílu jeho formy v Evropě (ANO/NE)	
STÁT	
Belgie	NE
Dánsko	NE
Estonsko	ANO
Finsko	ANO
Francie	ANO
Irská republika	NE
Česká republika	NE
Lotyšsko	ANO
Lucembursko	ANO
Maďarsko	ANO
Nizozemí	NE
Norsko	ANO
Portugalsko	ANO
Rakousko	ANO
Severní Irsko	ANO
Slovensko	ANO
Slovinsko	ANO
SRN	ANO
Španělsko	ANO
Švédsko	ANO
Velká Británie	ANO

1.4.2.7 *Vzdělávání*

Vznik a projevy agresivního chování úzce souvisí s výchovou a vzděláváním budoucích řidičů. Nejedná se pouze o výuku v autoškolách, kde by začínající řidič měl získat obecné základy bezpečného chování v provozu. Snaha o snižování agresivity souvisí s pozitivním přístupem rodiny. Rodiče by měli svým chováním představovat vzor pro formování jejich osobnosti a postojů k silničnímu provozu, aby agresivita nebyla dětmi pokládána za samozřejmou a normální.

1.4.2.8 *Represe*

Slovo represe pochází z latiny (*reprimó, repress* - potlačit, donutit; *re* - zpět, *press* - tlak) odtud represálie, což lze chápat jako opatření donucení, které je zpravidla spojeno s užitím násilí. Represí rozumíme prostředky, kterými si orgány státní moci vynucují od svých občanů nápravu jednání, kterým se odchylují od dodržování obecně přijatých sociálních norem, trestání takovýchto odchylek pak má plnit i funkci výchovnou a preventivní.

V silničním provozu se jedná o nesprávné jednání účastníka provozu, které je řešeno projednáním na místě napomenutím, blokovou pokutou, nebo oznámením přestupku příslušnému správnímu orgánu k rozhodnutí. U závažnějších případů, kdy dojde k porušení některého z ustanovení trestního zákoníku, je případ řešen soudně. Represivní složkou může být buď policista, městský strážník, příslušník Celní správy, správní orgán, případně soud.

1.4.3 Alkohol a jiné návykové látky

V souvislosti s rizikovým chováním účastníků silničního provozu řeší společnost jeden dlouhodobý problém. Tímto problémem je požívání alkoholických nápojů, nebo jiných návykových látek. Jejich účinkem dochází k negativnímu ovlivnění činnosti nejenom řidičů motorových vozidel, ale také cyklistů, chodců a dalších účastníků provozu.

V posledních letech dochází k nárůstu dopravních nehod jejichž následkem bylo zranění nebo smrt, způsobených pod vlivem alkoholu. Zarážející je, že v roce 2010 byla u 69 procent viníků dopravních nehod (způsobených pod vlivem alkoholu), provedeným následným šetřením, zjištěna hodnota vyšší než 1 promile alkoholu v krvi.

Havlík (2005) ilustruje negativní vliv požití alkoholu na smysly řidiče a tím na jeho bezpečné chování v silničním provozu na příkladu následující dopravní nehody:

„Myslivec v důchodu vypovídal u soudu, že se cítil společensky trochu unavený, ale nevěřil, že by to mohlo při řízení nějak vadit, protože proti mysliveckým druhům si připadal jako abstinent. Z oslavy poslední leče odvážel trojici alkoholem zmožených mužů, kteří sotva stáli na nohou. Hned první zátočinu na konci vsi dvaasedesátiletý řidič nezvládl a vjel 40-ti kilometrovou rychlostí v hodině na chodník. Srazil dědečka, babičku a vnuka. V krvi měl 1,66 promile alkoholu. Soud mu vyměřil pětiletý trest.

Znalecký posudek dopravního psychologa zdůvodňoval myslivcovu nehodu narušeným prostorovým vnímáním, výrazným úbytkem pozornosti, zpomaleným a nesprávným reagováním. Při jízdě inklinoval řidič ustavičně doprava a musel automobil srovnávat. V osudné zatáčce zareagoval opožděně...“ (Havlík, 2005)

Množství alkoholu, které dokáže nepříznivě ovlivnit činnost člověka je různé. Jednomu stačí k ovlivnění množství malé, jinému větší. Pro všechny je pak společné, že u nich došlo ke snížení sebekontroly, což je známkou opilosti. Alkohol u řidiče oslabuje jeho koncentrovanost na řízení vozidla, u chodců může znamenat zhoršení odhadu rychlosti přijíždějícího vozidla při vstoupení do vozovky, u cyklistů se požití alkoholu projevuje zhoršenou schopností k řízení jízdního kola s možností pádu na vozovku.

Havlík (2005) dále uvádí: *„U devíti procent lidí s 0,5 promile alkoholu v krvi jsou patrné příznaky opilosti. Zjevnou opilost projevuje 40 procent osob s jedním promile. U 70 procent řidičů s 1,5 promile alkoholu v krvi (zhruba čtyři dvanáctky prazdroje) jsou zřejmé známky opilosti a snížené sebekontroly. Za psychologicky nejrizikovější hladinu v krvi motoristy se proto považuje 0,5 až 1,5 promile. Pravděpodobnost havárie se u těchto lidí vyskytuje 130krát častěji než u motoristů střízlivých. nejméně třetina z citovaných 70 procent osob neví, že jejich způsob řízení není v pořádku.“ (Havlík, 2005)*

Tab. č. 3 - Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu podle viníků v roce 2011

Viník dopravní nehody alkohol, rok 2011	Počet nehod	tj. %	Počet usmrčených	tj. %
Řidič motorového vozidla	4 396	83,9	85	95,5
Chodec	190	3,6	2	2,2
Cyklista	639	12,2	2	2,2
Ostatní	17	0,3	0	0
Celkem	5 242	100	89	100

Ve své praxi se často setkávám s případy, kdy se řidiči po provedené pozitivní dechové zkoušce odvolávají proti zjištěné hodnotě alkoholu, která u nich byla naměřena. Jako častý argument uvádí skutečnost, že pití alkoholu, které dané dechové zkoušce předcházelo, včas a s dostatečným časovým odstupem ukončili. Zpravidla se jedná o řidiče, kteří alkohol požívali během předchozího večera. Dalším příkladem, se kterým se policisté při výkonu služby setkávají poměrně často, je požití menšího množství alkoholu, jako součást oběda či večeře. Řidič na sobě často žádné účinky subjektivně nepocítuje, ale vzhledem k tomu, že legislativa České republiky nepřipouští žádnou toleranci k přítomnosti alkoholu v krvi řidičů (platí nulová tolerance), dochází ze strany těchto řidičů k porušování zákona. Z těchto důvodů předávají policisté v rámci preventivní činnosti řidičům kartičky s tabulkou, na které jsou uvedeny orientační časy potřebné k odbourání alkoholu z krve.

Tab. č. 4 - Orientační čas potřebný k odbourání alkoholu z krve

Pivo	Muž o váze 75kg	žena o váze 60kg
0,5 litru 10° piva	1 hod. 43 min.	2 hod. 32 min.
0,5 litru 12° piva	2 hod. 03 min.	3 hod. 01 min.
1 litr 12° piva	4 hod. 07 min.	6 hod. 02 min.
3 litry 12° piva	12 hod. 18 min.	18 hod. 07 min.

(Havlík, 2005, s. 96)

Odbourávání alkoholu je ovlivněno několika faktory: „Doba odbourávání alkoholu je vždy ovlivněna aktuálním zdravotním stavem, případně užíváním některých léčiv. Schopnost řídit motorové vozidlo je podstatně zhoršena i při tzv. kocovině, kdy již alkohol z krve vymizel“.

1.4.3.1 Ostatní návykové látky

Návykovou látkou se, podle trestního zákoníku, rozumí: „Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobílé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.“ (Zákon č.40/2009 Sb., §130)

Selhání řidičky, která řídila pod vlivem návykové látky, dokládá Havlík na příkladu dopravní nehody, kde došlo k čelnímu střetu osobního vozidla a nákladního vozidla Tatra: „Rozborem životní historie mrtvé automobilistky vyšlo najevo, že šlo o precitlivělou a egocentrickou ženu, která prožívala nešťastnou lásku, a pocity marnosti zkoušela přebít halucinogenem LSD. Toxikoman má po dávce LSD zamlžené vnímání, je dezorientován a cítí se ohrožován. Dekoncentrace, paranoidní iluze a strach přetrvávají dlouho po požití. Pro jízdu v autě jde o smrtící duševní koktejl!“ (Havlík, 2005, str. 98)

Statistiky Policie ČR registrují řízení pod vlivem návykových látek relativně málo. Nárůst počtu uživatelů nelegálních drog nám napovídá, že zmiňované statistiky vyjadřují pravděpodobně pouze vrcholek ledovce. V rámci boje proti užívání drog účastníky silničního provozu je Policie České republiky vybavena detekčním zařízením (Drugwipe), který umožňuje orientačně zjistit přítomnost návykové látky.

Tab. č. 5 - Účinky různých návykových látek na vnímání a pozornost

Účinky různých návykových látek na vnímání a pozornost	
Návyková látka	Účinek látky
cannaboidy, opiáty, hypnotika	vyvolávají únavu a ospalost
metamfetamin, kokain, alkohol	vyvolávají agresivitu, podrážděnost
kokain, halucinogeny	vyvolávají pocit pronásledování
cannaboidy (marihuana)	prodlužují reakční čas
cannaboidy, opiát, alkohol	vyvolávají neadekvátní reakce
hypnotika, kokain, metamfetamin	odbourávají strach
alkohol, cannaboidy	mohou si plést signální světla

1.5 Ostatní účastníci silničního provozu

Kromě řidičů motorových vozidel se na silničních komunikacích setkáváme s cyklisty, chodci, cestujícími v městské hromadné dopravě a dalšími účastníky silničního provozu.

1.5.1 Cyklista v ohrožení

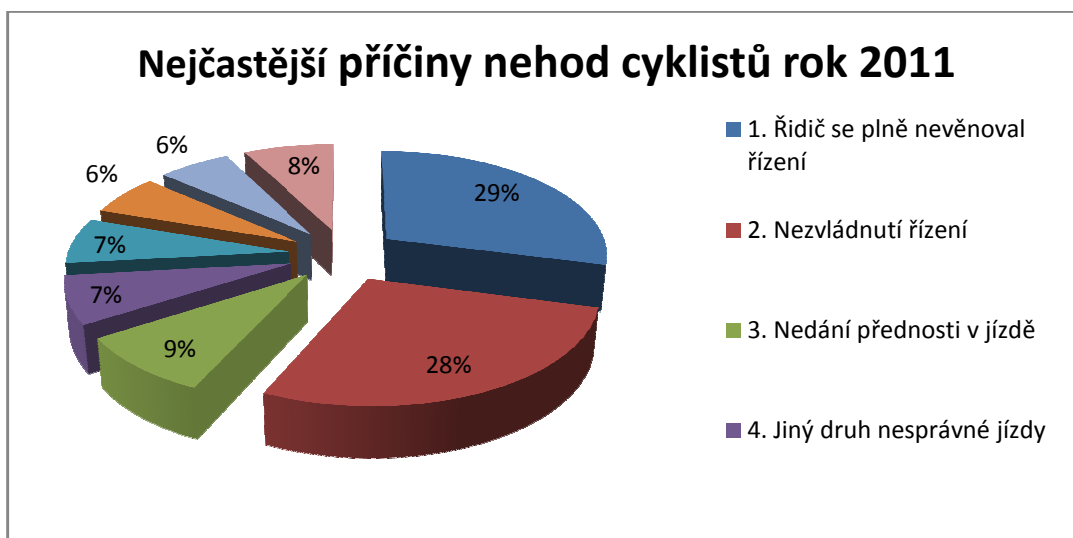
Cyklistika je ekologickou, v městském provozu rychlou, ekonomickou, zdravý prospěšnou a v neposlední řadě také módní silniční dopravou. Přes výčet pozitivních vlastností cyklo dopravy je potřeba doplnit také skutečnost, že cyklista je v provozu čtyřikrát více ohrožen rizikem vzniku dopravní nehody než řidič motorového vozidla.

