



Zdravotně
sociální fakulta
Faculty of Health
and Social Studies

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Zdravotně sociální fakulta

Ústav radiologie, toxikologie a ochrany obyvatelstva

Diplomová práce

Činnost Policie České republiky
ve správních územích Jihočeského kraje
se zaměřením na bezpečnost silničního
provozu v souvislosti se vznikem
dopravních nehod

Vypracoval: Bc. Stanislav Máška

Vedoucí práce: Ing. Aleš Kudlák, PhD.

České Budějovice 2017

Abstrakt

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

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

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

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

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

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

Klíčová slova: policie, doprava, bezpečnost

Abstract

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

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

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

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

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

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

Keywords: police, transport, security

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

Prohlášení

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

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

V Českých Budějovicích dne

Bc. Stanislav Máška

Poděkování

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

Obsah

1	TEORETICKÁ ČÁST	12
1.1	POLICIE V HISTORICKÉM VÝVOJI STÁTU	12
1.1.1	<i>Termín policie z historického hlediska</i>	<i>12</i>
1.1.2	<i>Vývoj a začlenění policie ve správním aparátu</i>	<i>13</i>
1.1.3	<i>Reformy policejní správy v 18. století</i>	<i>14</i>
1.1.4	<i>Vývoj policejních sborů počátkem 20. století</i>	<i>15</i>
1.1.5	<i>Reorganizace policie v roce 1944</i>	<i>17</i>
1.1.6	<i>Sbor národní bezpečnosti po roce 1945</i>	<i>18</i>
1.2	DOPRAVNÍ SLUŽBA	18
1.2.1	<i>Dopravní prostředky</i>	<i>20</i>
1.3	POSTAVENÍ A ÚLOHA POLICIE V PRÁVNÍM STÁTĚ	21
1.3.1	<i>Policejní služba</i>	<i>23</i>
1.3.2	<i>Sociální úloha policie</i>	<i>25</i>
1.4	DOHLED NA SILNIČNÍ PROVOZ	28
1.4.1	<i>Účastníci provozu na pozemních komunikacích</i>	<i>29</i>
1.4.2	<i>Bezpečnost dopravy</i>	<i>30</i>
1.4.3	<i>Dopravní nehoda</i>	<i>32</i>
1.4.4	<i>Dopravní chování aneb člověk v roli řidiče</i>	<i>36</i>
1.4.5	<i>Ženy a muži za volantem</i>	<i>38</i>
1.5	PREVENCE MÁ SMYSL	39
1.5.1	<i>Dopravní výchova</i>	<i>43</i>
1.5.2	<i>Akce a projekty Policie České republiky</i>	<i>46</i>
2	HYPOTÉZY A METODIKA VÝZKUMU	47
2.1	HYPOTÉZY A VÝZKUMNÁ OTÁZKA	47
2.2	METODIKA VÝZKUMU	47
2.2.1	<i>Použité metody</i>	<i>47</i>

2.2.2	<i>Charakteristika výzkumného souboru</i>	48
2.2.3	<i>Realizace výzkumu</i>	49
3	VÝSLEDKY	50
4	DISKUZE	84
4.1	PŘESTUPKY A JEJICH VLIV NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU	85
4.1.1	<i>Vliv přestupků na vznik nehody dle respondentů</i>	88
4.1.2	<i>Preventivně výchovné programy</i>	89
4.1.3	<i>Výchovná činnost policie</i>	90
4.2	PŘESTUPKY V SOUVISLOSTI S RIZIKEM DOPRAVNÍCH NEHOD.....	92
4.3	DOPRAVNÍ NEHODY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V JIHOČESKÉM KRAJI	95
5	ZÁVĚR	97
6	PŘÍLOHY	104
6.1	PŘÍLOHA A	104

Seznam použitých zkratk

BESIP - Bezpečnost silničního provozu

ČB - České Budějovice

ČK - Český Krumlov

ČR - Česká republika

ČSR - Československá republika

DN - Dopravní nehoda

DP - Dopravní přešupek

JčK - Jihočeský kraj

JH - Jindřichův Hradec

JNL - Jiné návykové látky

PI - Písek

PT - Prachatice

SBN - Sbor národní bezpečnosti

ST - Strakonice

TA - Tábor

ÚO - Územní odbor

..

Úvod

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

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

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

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

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

1 Teoretická část

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

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

1.1 Policie v historickém vývoji státu

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

1.1.1 Termín policie z historického hlediska

Nejběžnějším označením pro veškeré typy bezpečnostních sborů ve světě je termín policie. Tento výraz má své kořeny v řeckém slově polis (obec, město, přeneseně stát) a politeia (státní správa, svobodná obec, správa věcí veřejných, péče

o blaho obce). Výraz policie v moderním slova smyslu se začal užívat ve Francii na přelomu 14. a 15. století.(1)

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

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

1.1.2 Vývoj a začlenění policie ve správním aparátu

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