1.5.2 Základní fakta o nehodovosti cyklistů v ČR

Vysoké počty usmrcených a zraněných účastníků silničního provozu jsou chápány jako jeden z nejzávažnějších problémů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v ČR.

Chodci a cyklisté, nejzranitelnější účastníci silničního provozu, tvoří 30 procent obětí v silničním provozu a tento podíl se nedaří snižovat. Po roce 2002 byla pozorována výrazná redukce v počtu usmrcených v obou skupinách. V případě počtu usmrcených chodců byl až do roku 2005 registrován spíše minimální meziroční pokles ve výši 5 procent a teprve rok 2006 přinesl pokles významnější (celkově činí za období 2002-2009 meziroční průměrný pokles 7,4 procenta). Pokles v počtu usmrcených cyklistů je stabilní (ročně průměrně 8,5 procenta).

Graf č. 1 - Znázorňuje nejčastější příčiny nehod zaviněné cyklisty v roce 2011



V kategorii nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel, představují cyklisté naprostou většinu (přes 95 procent). Hlavní příčiny nehod cyklistů jsou podobné jako u řidičů motorových vozidel. V roce 2011 připadlo z celkového počtu 2 250 jimi zaviněných nehod 553 do kategorie nevěnování se řízení vozidla, na druhém místě je s celkovým počtem 528 nehod nezvládnutí řízení vozidla. Tyto dvě příčiny tvoří polovinu z celkového počtu nehod zaviněných cyklisty. K nejčastějším příčinám se dále řadí nedání přednosti v jízdě počtem 173 nehod a nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu komunikace (např. zatáčka, prudké klesání apod.) s počtem 133 dopravních nehod. Cyklisté tedy v roce 2011 zavinili o 468 dopravních nehod více, než v roce 2010. Pokles usmrcených osob při těchto dopravních nehodách byl v roce 2011 proti předchozímu roku o 18 osob.

Přes statistický pokles počtu smrtelných nehod cyklistů je jejich počet, zejména v porovnání s vyspělými evropskými státy, nepoměrně vyšší. Toto srovnání je markantní především v případě cyklisticky vyspělých států, jako je Nizozemí.

V Nizozemí připadá cca 1,18 usmrcených cyklistů na 100 mil. cyklokilometrů. V České republice je tento počet 5,26 usmrcených cyklistů na 100 mil. cyklokilometrů. Cyklistovi v České republice tedy reálně hrozí proti Nizozemí 4,5 krát vyšší riziko, že bude usmrcen při dopravní nehodě.

Možné příčiny tohoto stavu:

- chyby na straně řidiče motorového vozidla (nepřiměřená rychlost, nepozornost vůči cyklistům),
- chyby cyklistů,
- nevyhovující dopravní infrastruktura (absence cyklostezek a vyhrazených cyklopruhů),
- nedostatečná prevence a represe PČR.

Cyklista se při nehodě nemůže spolehnout na bezpečnostní prvky výbavy moderních vozidel ani na karoserii vozidla, která by ho chránila před zraněním. Kromě ochranné přilby, ochranných rukavic a brýlí, je jeho jedinou ochrannou bezpečné dopravní chování. Stejně jako v případě řidičů motorových vozidel, platí také

pro cyklisty, základní předpoklady pro bezpečné zvládnání jízdy na jízdním kole v silničním provozu.

1.5.2.1 *Cyklista z pohledu předpisů*

Kromě tělesné a duševní způsobilosti se jedná o odpovídající znalost zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který jízdu na jízdním kole v silničním provozu upravuje v §57 a §58.

§57

- Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít.
- Cyklisté smějí jet jen jednotlivě za sebou.
- Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou "Stezka pro chodce a cyklisty", nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucí po stezce.
- Jízdní pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty může užít i osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení.

§58

- Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.
- Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně.
- Cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítilnu bílé barvy s přerušovaným světlem.

1.5.3 Chodec

Chodci jsou z pohledu následků jednou z nejvíce ohrožených skupin účastníků silničního provozu. Tuto skutečnost dlouhodobě potvrzují také policejní statistiky. V roce 2011 bylo na našich silnicích usmrceno při dopravních nehodách celkem 153

chodců. Z celkového počtu dopravních nehod, na kterých měl účast chodec, zavinili právě chodci celkem 16,7 procent nehod. V případě smrtelných nehod jich bylo zaviněno samotnými chodci 26.

Tab. č. 6 - Rozdělení nehod podle kategorie chodců (viníků nehod) v roce 2011

Kategorie chodce, rok 2011	Počet nehod	tj. %	Usmrceno	tj.%
Muž	464	38,7	14	53,8
Žena	245	20,5	11	42,3
Dítě (do 15 let)	424	35,4	0	0
Skupina dětí	5	0,4	0	0
Jiná skupina	60	5	1	3,8
Celkem	1 198	100	26	100

Nejčastější příčinou smrtelných nehod zaviněných chodci bylo náhlé vstoupení do vozovky, nebo přecházení na přechodu pro chodce na signál Stůj! (49 procent). Dalším příkladem nesprávného chování chodců v silničním provozu je přecházení vozovky mimo vyznačený přechod a na nepřehledných úsecích komunikace s omezenou možností dostatečného rozhledu. Za zvlášť rizikové lze považovat chování chodce, který se bez dostatečného označení (retroreflexní pruhy, výrazné oblečení, osvětlení) pohybuje za snížené viditelnosti na silnicích prvních tříd, kde jich v roce 2011 zahynulo 62.

Dopravní nehody s účastí chodce podléhají soudní pravomoci a jsou zvláštní problematikou. V trestně-právním řízení je znalci často kladena otázka ohledně určení skutečné rychlosti vozidla ve vztahu k možnosti zabránění vzniku dopravní nehody při včasné reakci řidiče. U dopravních nehod s chodci je nutné brát na vědomí problematiku vnímatelnosti a rozpoznatelnosti objektů řidičem. Do popředí vstupuje otázka, zda se chodec sám svým chováním nepodílel na vzniku dopravní nehody. S ohledem na častý vznik těžkých, či dokonce smrtelných nehod chodce, mají tyto aspekty zvláštní význam v trestním i občanském právu. (Rábek, 2009)

1.5.3.1 Chodec z pohledu zákona

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích se věnuje chodcům, stejně jako cyklistům a dalším nemotorovým účastníkům silničního provozu, v §53 až §56, zvláštním ustanovením pro chůzi, jízdu nemotorových vozidel, jízdu na zvířeti a vedení a hnaní zvířat.

§53

- Chodec musí užívat především chodníku nebo stezky pro chodce.
- Jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci nesmějí chodníku nebo stezky pro chodce užívat, pokud není v tomto zákoně stanoveno jinak.
- Osoba pohybující se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení nesmí na chodníku nebo na stezce pro chodce ohrozit ostatní chodce.

§54

- Je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačený dopravní značkou "Přechod pro chodce", "Podchod nebo nadchod", musí chodec přecházet jen na těchto místech. Na přechodu pro chodce se chodí vpravo.
- Mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose. Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.
- Chodec smí přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy příjíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.
- Chodec nesmí překonávat zábradlí nebo jiné zábrany na vozovce.

1.5.3.2 Riziko in-line bruslení

Člověk pohybující se v silničním provozu pomocí in-line bruslí je z hlediska zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, považován za chodce. Přes zvýšené riziko, které je způsobeno možností pádu a tedy i zranění, je in-line bruslení oblíbeným, atraktivním a rozvíjejícím se sportem. K nejčastějším příčinám zranění utrpěných při jízdě na kolečkových bruslích patří zranění hlavy, zápěstí, horních a dolních končetin. Tato zranění lze do značné míry eliminovat důsledným používáním ochranných prostředků.

1.5.4 Dítě jako chodec

Jak nám ukazuje statistický přehled, zavinili v roce 2011 nejvíce dopravních nehod chodců muži a děti (74,1 procent). Přesto, že při dopravních nehodách chodců, na kterých mělo účast dítě (viník dopravní nehody) nedošlo ke smrtelnému zranění (počet nižší o 3 proti roku 2010), nelze se právě u této kategorie nezamyslet nad jejich příčinami.

Psychologický pohled na tento problém přináší Havlík (2005): „*Na některá „proč“ dávají odpověď poznatky z vývojové psychologie. Dítě disponuje osobitým viděním, slyšením, vnímáním, myšlením, reagováním a nikdy neprožívá situaci stejně jako dospělý člověk. Dítě není jeho zmenšenou kopií. Rozpoznávání nebezpečí se zakládá na odlišných představách. Dítě poznává život kolem sebe především smyslovými vjemy vázanými na stupeň jeho zralosti.*

Dítě předškolního věku, je-li zaměstnáváno přecházením ulice, nestačí současně sledovat projíždějící vozidla. Řidič, který nabyl dojmu, že ho dítě vnímá, se může mílit. Podobné je to i na přechodu, kde obezřetnost klesá s vyšším pocitem bezpečnosti. Pro děti z mateřských škol je náročné slučovat vše, co vidí, protože se musejí na každou činnost zvlášť soustřeďovat.“ (Havlík, 2005)

Nejčastější chyby, kterých se děti (chodci) nejčastěji dopouštějí:

- přecházení na málo bezpečných místech přesto, že se v jejich blízkosti nachází místo pro přecházení určené (vyznačený přechod pro chodce, místo určené pro přecházení, podchod apod.),
- nedostatečně se přesvědčí, zda mohou vozovku bezpečně přejít,
- často vběhnou do vozovky mezi zaparkovanými vozidly, kde řidič nemá předpoklad, aby je včas registroval.

1.5.4.1 Cestující v městské hromadné dopravě

Rizikovým chováním se v případě cestujícího ve veřejné osobní dopravě rozumí takové chování, v jehož důsledku dochází k dopravním nehodám, kolizím a následným úrazům nebo úmrtím. Z pohledu provozovatele veřejné osobní dopravy se jedná o chování, které porušuje smluvní přepravní podmínky.

Pro příklad uvádím některá ustanovení smluvních přepravních podmínek Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje platných od 1. 3. 2012. Vztahy mezi dopravcem a cestujícím upravuje především čl. 8. Mezi nejčastěji porušovaná ustanovení tohoto řádu patří zejména:

„§ 4 cestující je povinen“

- při nástupu do vozidla, pobytu v něm a při výstupu z vozidla chovat se tak, aby neohrozil svou bezpečnost, bezpečnost jiných osob, bezpečnost a plynulost dopravy, a dbát přiměřené opatrnosti dané povahou drážní a silniční dopravy,
- stojící cestující se přidržuje za jízdy zařízení vozidla k tomu určených,
- nastupovat nebo vystupovat z vozidla jen ve stanici, kde vozidlo není v pohybu.

„§ 5 cestujícímu je zakázáno“

- vyhazovat z vozidla předměty nebo je nechat vyčnívat z vozidla, vyklánět se z vozidla,
- nastoupit a přepravovat se ve vozidle na kolečkových bruslích,
- nastupovat nebo vystupovat z vozidla, dává-li řidič či obsluha vlaku zvukové nebo optické znamení odjezdu,
- uvádět bezdůvodně do činnosti záchrannou brzdu nebo návěštní zařízení.

1.5.5 Senior v silničním provozu

Podle údajů Evropské konference ministrů dopravy se předpokládá, že se v následujících padesáti letech, ve státech sdružených v Organizaci pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD), zvýší počet lidí starších 65 let ze současných 15 procent na 20-30 procent populace.

Stárnoucí populace je aktuálním demografickým fenoménem. Senioři budou současně mnohem aktivnější, tedy se zvýšenou potřebou mobility. Kvalitní zdravotní péče však nemůže plně kompenzovat zvýšenou zranitelnost starších lidí a současně sníženou schopnost rychle analyzovat a reagovat na stále komplikovanější situaci v silničním provozu. Je třeba věnovat pozornost především starším chodcům. V roce 2010 bylo 44 procent usmrčených chodců starších 64 let, přičemž podíl usmrčených seniorů na celkovém počtu obětí dopravních nehod činil v daném roce 19 procent. Bezpečnost seniorů se tak stává čím dál závažnějším celoevropským problémem.

Finské výzkumy uvádějí, že senioři nad 75 let mají až 5krát větší šanci být zraněni nebo usmrceni při dopravní nehodě než senioři ve věku 60 – 65 let. Tento nárůst je dán změnami v chování seniorů a reakcí seniorů na měnící se dopravní prostředí. Dále postupnou ztrátou fyzických i psychických schopností se v něm orientovat, pohybovat a přizpůsobit se mu.

Riziko být účastníkem dopravní nehody je nejvyšší u mladých řidičů ve věku do 25 let, dále klesá na minimum u věkového rozpětí 30 až 50 let a potom s věkem prudce stoupá. Ze statistik vyplývá, že senioři zaviní méně havárií (tj. dopravních nehod pouze jednoho vozidla), ale jsou častěji účastníky dopravních nehod na křižovatkách, při změně směru jízdy a při vjezdu na komunikaci, kde mají dát přednost v jízdě.

Při posuzování způsobilosti k řízení motorového vozidla je však potřeba rozlišovat mezi chronologickým, biologickým a mentálním věkem. Psychodiagnostika ilustruje, že výkonnost zdravého sedmdesátníka dosahuje leckdy lepších parametrů než např. pětapadesátníka, upozorňuje Havlík (Havlík, 2005).

1.6 Silniční dopravní nehoda

1.6.1 Pojem silniční dopravní nehoda

Chmelík (1998) uvádí: „*Silniční dopravní nehody, vzhledem k jejich následkům na životech a zdraví účastníků silničního provozu a škodám na majetku, se stávají stále více rizikovým faktorem silničního provozu.*“ (Chmelík a kol., 1998, str. 3).

Definici podmínek vzniku silniční dopravní nehody uvádí Porada (2000): „*Když dojde k porušení „dohodnutých pravidel o činnosti“ při pohybu dopravních prostředků, vytvoří se podmínky vzniku konfliktu na dopravní cestě, resp. dopravní ploše. Kritické prohlubování konfliktu vede k havárii, protože se jedná o havárii v dopravě. Pro uvedený konflikt se vžil termín dopravní nehoda.*“

(Porada a kol., 2000, str. 101)

Zvýšená rizikovost silniční dopravy souvisí se zvýšenou intenzitou silničního provozu, který se odráží zejména v nepříznivém stavu a následcích samotných dopravních nehod. Dopravní nehody mají negativní dopad nejen na jejich přímé účastníky formou velkého počtu zraněných a usmrcených osob, ale přináší s sebou i moment, který je charakterizován vznikem značných hmotných ztrát.

1.6.2 Základní znaky silniční dopravní nehody

Dopravní nehoda tedy vzniká jako důsledek jednání člověka při řízení dopravního prostředku. Dopravní nehoda je z hlediska zavinění posuzována, jako nedbalostní jednání. Aby mohla být událost v silničním provozu označena za dopravní nehodu, musí splňovat určité znaky. Prvním z nich je, že se jedná o neočekávanou událost. Dalším znakem je její situování do míst, kde platí zákon o provozu na pozemních komunikacích, tedy na dálnicích, silnicích, nebo na účelových komunikacích. Za dopravní nehodu se nepovažuje taková nehoda, ke které došlo mimo veřejně přístupnou komunikaci, v lese, v uzavřeném objektu, nebo na zahradě. Další podmínkou je, že vznikla hmotná škoda na majetku, nebo došlo ke zranění osob v přímé souvislosti s provozem vozidla.

1.6.3 Dělení silničních dopravních nehod

Pro účely této bakalářské práce využijeme základní dělení silničních dopravních nehod využívané Ředitelstvím služby dopravní policie, při sestavování statistického

přehledu nehodovosti na území České republiky, který každoročně vydává. Základním rozlišením využívaným při kvalifikaci silničních dopravních nehod je jejich dělení na zaviněné a nezaviněné. Zaviněné silniční dopravní nehody vznikají v případě, že ze strany účastníka došlo k porušení některého z ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Nezaviněná silniční dopravní nehoda často vzniká, jako důsledek nepředvídatelných okolností.

1.6.3.1 *Podle zavinění:*

- řidičem motorového vozidla,
- řidičem nemotorového vozidla,
- chodcem,
- jiným účastníkem,
- závadou komunikace,
- technickou závadou vozidla,
- lesní, nebo domácí zvěří,
- jiným zaviněním.

1.6.3.2 *Podle příčiny:*

- chováním účastníka nehody,
- technickým stavem vozidla,
- okolnostmi bez přímého vlivu účastníka provozu, např. snížená viditelnost, povětrnostní situace, hustota provozu,
- jiné okolnosti, např. stav komunikace. (Porada a kol., 2000)

1.6.3.3 *Podle místa vzniku:*

- v obci (intravilán),
- mimo obec (extravilán),
- mimo veřejně přístupnou komunikaci.

Ze statistického přehledu ředitelství služby dopravní policie vyplývá, že téměř 70 procent všech silničních dopravních nehod se stane v uzavřené obci.

V praxi se setkáváme také s termínem havárie. Jedná se o dopravní nehodu, ke které došlo bez účasti jiných vozidel (např. vyjetí vozidla mimo komunikaci).

Dopravní nehoda je tedy složena z nehodového jednání, které spočívá ve způsobení dopravní nehody a nehodové události, tj. samotný průběh a následek (srážka, havárie apod.).

1.7 Prevence

Jedná se o proces spočívající v přijetí soustavy takových opatření, která napomáhají předcházet nežádoucím jevům ve spojitosti se silniční dopravou. Tato opatření nazýváme preventivními. Prevence je proces, který zkoumá objektivní i subjektivní příčiny nehodovosti. Na základě zjištěných dat navrhuje opatření vedoucí k pozitivnímu ovlivnění bezpečnosti v silničním provozu.

1.7.1 Primární prevence

Primární prevence by měla působit před samotným vznikem problému (např. dopravní nehodou). Slouží k ovlivnění postojů a chování určité cílové skupiny. Rozhodujícím faktorem je poskytování vzdělávání, nácvik a budování osobnosti. Dlouhodobým cílem by měly být schopnost jedince kontrolovat svoje chování v okamžiku, kdy by důsledky činu mohly mít dopad na další lidi (např. řízení pod vlivem alkoholu). Primární prevence by měla být společným dílem různých lidí: rodičů, učitelů, policistů, dopravních expertů. Obecně se jedná o skupinu účastníků silničního provozu, kteří se nechovají rizikově

1.7.2 Sekundární prevence

Sekundární preventivní činnost se snaží o působení na tu skupinu řidičů a dalších účastníků provozu, kteří mají sklon k rizikovému chování, nebo se již chovají rizikově. Jejich chování se snažíme změnit, nebo mu zamezit.

1.7.3 Terciární prevence

Jedná se o tu skupinu účastníků provozu, která se chová v provozu rizikově a nehodlá své chování změnit. V tomto případě je cílem prevence náprava chování a minimalizace následných rizik. (Šucha et al., 2009)

1.7.4 Zákonná povinnost prevence v silniční dopravě

Vládou České republiky byla v roce 2003 přijata Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Tato strategie stanovuje odpovědnost za plnění úkolů v oblasti Besip. Jedná se o nařízení, kterými Ministerstvo dopravy určuje principy a cíle směřující ke snížení dopravní nehodovosti na území České republiky. Uvedené nařízení vychází z programového prohlášení vlády České republiky ze dne 4. srpna 2010, kterým

se vláda zavazuje k rozvoji aktivit, informovanosti účastníků a zkvalitňování infrastruktury.

V programovém prohlášení vlády České republiky ze dne 4. 8. 2010 se uvádí: „*Vláda pečlivě vyhodnotí účinky bodového systému ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích, odstraní neúměrné tvrdosti zákona, zvýší postih za delikty spojené s agresivitou řidičů a přímo ohrožující bezpečnost silničního provozu a zpřesní pravidla, kde dochází k dvojímu možnému výkladu.*“

Prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu je uložena zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, krajským úřadům a obecním úřadům obcí s rozšířenou působností. Na předcházení škod způsobených provozem vozidla se musí podílet i Česká kancelář pojistitelů, které tuto povinnost ukládá zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Podle zákona č. 361/2000 Sb., má Ministerstvo vnitra a Ministerstvo dopravy spolupracovat při provádění preventivních a bezpečnostních akcí v rámci zajištění Besip. Policie ČR vykonává dohled nad bezpečnostní a plynulostí provozu zejména prováděním kontrol dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Dále se Policie ČR podílí na řízení provozu, objasňování dopravních nehod, hodnotí a vede statistiky nehodovosti a projednává přestupky v blokovém řízení.

Odhaduje se, že pokud by policejní dohled byl schopen zajistit, aby účastníci silničního provozu dodržovali stoprocentně všechny předpisy, klesl by počet zraněných osob v silničním provozu o 27 procent a počet usmrcených osob byl nižší o 48 procent.

1.8 Hodnocení efektivity preventivních akcí v dopravě

Důležitou součástí všech preventivních akcí by mělo být důkladné vyhodnocení zjištěných dat a ověření dosažení stanovených cílů. Pro zhodnocení preventivních programů jsou základními pojmy účinnost a efektivita. Účinnost programu vyjadřuje jeho úspěšnost. Jedná se o skutečné předejití problémovému chování. V praxi je maximálního úspěchu dosahováno zřídka, nebo vůbec.

Program lze hodnotit také z pohledu jeho efektivity. Ideální je stav, kdy vynaložené náklady jsou v rozumném poměru k efektivitě. Rozsáhlé a důkladné studie výsledků a efektivity těchto programů vedou k jejich vyšší úspěšnosti při využití v budoucnosti. Tím se předchází vkládání prostředků do neefektivních programů.

Dostupné informace o úspěšnosti preventivních programů často nejsou dostatečné. Nelze například říci, že by na řízení vozidla pod vlivem návykové látky, mělo šíření informací velký vliv. Něco jiného je, pokud je cílem ovlivnění chování mladých řidičů, kteří s takovým chováním nemají zkušenosti. To, že v řadě případů není úspěšnost preventivních programů známá, neznamená, že jsou špatné. Ve většině případů nám chybí právě jejich vyhodnocení. (Šucha et al., 2009)

V následujících kapitolách se zaměřím na zjištění účinnosti preventivních programů a jejich odraz na vývojových trendech nehodovosti v letech 2000 až 2011. Pro vyhodnocení jsem vybral ty preventivní programy a opatření, které jsou zaměřeny na ovlivnění častých příčin vzniku dopravních nehod. Nebudu se však zabývat celkovými statistickými počty dopravních nehod. Takové výsledky by nebylo možné považovat za dostatečně validní, jelikož by byly ovlivněny změnami v zákonné povinnosti řidičů hlásit dopravní nehody k šetření Policii ČR. Vyhodnocení budu provádět na základě počtu smrtelných zranění osob při dopravních nehodách. Tento ukazatel považuji za objektivnější než porovnání celkového počtu dopravních nehod řešených Policií, jejichž výsledné počty se v posledních letech významně rozcházejí s počty dopravních nehody uplatněných u pojišťoven.

Pro hodnocení preventivních programů jsem si vybral ty, jejichž cílem je snížení počtu dopravních nehod zaviněných především nepřiměřenou rychlostí, řízením pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. Dále budu hodnotit úspěšnost

programů zaměřených na ochranu nejzranitelnějších účastníků provozu. V závěru uvedu některé z programů, které jsou určeny k dopravně preventivní výchově.

1.8.1 Preventivní akce a opatření - nepřiměřená rychlost

Jedná se o příčinu dopravních nehod, která tvoří z dlouhodobého hlediska asi 40 procent všech usmrcených osob. Nepřiměřená rychlost je hlavní příčinou, nebo má podíl na většině dopravních nehod. Nejmarkantněji se nepřiměřená rychlost projevuje na následcích dopravních nehod. Při vyšších rychlostech již nestačí bezpečnostní prvky výbavy vozidla absorbovat energii nárazu a jsou tím pádem méně účinné při zabránění zranění či smrti. Vůbec nejvýrazněji se na následcích dopravní nehody projevuje rychlost vozidla při střetu s chodcem. K těmto střetům dochází nejčastěji v obci.

1.8.1.1 Snížení rychlosti v obci

V období od roku 1980 do roku 1999 zaznamenáváme nárůst počtu dopravních nehod. Přesto, že se nejedná o opatření spadající do vymezené doby, kterou jsem si pro vyhodnocení účinnosti přijatých opatření zvolil, nelze se nezmínit o jednom z nejdůležitějších. Tímto opatřením bylo přijetí vyhlášky č. 223/1997 Sb., která novelizuje vyhlášku o pravidlech provozu na pozemních komunikacích z roku 1989. Uvedená vyhláška přinesla několik změn. Mimo jiné snížení nejvyšší povolené rychlosti v obcích z 60 km/h na 50 km/h. Současně došlo ke zvýšení nejvyšší povolené rychlosti na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla ze 110 km/h na 130 km/h.

Tab. č. 7 - Pravděpodobnost usmrcení chodce při srážce s automobilem

Rychlost při srážce (km/h)	30	40	50	60	70	80
Podíl usmrcených chodců (%)	10	20	50	80	90	95

Pro vyhodnocení účinnosti novelizované vyhlášky č.223/1997 Sb., účinné od 1. října 1997 jsem vycházel ze statistických údajů o dopravní nehodovosti za období říjen 1996 – září 1997, tedy období platnosti staré vyhlášky z roku 1989 a období říjen 1997 – září 1998.

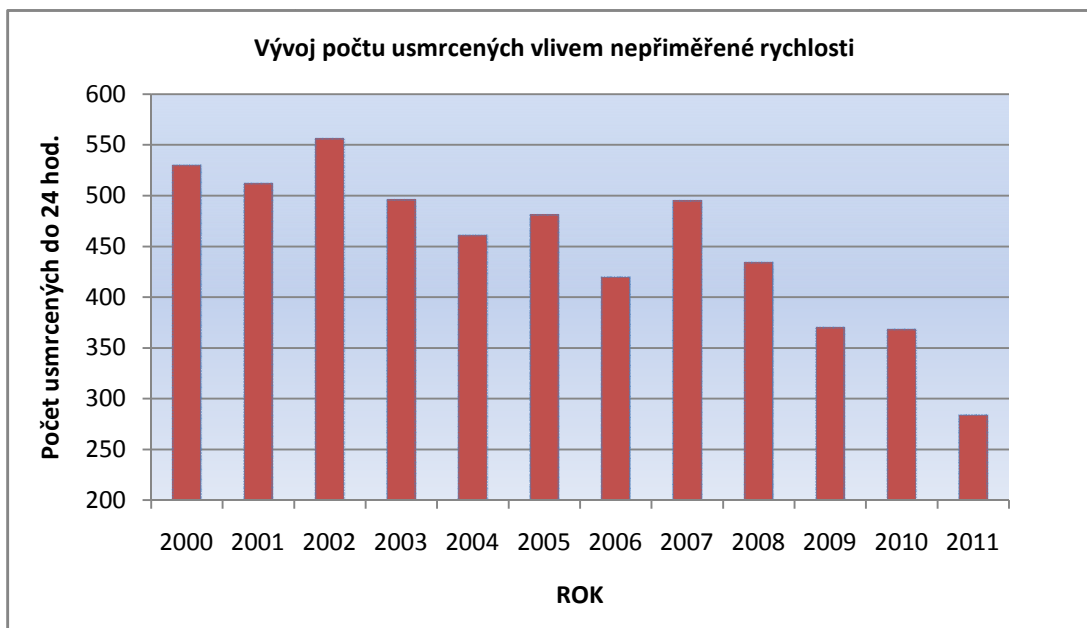
Tab. č. 8 - Srovnání počtu usmrcených osob v obci v období od října roku 1997 do září roku 1998

Rozdíl počtu dopravních nehod v obci ve sledovaném období	
Počet dopravních nehod	-5 293
počet usmrcených	-114
počet těžce zraněných	-694
počet lehce zraněných	-3 290

Cílem úpravy nejvyšší povolené rychlosti v obcích bylo snížení počtu následků dopravních nehod, zejména nejzranitelnějších účastníků provozu, tedy chodců, cyklistů a dětí.

Díky rychlému přijetí nového opatření ze strany řidičů je možné konstatovat, že zavedení úpravy nejvyšší povolené rychlosti v obci na 50 km/h mělo jednoznačně příznivý dopad na bezpečnost silničního provozu v obcích. Z přehledu je jasné patrný celkový pokles dopravních nehod, ale také pokles počtu zraněných či usmrcených osob. Pro úplnost uvádím, že v roce 1997 byl celkový počet usmrcených osob 1411.

Graf č. 2 : Vývoj počtu usmrcených osob v letech 2000 až 2011, vlivem nepřiměřené rychlosti



1.8.1.2 *Úprava pravidel zákonem*

Uvedený graf vývoje počtu usmrcených osob vlivem nepřiměřené rychlosti začíná rokem 2000. Z pohledu dopravně – legislativního se jedná o zlomový rok. Byl přijat zákon č. 361/2000 Sb., který upravuje podmínky provozu na pozemních komunikacích. Z historického pohledu se jedná o první zákon vymezující právní úpravou pravidla silničního provozu. Do té doby byl silniční provoz upraven pouze vyhláškami. Přijetí zákona č. 361/2000 Sb., provázal neobvyklý zájem veřejnosti. Mezi nejvýznamnější změnu, kterou nový zákon přinesl, patřilo zavedení „bodového systému“. Současně se zákonem č. 361/2000 Sb., byl novelizován zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Nový přestupkový zákon přinesl především novou úpravu přestupků proti plynulosti a bezpečnosti silničního provozu.

Především zavedení bodového systému mělo napomoci zvýšení bezpečnosti silničního provozu a přinutit řidiče k dodržování tohoto zákona.

Pozitivní dopad nového zákona bylo možné pozorovat prakticky okamžitě. „Reklamu“ novému zákonu zařídily mediální kampaně a osvěta vedená Ministerstvem dopravy (oddělení Besip). Změna v chování řidičů se projevila prakticky ve všech ukazatelích nehodovosti.

Bohužel se jednalo pouze o krátkodobý trend. Ze strany policie se nedostavil řidiči očekávaný důsledný postup při kontrole dodržování přijatých novinek v zákoně. Tento fakt byl řidiči rychle zaregistrován. Výsledek se projevil ihned v roce 2002, kdy došlo k nárůstu závažných dopravních nehod. Vlivem nepřiměřené rychlosti došlo v roce 2002 k usmrcení celkem 556 osob. Ve sledovaném období se jedná o terminální hodnotu.

1.8.1.3 *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu*

K výraznějšímu poklesu počtu usmrcených osob v důsledku nepřiměřené rychlosti došlo v roce 2004. V tomto roce vyšla v platnost Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (dále jen Strategie).

Strategie je koncipována jako samostatný materiál Ministerstva dopravy ČR. Vytýčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření ke snížení nehodovosti

na silnicích v České republice. Hlavním cílem Strategie do roku 2010 je snížení počtu usmrcených v silničním provozu na 50 procent úrovně roku 2002.

1.8.1.4 Zahájení projektu *The Action*

V roce 2004 byl zahájen preventivní program s názvem *The Action*. Projekt byl realizován Ministerstvem dopravy ČR – BESIP. Jedná se o pilotní projekt svého druhu v České republice, který je orientován především na mladé lidi. Moderním a pro teenagery srozumitelným způsobem zprostředkovává emotivní zážitek, který přináší reálné dopravní nehody. Mladí lidé jsou tak konfrontováni s realitou skutečného života a dopady dopravních nehod. Součástí multimediální show jsou i vystoupení skutečných účastníků dopravních nehod, ale i zástupců složek záchranného integrovaného systému (policie, zdravotní záchranná služba a hasiči).



Obrázek č. 1 - Logo projektu *The Action*

Bezplatná představení jsou určena pro studenty středních škola a žáky základních škol. V období od roku 2004 do roku 2010 vidělo *The Action* 186 tis. diváků. Úspěšnost tohoto projektu dokládá i průzkum, který v roce 2008 provedla společnost STEM. Průzkum prokázal, že *The Action* ovlivní dopravní chování většiny diváků v jejich budoucnosti.

1.8.1.5 *Padesátka má smysl*

Vývojový trend v počtu usmrcených osob z roku 2004 však nebyl již následujícím roce potvrzen. Jak z grafu (č. 2) vyplývá, došlo v roce 2005 k opětovnému nárůstu v počtech osob usmrcených v důsledku nepřiměřené rychlosti.

Tuto nepříznivou situaci se snažila ovlivnit kampaň Ministerstva dopravy s názvem *Padesátka má smysl*, která proběhla v roce 2005.



Obrázek č. 2 - Propagační kartička projektu

Cílem kampaně bylo zdůraznění důležitosti dodržování nejvyšší povolené rychlosti v obci. Právě zde dochází k největšímu počtu dopravních nehod. Kampaň se snažila na účastníky provozu působit prostřednictvím billboardů, nebo televizních a rozhlasových spotů. Především na řidiče motorových vozidel měla působit reálná demonstrace rozdílné brzdné dráhy jejich vozidla. Při rychlostech 60 km/h a 50 km/h činí tento rozdíl celých 9m, které mohou být v kritické dopravní situaci rozhodující.

V roce 2006 dochází k výraznému poklesu v počtech sledovaných usmrčených osob. Vysvětlení tohoto stavu je problematické a spíše spekulativní. Lze předpokládat, že k tomuto poklesu přispěla také výše uvedená preventivní kampaň. Nelze však přehlédnout další významné opatření přijaté v roce 2006. Tímto opatřením bylo zavedení bodového systému.

1.8.1.6 Bodový systém

Bodový systém považují za optimální sloučení represivních a preventivních opatření zejména dopravní psychologové. Systém spočívá v objektivním hodnocení chování řidičů pomocí udělování „trestných“ bodů. Objektivita systému je zajištěna především díky stanovenému a řidičům známému bodovému ohodnocení jejich přestupků. Obdobné bodovací systémy se osvědčily v předchozí době již v mnoha evropských zemích.

Hrozba odebrání řidičského průkazu má na řidiče nezpochybnitelný výchovný a preventivní účinek. Navrácení řidičského průkazu by bylo podmíněno psychologickým vyšetřením. Řidič s narušeným dopravním chováním, sociopatickými rysy, nebo nedostatečnými schopnostmi se musí právem obávat psychologické prověrky u zkušeného praktika (Havlík, 2005).

Účinnost bodového systému je závislá na kvalitě informací o jeho zásadách, které má veřejnost k dispozici. Důležité je také pořádání dopravně-bezpečnostních akcí s celostátní působností typu Kryštof.

1.8.1.7 Akce „Kryštof“

Mezi nejznámější dopravně-bezpečnostní akce pořádané Policií české republiky patří akce, pro které se vžil název Kryštof. První akce pod tímto názvem se konala v roce 2003. Jednalo se o reakci ze strany Ministerstva dopravy na skutečnost, že se Česká republika opakovaně zařadila na popředních místech ve statistikách nehodovosti v rámci evropských zemí.

Policisté se při těchto akcích zaměřují na dodržování nejvyšší povolené rychlosti, užívání alkoholu před jízdou, využívání bezpečnostních pasů, zádržných systémů a dalších přestupků v silničním provozu.

Již první ročník zaznamenal nekázeň prakticky všech účastníků silničního provozu. Pozitivně se projevila akce Kryštof v roce 2003 zejména při porovnání počtu usmrcených osob. V době trvání této akce přišlo o život o 9 osob méně než za stejné období předcházejícího roku. Také v následujících letech provedla Policie České republiky celou řadu podobně zaměřených akcí, pro které se vžil název Kryštof.

Přes prováděné dopravně-bezpečnostní i preventivní akce, začal v roce 2007 výrazně stoupat, jak celkový počet dopravních nehod, tak počet usmrcených osob. Z grafu (č. 2) můžeme vyčíst, že v roce 2007 došlo k usmrcení celkem 495 osob vlivem nepřiměřené rychlosti. Tento nepříznivý vývoj lze jen těžko posoudit. Odborníci sice znají základní faktory neukázněného chování řidičů, přesto se nedaří tento trend zvládat.

V roce 2008 zahajuje Ministerstvo dopravy ČR kampaň s názvem „Nemyslíš – zaplatíš!“.

1.8.1.8 Nemyslíš, zaplatíš

Tato celostátní kampaň byla inspirována pořádáním podobných akcí ve Velké Británii a Austrálii. Hlavní část kampaně tvořily televizní a rozhlasové spoty. Kampaň byla zaměřena na cílovou skupinu řidičů do 25 let. Měla upozorňovat na nejčastější příčiny dopravních nehod. Řidiči jsou v televizních a rozhlasových spotech ovlivňováni vyvoláváním negativních emocí.



Obrázek č. 3 - Logo projektu „Nemyslíš-zaplatíš!“

Spoty Ministerstva dopravy ČR „Nemyslíš – zaplatíš!“ patří mezi tzv. sociální reklamu. Nejedná se o propagaci výrobku, ale o snahu probudit v lidech zodpovědnost. Kampaň „Nemyslíš – zaplatíš!“ byla tvořena několika spoty zaměřenými na ovlivnění různých oblastí rizikového chování řidičů.

Důsledky agresivní a rychlé jízdy přináší spot s názvem „Manažer“, který emotivně působí zejména zobrazením kolize vozidla s lidským tělem a kočárkem. Všechny spoty využívají motivů zastrašování a šokování. (Šucha et al., 2009).

Kampaň byla v roce 2010 ukončena.

Je vidět, že od roku 2007, kdy byla prezentována kampaň „Nemyslíš – zaplatíš!“, došlo k úbytku počtu usmrcených osob při dopravních nehodách zaviněných nepřiměřenou rychlostí. Jednotlivé preventivní kampaně a ostatní opatření působí jako celek a tím je zvýšena jejich celková účinnost. Přes veškerou snahu nejrůznějších organizací o snížení počtu usmrcených v důsledku nepřiměřené rychlosti, zůstává hlavní role na lidském činiteli – řidiči.

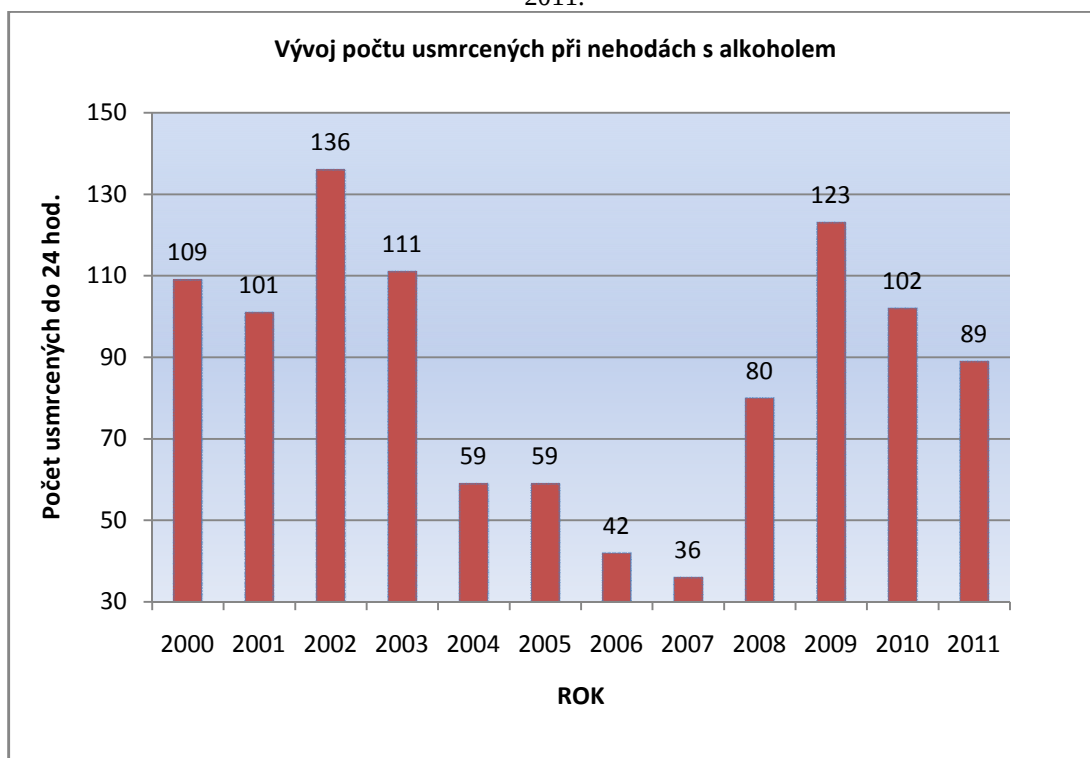
1.8.2 Preventivní akce a opatření - alkohol a jiné návykové látky

V této kapitole se pokusím o zhodnocení účinnosti opatření přijatých v rámci boje za snížení počtu dopravních nehod a jejich následků, ke kterým došlo v souvislosti s požitím alkoholu nebo jiných návykových látek.

Požití alkoholu, nebo jiné návykové látky patří, stejně jako nepřiměřená rychlost jízdy, mezi nejzávažnější projevy v chování řidičů. V případě návykových látek se tento problém rozšiřuje také na ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Stejně jako v předchozí kapitole použiji pro účely zhodnocení účinnosti přijatých opatření statistické údaje o počtu usmrcených osob při dopravních nehodách zaviněných po požití alkoholu, nebo jiné návykové látky. Hodnotit budu období od roku 2000 do roku 2011.

Graf č. 3: Počet usmrcených osob při dopravních nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu rok 2000-2011.



Graf č. 3 nabízí srovnání počtu usmrcených osob při dopravních nehodách zaviněných po požití alkoholu, nebo jiné návykové látky, v období od roku 2000 do roku 2011. V období od roku 1996 do roku 2000 docházelo k plynulému snižování počtů usmrcených osob ve sledované skupině. Zde zaznamenáváme kulminaci

v počtech usmrčených osob. Z pohledu celkových počtů všech dopravních nehod šetřených Policií znamenal rok 2000 změnu, kdy se jejich počet začal rapidně zvyšovat. S tímto stavem korespondoval také počet usmrčených osob při nehodách pod vlivem návykových látek. Částečný podíl na tomto nepříznivém stavu mělo přijetí zákona č. 361/2000 Sb., který nově policistům neumožňoval zadržení řidičského průkazu řidičů přistiženým při řízení pod vlivem alkoholu. Přestupky pak byly oznamovány příslušnému správnímu orgánu k rozhodnutí. Tím byl částečně zmařen okamžitý výchovný účinek oprávnění k zadržení řidičského průkazu na místě. Porovnání umožňuje graf č. 3, kde rok 2002 představuje celkem 136 usmrčených při dopravních nehodách způsobených přítomností alkoholu v krvi viníka. Výrazný pokles v této kategorii usmrčených osob zaznamenáváme až v roce 2004, kdy byla přijata Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Jedním z jejích klíčových požadavků bylo snížení počtu usmrčených osob v silničním provozu. K tomuto cíli měl přispět projekt The Action, o kterém jsem se zmínil již v předchozí kapitole.

Setrvalý stav a následný pokles v počtech sledovaných usmrčených osob lze odvodit od zavedení bodového systému hodnocení řidičů, přes přijetí zákona č. 411/2005 Sb., který novelizoval (s účinností od 1. 7. 2006) zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Kromě bodového systému přinesla novela také vyšší tresty za přestupky spáchané v silničním provozu. Kontraproduktivně na veřejnost zapůsobila diskuze o smyslu tzv. nulové tolerance vzhledem k požívání alkoholu u řidičů a možném uvolnění této hranice. Výrazný nárůst sledovaných usmrčených osob zaznamenaný v letech 2008 a 2009 je nutno přičíst zpřesnění evidence smrtelných nehod.

Česká republika je průkopníkem v zavedení nulové tolerance alkoholu u řidičů. Tato hranice byla zavedena již v roce 1953 a její hranice se do dneška nezměnila. Vzhledem ke skutečnosti, že Česká republika patří v konzumaci alkoholu na přední příčky mezi evropskými státy, považuji zachování tohoto zákonného opatření za důležité.

1.8.2.1 Domluvme se!

Projekt se koná od roku 2006 a je součástí kampaně The Action. Hlavním organizátorem je Ministerstvo dopravy ČR oddělení Besip a Iniciativa zodpovědných pivovarů Českého svazu pivovarů a sladoven. Jde o preventivní kampaň zaměřenou

proti řízení vozidla pod vlivem alkoholu. Kampaň je orientována zejména na mladé řidiče ve věkové skupině do 25 let, kteří se výrazným způsobem podílejí na celkových počtech usmrcených osob při dopravních nehodách způsobených pod vlivem alkoholu. Na propagaci a úspěšnosti akce se podílela řada zástupců populárních hudebních skupin.



Obrázek č. 4 - Logo projektu Domluvme se!

O účinnosti projektu svědčí i provedený průzkum Střediska empirických výzkumů - STEM. Kvantitativního výzkumu se zúčastnilo celkem 629 respondentů převážně z řad středoškolských studentů. Cílem bylo zjistit jejich názory na uvedený projekt. Alarmující skutečnost byla zjištěna u celé pětiny dotazovaných, kteří uvedli, že již v předchozí době řídili pod vlivem alkoholu. Desetina přiznala řízení pod vlivem drog. Celá polovina respondentů usedla vědomě do vozidla řízeného řidičem pod vlivem alkoholu. Trvalejší pozitivní vliv kampaně byl patrný u čtyř pětín dívek a nejméně poloviny chlapců.

1.8.2.2 *Nemyslíš – zaplatíš!*

V kampani „Nemyslí – zaplatíš!“ byl na oblast požívání alkoholu a jiných návykových látek zaměřen spot s názvem „Nevěsta“. Opět se jedná o emotivně laděný televizní spot, který se snaží zapůsobit na skupinu mladých řidičů. Ihned po uvedení tohoto spotu na televizní obrazovky v roce 2007 je vidět pozitivní dopad v podobě výrazně snížených počtů osob usmrcených při nehodě zaviněné pod vlivem alkoholu. Tento stav koresponduje se stavem osob usmrcených v roce 2007 vlivem nepřiměřené rychlosti.

1.8.2.3 *Změna při dopravních kontrolách Policie ČR*

Výrazný nárůst smrtelných dopravních nehod pod vlivem alkoholu, který byl zaznamenán v letech 2008 a 2009 inicioval zásadní opatření služby dopravní policie, kterým byla stanovena nová povinnost v provádění orientační dechová zkouška na alkohol u každé dopravní kontroly. Dalším opatřením je zvýšení počtu policejních

kontrol na přítomnost drog u řidičů. K této kontrole využívají policisté zařízení Drugwipe, pomocí kterého lze detekovat přítomnost marihuany, amfetaminu, kokainu, opiátu, nebo metamfetaminu.

V policejních statistikách zaznamenáváme v první polovině roku 2011 opětovný nárůst dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu. Přes pokles v počtech usmrcených osob při dopravních nehodách pod vlivem alkoholu bude této problematice věnována zvýšená pozornost. Ředitel dopravní policie plk. Leoš Tržil k nehodovým statistikám dodává: *„I přes nižší počet usmrcených je alkohol v silničním provozu stále velkým problémem, který nelze zanedbávat. Na řidiče se snažíme působit nejen v represivní ale i preventivní rovině. Nadále se řidiči budou setkávat také s dechovými zkouškami u každé základní kontroly.“*

1.8.2.4 Je to na Tobě!

Jednou z posledních aktivit Ministerstva dopravy je akce pod názvem „Je to na Tobě!“. Tato preventivní akce pořádaná ve spolupráci s hudební skupinou Chinasky má prostřednictvím koncertů působit proti užívání alkoholu a drog při řízení vozidla. Návštěvníci koncertu dostávají od pracovníků BESIPu alkohol testery, reflexní prvky a letáky. Lidé si mohou vyzkoušet speciální brýle simulující řízení pod vlivem 1,5 promile alkoholu.

Ze statistických výsledků lze usuzovat, že nastolená kombinace působení preventivních akcí a důslednější policejní dohled přináší pozitivní výsledky v podobě snižujícího se počtu osob, které byly usmrceny při dopravních nehodách způsobených pod vlivem alkoholu, nebo jiných návykových látek.

1.8.3 Preventivní akce a opatření - ochrana zranitelných účastníků

Dopravní nehody s účastí chodců a cyklistů představují jeden z nejzávažnějších problémů bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích v ČR. Obě tyto skupiny nejzranitelnějších účastníků silničního provozu tvoří třicet procent z celkového počtu jeho obětí. Rok 2000 přispěl do policejních statistik celkovým počtem 315 usmrcených chodců a 127 cyklistů. Výraznější pokles počtu usmrcených osob v obou uvedených skupinách byl zaznamenán v letech 2001 a 2002. Počty usmrcených chodců, v tomto období, tak radikální pokles nezaznamenaly. V období 2000 až 2005

byl meziroční pokles v počtech usmrcených chodců spíše minimální ve výši 5 procent. Razantnější pokles smrtelných zranění chodců se dostavil až v roce 2006 s počtem 173 osob, což znamenalo pokles o 71 osob proti roku 2005.

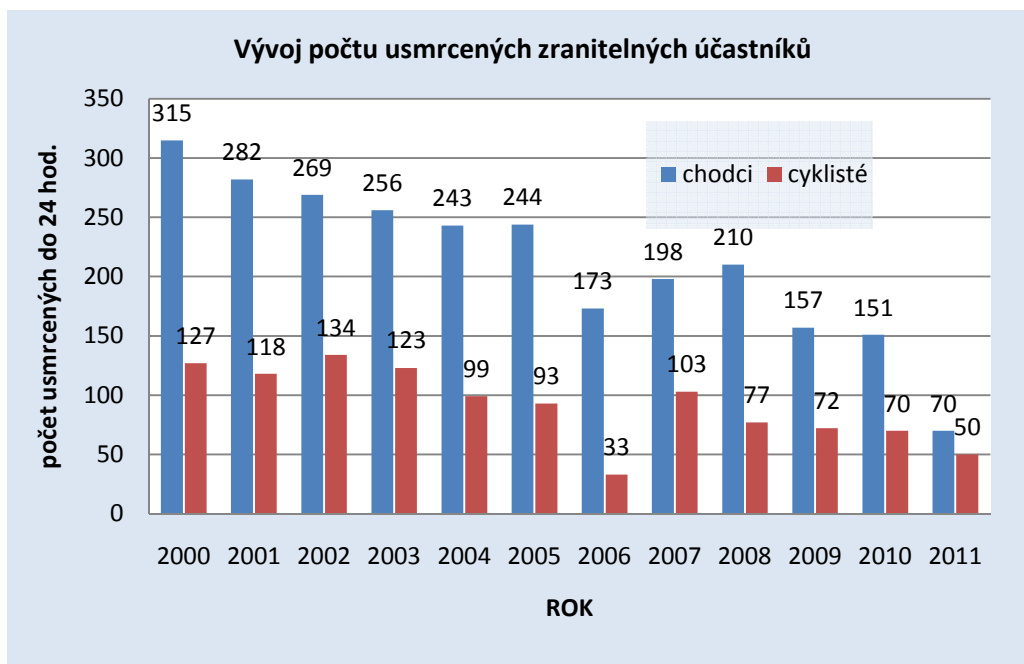
Uvedený vývojový trend se však nepodařilo udržet. K očekávanému pozitivnímu vývoji nehodovosti po zavedení bodového systému nedošlo. Rok 2007 znamenal zvýšené počty usmrcených osob v obou sledovaných skupinách. Opět lze pozorovat kontinuitu ve statistických výsledcích s počtem smrtelných zranění zaviněných nepřiměřenou rychlostí, kterými jsem se zabýval v předchozích kapitolách. Dané zjištění pouze potvrzuje spojitost mezi nepřiměřenou rychlostí (zejména v obci) s počty usmrcených zranitelných účastníků silničního provozu, tedy chodci a cyklisty.

Podíl zranitelných účastníků na smrtelných nehodách zůstal stále příliš vysoký a dlouhodobě nepřijatelný. Do této kategorie dále patří, kromě chodců a cyklistů, také osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v rizikovém prostředí silničního provozu. S ohledem na tento nepříznivý stav bylo na místě přijetí účinných preventivních opatření zaměřených na nejrizikovější skupiny.

Zlomovým se ukázalo rozhodnutí České republiky realizovat tyto kroky k zastavení negativního vývoje nehodovosti v silničním provozu. Snahou bylo přiblížení na úroveň vyspělých evropských států. Česká republika si stanovila za cíl snížení počtu usmrcených osob v silničním provozu do roku 2010 o celých 50 procent úrovně z roku 2002, což představovalo 650 osob.

V roce 2004 došlo k přijetí Strategie, o které jsem se zmínil již v předchozích kapitolách. Jedná se o Národní strategii bezpečnosti silničního provozu (dále jen Strategie), přijatou v souladu se záměry a požadavky evropské dopravní politiky, stanovené Evropskou komisí (Bílá kniha). Strategie stanovila, na základě vyhodnocení statistik dopravní nehodovosti, nejzávažnější problémy bezpečnosti silničního provozu.

Graf č. 4: Vývoj počtu usmrčených chodců a cyklistů v letech 2000 – 2011.



Vyhodnocením nehodovosti bylo zjištěno, že stěžejní problémy se nezměnily (nepřiměřená rychlost, alkohol, zranitelní účastníci atd.). Nedostatky byly zjištěny především v nedostatečném rozpracování Strategie do dalších opatření zodpovědných subjektů a akčních plánů. Problémy byly zjištěny zejména na krajské a místní úrovni spolupráce. Vážnou komunikací a nedostatečné finanční zajištění preventivních akcí se ukázaly, jako hlavní překážky ke zlepšení úrovně bezpečnosti silničního provozu. Výrazně neuspokojivý stav počtu usmrčených osob v roce 2007 si vyžádal nová preventivní opatření.

Reakcí bylo vypracování Revize a modifikace Strategie pro období 2008 až 2010. Po jejím přijetí Vládou České republiky dne 16. prosince 2008 došlo k meziročnímu poklesu v počtech usmrčených zranitelných účastníků provozu, jak uvádí graf č. 4.

Ke zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu přispívají vládní i nevládní organizace. V oblasti prevence se jedná o nejrůznější kampaně, akce a projekty. V rámci Strategie pokračovaly kampaně a projekty pořádané oddělením Besip Ministerstva dopravy, Ministerstvem vnitra a Policií České republiky.

1.8.3.1 **BESIP Team**

Tento projekt je postaven na principu upřednostnění osobního zážitku před teoretickým vysvětlováním a poučováním. Projekt se uskutečnil prakticky ve všech regionech ČR. Účastníci měli možnost vyzkoušet si simulátor nárazu při dopravní nehodě. Dále byli seznámeni s novinkami v rámci pravidel silničního provozu. Užitečné informace jim byly poskytnuty formou letáků.



Obrázek č. 5 - Logo Besip Team

1.8.3.2 **Senioři v dopravě**

Kampaň zaměřená na specifickou skupinu zranitelných účastníků silniční dopravy. Cílem pracovníků BESIPu bylo upozornit seniory na jejich práva a povinnosti v silničním provozu a na nejčastější projevy jejich rizikového chování.

Kladný ohlas zaznamenaly především diskuze účastníků kampaně se zástupci BESIPu, Policie ČR a Městské Policie. Senioři si nejčastěji stěžovali na špatné rozhledové poměry u přechodů pro chodce, způsobené vzrostlými keři, nebo reklamními poutači. Za další významný problém senioři označují nedostatečný počet přechodů pro chodce a výšku silničních obrubníků, které brání v jejich pohybu.

Ředitelka BESIP Ministerstva dopravy Ing. Ivana Pánková a dodává: *„Často od účastníků zaznívá pochvala, že jim konečně někdo vysvětlil význam reflexních materiálů, složení povinné výbavy kola, správné upevnění autosedaček a podsedaček pro případ, kdy někde autem vezou vnoučata.“*

V průběhu trvání kampaně bylo uspořádáno 95 besed pro seniory, které navštívilo celkem 4 559 seniorů. Pro zajímavost uvádím, že největší počet účastníků byl zaznamenán při besedě v Olomouci.

1.9 Dopravně preventivní výchova

Pohybovat se v silničním provozu je pro současného člověka tak samozřejmé, že často ani nevnímá možná rizika, která toto prostředí přináší. Schopnost chovat se v silničním provozu ohleduplně a bezpečně není člověku vrozená. Jde o naučené znalosti, návyky a dovednosti, které každý získává v průběhu života.

Zdá se to nepochopitelné, ale dopravní výchova začíná již krátce po porodu dítěte. Vytvoření kvalitního citového vztahu mezi matkou a dítětem je základem budoucí dopravní kázně. Jestliže otec při řízení vozidla komentuje dítěti svoji činnost a zdůvodňuje proč se tak zachoval, učiní pro dopravní výchovu svého potomka víc než učitel za katedrou. Dítě se snaží, napodobovat chování osoby, s níž se ztotožňuje. Otec se stává příkladem svému synovi bez ohledu na to, zda si tuto skutečnost uvědomuje (Havlík, 2005).

Havlík (2005) dále uvádí výsledky výzkumu provedeného psychology v USA:

„Na Michiganské univerzitě v USA (2000) se dospělo k závěrům, že sklon k dopravním přestupkům a k určitým druhům nehod je podmíněn psychosociálně. V doplněném šetření se ukázalo, že styl jízdy a druhy přestupků u mladistvých řidičů jsou téměř z 90 procent shodné se stylem jízdy a druhy přestupků jejich otců nebo osob, s nimiž od dětství jezdili společně v autě a jež pro ně představovaly autoritu.“ (Havlík, 2005, s. 131)

1.9.1 Dopravně preventivní výchova na školách

„Dopravní výchova je teoreticky vypracována od předškolního věku dítěte a pokračuje kontinuálně do dospělosti. Vyučuje se ve školách mateřských, základních, speciálních i středních. Na těchto školách získává žák vědomosti, dovednosti i schopnosti, jak se chovat v silničním provozu.“ (Stojan, 2007, s. 111)

1.9.1.1 Dopravní výchova v mateřských školách

V rámci tohoto vzdělávacího programu jsou děti v mateřských školách poučovány srozumitelným způsobem o zásadách bezpečného pohybu v silničním provozu.

Výchova probíhá formou:

- her, cvičení, pozorování a nácviku bezpečného dopravního chování

Důraz je kladen na:

- ukázněnost a schopnost bezpečného pohybu v rámci silničního provozu
- schopnost bezpečné jízdy na jízdním kole a využívání cyklostezek
- opatrnost

Při výuce jsou využívány nejrůznější didaktické pomůcky:

- skládky, omalovánky, videokazety, nebo televizní programy (večerníčky)

1.9.1.2 *Dopravně výchova na základních školách*

Od roku 2011 se dopravní výchova stala součástí učebních osnov žáků základních škol, kde je realizována na základě metodického pokynu Ministerstva školství mládeže a tělovýchovy.

U žáků 1. stupně ZŠ je dopravní výchova koncipována formou praktických cvičení a utvářením vlastních zkušeností žáků. Tyto děti se řadí mezi nejmladší samostatné chodce, in-line bruslaře, nebo pasažéry ve vozidle.

Žáci se učí:

- ukázněnosti a bezpečnému pohybu v rámci silničního provozu,
- správné využívání silnice pro chůzi,
- dodržování zásady vidět a být viděn (využívat reflexních materiálů),
- využívat pouze bezpečných míst pro hry,
- základní cyklistické dovednosti a znalosti (užívání ochranné přilby),
- rozlišení světelných signálů

K výuce jsou využívány:

- učebnice,
- propagační akce,
- video,
- reflexní předměty,
- PC hry,
- televizní pořady pro děti.

Dopravní výchova na 2. stupni základní školy navazuje na již získané dovednosti a znalosti z předchozích ročníků základní školy. Zdokonalují se ve znalostech pravidel silničního provozu, správném chování při jízdě na jízdním kole, nebo při chůzi po silnici. Kromě těchto znalostí získávají žáci druhých ročníků ZŠ také základy pro poskytování první pomoci.

1.9.1.3 Dopravní výchova na středních školách a vysokých školách

Na středních školách je snahou, aby se dopravní výchova stala součástí základního vzdělávacího programu.

Dalším významným krokem, který měl příznivý dopad na úroveň bezpečnosti silničního provozu, bylo vytvoření materiálu do studijních programů pedagogických fakult. Cílem materiálu „Začlenění Ochrana člověka za mimořádných událostí, péče o zdraví a dopravní výchova“ je vytvoření společného vědomostního základu (Studijní základ I) pro vysokoškolské vzdělávání učitelů, který by měl připravit absolventy tak, aby byli schopni adekvátně reagovat při vzniku mimořádné události a ochránili tím sebe a jim svěřené děti. Součástí materiálu jsou i vědomostní základy určené pro přípravu budoucích učitelů, kteří budou danou problematiku vyučovat (Studijní základ II; Studijní základ III).

1.9.1.4 Mimoškolní prevence

V předchozím období došlo k podpoře nových forem dopravní výchovy na všech stupních škol v rámci vzdělávacích programů. Byly zajištěny mediální kampaně zaměřené na dopravní výchovu dětí. Při dopravní výchově dětí má důležitou úlohu praktický výcvik. Především se jedná o výuku na dopravních hřištích. Zde je dětem umožněno zdokonalení nejen po praktické stránce, ale i mají i možnost okamžitého vyhodnocení svých dovedností.

1.9.2 Preventivně výchovné akce BESIPu

BESIP (bezpečnost silničního provozu) zajišťuje činnost sekretariátu Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu, která je poradním orgánem Vlády české republiky. BESIP zodpovídá za provádění prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Jeho snahou je ovlivnit co nejširší okruh veřejnosti. Formou celostátních kampaní a projektů se snaží o preventivní působení na lidského činitele.

Součástí „*Tematického plánu Ministerstva dopravy*“ je i provádění systematické dopravní výchovy prostřednictvím Centra služeb pro silniční dopravu.

1.9.2.1 *Dětská dopravní hřiště*

Projekt je určen žákům 4. tříd základních škol. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, určuje minimální věk cyklisty pro samostatnou jízdu na veřejně přístupných komunikacích na 10 let. Tento věk dosahuje většina žáků ve 4. třídě ZŠ. Rada vlády České republiky vyhláší celostátní program ke zvýšení účinnosti dopravní výchovy cyklistů. K výuce je využito deseti obrazů pod názvem „Neboj se silnice“. Předpokladem úspěšnosti je sladění teoretické části výuky s praktickým výcvikem na dopravním hřišti. Po přezkoušení získávají úspěšní žáci „Průkaz cyklisty“, který je pro ně do budoucna velkou motivací pro získávání znalostí a dovedností.

1.9.2.2 *Dopravní soutěž mladých cyklistů*

Program je každoročně vyhlašován Radou vlády ministra dopravy a Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy ve spolupráci s Policejním prezidiem, Ústředním automotoklubem České republiky, Autoklubem České republiky a Červeným křížem.

Program je určen pro cyklisty starší 10 let, tedy žákům 4. až 8. ročníku základní školy. Program má přispět k dopravně výchovnému působení ve školách a bezpečnému chování žáků v silničním provozu. Formou testových otázek jsou ověřovány teoretické znalosti pravidel silničního provozu. Praktickou část tvoří jízda na kole a další dovednosti důležité pro bezpečný pohyb v silničním provozu. Snahou organizátorů je podněcovat zájem dětí o dopravní výchovu. Nejprve probíhají základní soutěžní kola na školách a jejich vítězové se následně účastní krajských kol. Nejúspěšnější žáci se účastní celostátního finále.

1.9.3 Preventivně výchovné akce pořádané PČR

1.9.3.1 *Ajaxův zápisník*

„Ajaxův zápisník“ je preventivně výchovný projekt určený pro žáky druhých tříd základních škol. V rámci projektu žáci dostávají zápisník vydaný Policií ČR. Policejní pes Ajax je zápisníkem provází během celého roku. Policisté, ve spolupráci

s rodiči a učiteli, připravují pro děti nejrůznější tematické hry a soutěže. Za úspěšně splněný úkol dostanou od policejního psa Ajaxe razítko do zápisníku.



Obrázek č. 6 - Ajaxův zápisník

Zápisník obsahuje 10 témat na jeden školní rok. Největší pozornost je věnována dopravní problematice.

Z obsahu zápisníku:

- v **září** jsou děti seznámeny s uniformou policisty, složkami Policie ČR a policejní technikou,
- **říjen** se zabývá problematikou chodce a jeho bezpečného pohybu v silničním provozu,
- v **prosinci** jsou žáci poučeni o obecných pravidlech chování a případných trestech, které jim hrozí v případě porušení těchto pravidel,
- **březen** se zabývá dopravní tematikou – cyklista a jeho bezpečnost v silničním provozu,
- **červen** upozorňuje děti na nebezpečí, která jim během prázdninových měsíců hrozí.

Cílem projektu je vhodným způsobem zvyšovat právní vědomí žáků základních škol, vzbudit zájem o dopravní výchovu a předcházet vzniku sociálně patologických jevů.

1.9.3.2 Zebra se za tebe nerozhledne

Projekt je orientovaný na chodce a další účastníky silničního provozu. Jedná se o preventivní bezpečnostní akci Policie České republiky, která probíhá dvakrát ročně

na území celé ČR. Projekt začíná vždy s nástupem nového školního roku a jeho cílem je působit především zranitelné účastníky silničního provozu, zejména pak:

- osvojovat dodržování zásad bezpečného přecházení vozovky,
- odbourat mýty o absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce.



Obrázek č. 7 - Propagační logo

Projekt je realizován Policií České republiky ve spolupráci se Zdravotní pojišťovnou Ministerstva vnitra ČR.

Závěr

Obliba silniční dopravy neustále narůstá. Stala se nenahraditelnou součástí každodenního života současné moderní společnosti. Rostoucí obliba této dopravy s sebou přináší i řadu problémů. Kromě znečišťování životního prostředí rostoucím počtem vozidel je to zvýšená rizikovost silniční dopravy, která se odráží v počtu a následcích dopravních nehod.

Ve své bakalářské práci jsem zaměřil svoji pozornost na nejrizikovější článek silničního dopravního systému, kterým je člověk – účastník silničního provozu.

Základním cílem této práce bylo zhodnocení účinnosti přijatých opatření směřujících ke zvýšení bezpečnosti na našich silnicích v letech 2000 až 2011. Dále jsem se snažil poukázat na některé nebezpečné projevy v chování účastníků silničního provozu, které se na zvýšené rizikovosti této dopravy podílejí.

V úvodní části práce jsem se zaměřil na silniční dopravu z pohledu historie a společenského významu. Kromě základního terminologického vymezení, které se silniční dopravou úzce souvisí, jsem popsal i vybrané aspekty projevů rizikového chování jednotlivých skupin účastníků silničního provozu.

V roce 2011 šetřila Policie ČR celkem 75 137 dopravních nehod, při nichž bylo usmrceno 707 osob. Přes 90 procent těchto nehod bylo zaviněno řidičem motorového vozidla. Z tohoto důvodu jsem faktorům ovlivňujícím chování řidiče věnoval největší pozornost. Podrobně jsem se zabýval jak důležitostí kvalitního fungování kognitivních funkcí řidiče, tak dalšími negativními vlivy působícími na řidiče, jako např. projevy agrese, nebo požívání alkoholu či jiných návykových látek.

Přes mírně klesající tendenci jsou celkové počty osob usmrcených v silničním provozu stále alarmující.

Česká republika se připojila k iniciativě dalších zemí, které se rozhodli bojovat s následky dopravních nehod, přijetím Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Ambiciózním cílem stanoveným pro období od roku 2002 do roku 2010 bylo snížení celkového počtu usmrcených osob v silničním provozu o 50 procent úrovně z roku 2002, což představovalo snížení na 650 osob. V rámci uvedené Strategie byly uskutečněny jak zákonná restriktivní opatření, tak řada preventivních akcí

směřujících k dosažení vytýčeného cíle. Přes veškerou vynaloženou snahu se v cílovém roce 2010 nepodařilo dosáhnout stanoveného poklesu o 50 procent usmrcených osob. Přesto lze hovořit o úspěchu, neboť se podařilo zachovat trend v poklesu celkového počtu dopravních nehod šetřených Policií ČR i nejzávažnějších následků v podobě usmrcených a zraněných osob.

Za východisko ze současného stavu považuji uplatnění aktivního represivního přístupu ze strany Policie ČR zejména kontrolou dodržování nejvyšší rychlosti, ochranou zranitelných účastníků silničního provozu, zamezením projevů agresivního chování a požívání alkoholu či jiných návykových látek. Pouze represivním přístupem však nelze zajistit požadované zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Je zapotřebí pokračovat v naplňování preventivních programů zaměřených na zvýšení bezpečnosti v silničním provozu. Tomuto faktu odpovídá i porovnání celkového vývoje sledovaných ukazatelů dopravní nehodovosti skrze opatření přijatá ve sledovaném období.

Jestliže při dopravní nehodě přijde o život člověk, nelze to pokládat pouze za pochybení jednotlivce. Nad příčinami je třeba se zamyslet a hledat nová komplexní řešení, do kterých musí být zapojena celá společnost.

Mít bezpečné silnice je právem, ale i odpovědností každého z nás.

Seznam použité literatury

Odborná literatura

BARTÍK, Pavel a Michal MIOVSKÝ. *Primární prevence rizikového chování ve školství*. Praha: VFN v Praze, 2010, 253 p. ISBN 978-808-7258-477.

ČÍRTKOVÁ, Ludmila. *Policejní psychologie*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006, 309 s. ISBN 80-868-9873-3.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005, 223 s. ISBN 80-717-8542-3.

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

ONDŘÍČKOVÁ, Iva, KONVIČKOVÁ, Iveta, NENIČKA, Dušan. *Silniční doprava: učební text*. 1. vyd. Kyjov, 2005. 30 s.

PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 378 s. Vysokoškolské právnické učebnice. ISBN 80-720-1212-6.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2000. Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2001. 123 s.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2001. Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2002. 151 s.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2002. Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2003. 153 s.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2003. Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2004. 157 s.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2004.

Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2005. 155 s.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2005.

Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2006. 197 s.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2006.

Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2007. 215 s.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007.

Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2008. 163 s.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008.

Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2009. 159 s.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009.

Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2010. 183 s.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010.

Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2011. 185 s.

RÁBEK, Vlastimil. RÁBEK. *Interakce lidského těla s interiérem vozidla: (sborník převzatých cizojazyčných publikací) = Interaktion des menschlichen Körpers mit der Fahrgastzelle eines Fahrzeugs : (Sammelbuch übernommener fremdsprachigen Veröffentlichungen)*. Olomouc: Vlastimil Rábek, 2009, xiv, 240 s. ISBN

STOJAN, Mojmír. *Dopravní výchova: pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007, 224 s. ISBN 978-802-1042-513.

ŠUCHA, Matúš. *Agresivita na cestách*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2009, 186 s. ISBN 978-802-4423-753.

Právní normy

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

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

Smluvní přepravní podmínky Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, platnost od 1. 3. 2012

Internetové odkazy

Agresivita za volantem: Móda, nebo společenská norma?. s. 38. Dostupné z:

<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/casopisy/policista/2008/02/vyzkagres.pdf>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY: Akce - projekty: Zebra se za tebe nerozhledne!

[online]. [cit. 2012-06-03]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY: Akce - projekty: Ajaxův zápisník. [online]. [cit. 2012-

06-03]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/ajaxuv-zapisnik-328720.aspx>

Autem bezpečně: Zprávy. [online]. 17.06.2010 [cit. 2012-05-22]. Dostupné z:

<http://www.autembezpecne.cz/cz/s340/c1437-Zpravy/n2010-Pozornost-od-rizeni-auta-nejvice-odvadeji-mobily-nevinne-tentokrat-nejsou-ani>

BESIP: The Action. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z:

<http://www.ibesip.cz/Kampane-projekty/The-Action>

BESIP: Projekt Besip Team. [online]. [cit. 2012-05-20]. Dostupné z:

<http://www.ibesip.cz/Kampane-projekty/BESIP-Team>

BESIP: Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. [online]. [cit. 2012-04-04]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Informace-BESIP/Narodni-strategie-BESIP/Narodni-strategie-BESIP-2011-2020-Informace>

BESIP: Kampan pro seniory. [online]. [cit. 2012-06-03]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/1204_Kampan-pro-seniory-95-besed-v-sesti-tydnech

BESIP: Rychlost. [online]. [cit. 2012-06-03]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Prezentace-kampani/Rychlost>

Bezpečnostní sbory: články. [online]. [cit. 2012-05-03]. Dostupné z: <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/2-2009/Ridicky-prukaz-na-zkousku.htm>

Centrum úrazové prevence: Starší člověk v dopravě. [online]. Praha [cit. 2012-06-03]. Dostupné z: <http://www.cupcz.cz/clanky/bezpecna-silnice/starsi-clovek-v-silnicni-doprave.html>

Centrum dopravního výzkumu: Bezpečnostní informační kampaně pro účastníky silničního provozu. [online]. 2006 [cit. 2012-05-09]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/index.php?id=351>

DEKRA: Každý by měl začít u sebe. [online]. [cit. 2012-05-25]. Dostupné z: http://www.dekraautomobil.cz/akademie/clanky/2011_zari/defenzivni_jizdy-kazdy-by-mel-zacit-u-sebe.pdf

DEKRA: Akademie dopravního vzdělávání. [online]. [cit. 2012-05-12]. Dostupné z: <http://www.dekra-automobil.cz/akademie/?file=driver-assessment.php>

Dopravní noviny: Řidiči se zhoršeným zrakem mohou být hrozbou pro silniční provoz. [online]. [cit. 2012-03-05]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/ridici-se-zhorsenym-zrakem-mohou-byt-hrozbou-pro-silnicni-provoz>

Historie BESIPu: Kdo jsme. [online]. [cit. 2012-10-03]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Kdo-jsme/Historie-BESIPu>

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy: Kampaně - BESIP. [online]. [cit. 2012-05-20]. Dostupné z: <http://www.cyklostrategie.cz/kampane/ibesip/>

Vláda České republiky: Jednání vlády - dokumenty. [online]. Praha [cit. 2012-05-25].

Dostupné z:

http://racek.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/web/cs?Open&2011&08-10

MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY: Informace o předškolním, základním, středním a vyšším odborném vzdělávání - rozcestník..

[online]. [cit. 2012-04-10]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/vzdelavani>

Zákruta.cz: Magazín. [online]. [cit. 2012-04-03]. Dostupné z:

<http://www.zakruta.cz/magazin/rady-tipy-recenze>

PEDAGOGICKÁ FAKULTA MASARYKOVY UNIVERZITY: Život s autem. [online]. Brno. [cit. 2012-05-03]. Dostupné z:

<http://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/kdo-ridicem.html>

Seznam grafů a obrázků:

Graf č. 1 - Znázorňuje nejčastější příčiny nehod zaviněné cyklisty v roce 2011	28
Graf č. 2 : Vývoj počtu usmrcených osob v letech 2000 až 2011, vlivem nepřiměřené rychlosti	43
Obrázek č. 1 - Logo projektu The Action.....	45
Obrázek č. 2 - Propagační kartička projektu	46
Obrázek č. 3 - Logo projektu „Nemyslíš-zaplatíš!“	48
Graf č. 3: Počet usmrcených osob při dopravních nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu rok 2000-2011.....	49
Obrázek č. 4 - Logo projektu Domluvme se!	51
Graf č. 4: Vývoj počtu usmrcených chodců a cyklistů v letech 2000 – 2011.	54
Obrázek č. 5 - Logo Besip Team.....	55
Obrázek č. 6 - Ajaxův zápisník	60
Obrázek č. 7 - Propagační logo	61

Seznam tabulek

Tab. č. 1 - Činnosti, které nejvíce odvádějí pozornost řidiče.....	13
Tab. č. 2 - Příklady uplatnění řidičského oprávnění na zkoušku v evropských státech.	22
Tab. č. 3 - Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu podle viníků v roce 2011	25
Tab. č. 4 - Orientační čas potřebný k odbourání alkoholu z krve	26
Tab. č. 5 - Účinky různých návykových látek na vnímání a pozornost.....	27
Tab. č. 6 -Rozdělení nehod podle kategorie chodců (viníků nehod) v roce 2011.....	31
Tab. č. 7 - Pravděpodobnost usmrcení chodce při srážce s automobilem.....	42
Tab. č. 8 - Srovnání počtu usmrcených osob v obci v období od října roku 1997 do září roku 1998	43

Seznam příloh

Tab.1 -Přehled celkového počtu dopravních nehod a následků v ČR v období 2000 až 2010.	71
Tab č. 2 - Porovnání základních ukazatelů následků dopravních nehod za rok 2010 a 2011	71
Tab č. 3 - Přehled počtu nehod a usmrcených osob podle sledovaných viníků v roce 2011	72
Obr. č. 1: Detekční přístroj Drugwipe používaný Policií ČR k orientačnímu zjišťování drog u řidičů.....	72

Přílohy

ROK	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dopravních nehod celkem	211516	185664	190718	195851	196484	199262	187965	182736	16376	74815	75522
Usmrceno do 24 h	1336	1219	1314	1319	1215	1127	956	1123	992	832	753
Těžce zraněno	5375	5378	5375	5125	4711	4237	3883	3861	3725	3467	2823
Lehce zraněno	27063	28297	29013	30312	29543	27974	24231	25382	24776	23777	21610
Hmotná škoda (miliard Kč)	7,096	8,244	8,891	9,334	9,687	9,771	9,116	8,467	7,741	4,981	4,9

Tab.č.1 -Přehled celkového počtu dopravních nehod a následků v ČR v období 2000 až 2010.

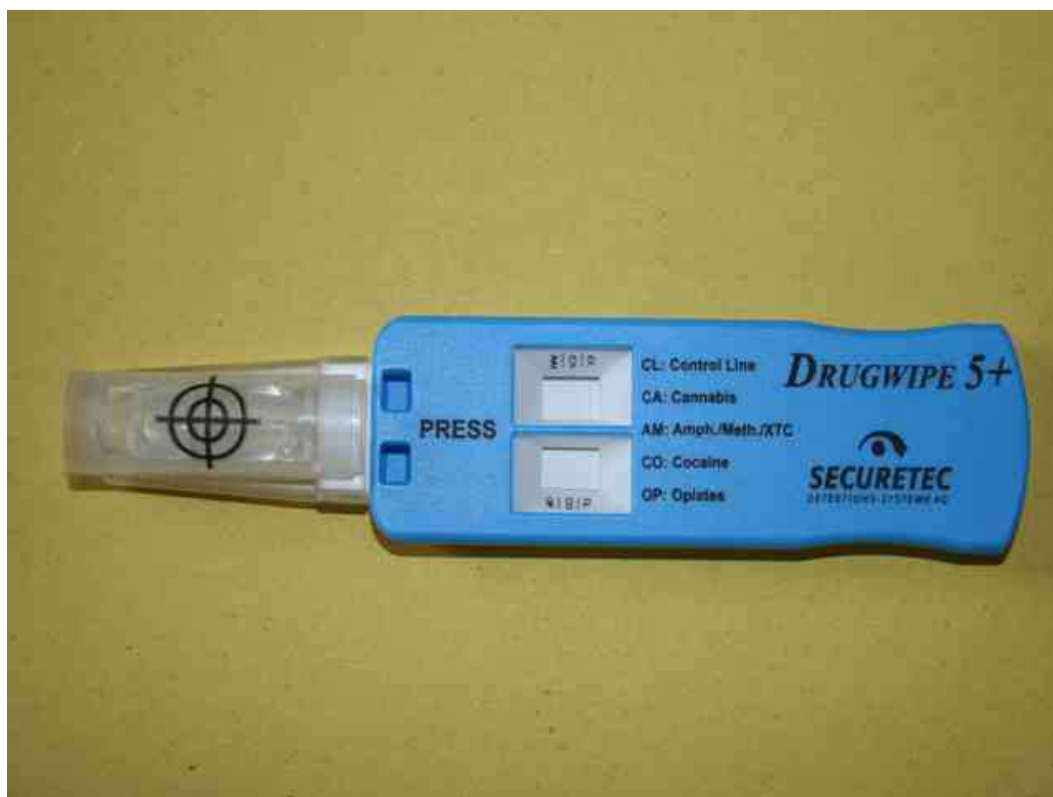
ROK 2011	Počet nehod	Rozdíl proti roku 2010	Rozdíl v %
Počet šetřených nehod	75 137	-385	-0,50%
Usmrceno osob	707	-46	-6,10%
Těžce zraněno	3 092	269	9,50%
Lehce zraněno	22 519	909	4,20%
Hmotná škoda (miliard Kč)	4 628,08	-296,91	-6,00%

Tab č. 2 - Porovnání základních ukazatelů následků dopravních nehod za rok 2010 a 2011

Viník, zavinění nehody rok 2011	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %
Řidičem motorového vozidla	66 089	88,00%	652	92,20%
Řidičem nemotorového vozidla	2 363	3,10%	22	3,10%
Chodcem	1197	1,60%	26	3,70%
Jiným účastníkem	121	0,20%	2	0,30%
Závada komunikace	448	0,60%	0	0,00%
Technickou závadou vozidla	456	0,60%	0	0,00%
Lesním, domácím zvířetem	4 064	5,40%	0	0,00%
Jiné zavinění	399	0,50%	5	0,70%

Tab. č. 3- Přehled počtu nehod a usmrcených osob podle sledovaných viníků v roce 2011

Obr. č. 1: Detekční přístroj Drugwipe používaný Policií ČR k orientačnímu zjišťování drog u řidičů.



Anotace

Jména a příjmení:	PETR PALKA
Katedra:	Pedagogická fakulta - Katedra speciální pedagogiky
Vedoucí práce:	Mgr. Miluše Hutýrová, Ph.D.
Rok obhajoby:	2012

Název práce:	Aspekty rizikového chování v dopravě
Název v angličtině:	Aspects of risky behavior in traffic
Anotace práce:	Bakalářská práce se zabývá hodnocením účinnosti prováděných preventivních akcí a opatření směřujících ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy v letech 2000 až 2011. Dále poukazuje na některé významné aspekty v chování účastníků silničního provozu, které se na zvýšené rizikovosti této dopravy podílejí. Kromě kognitivních funkcí, které ovlivňují chování účastníka silničního provozu, se autor zabývá také projevy agresivity v silničním provozu. Dále vlivem požití alkoholu, nebo jiných návykových látek na bezpečnost silničního provozu.
Klíčová slova:	Silniční doprava, řidič, účastník silničního provozu, riziko, bezpečnost, agrese, alkohol, prevence, výchova
Anotace v angličtině:	This thesis deals with the evaluation of the effectiveness of preventive actions carried out and measures to increase road safety in the years 2000 to 2011. Also points to some important aspects in the behavior of road users at increased risk of traffic involved. In addition to cognitive functions that affect the behavior of road users, the author deals with aggression on the road. Furthermore, the influence of alcohol or other addictive substances on road safety.
Klíčová slova v angličtině:	Road transport, driver, road user, risk, security, aggression, alcohol, prevention, education.
Přílohy vázané v práci:	3 - tabulky, 1 - obrázek
Rozsah práce:	70 s.
Jazyk práce:	CZ

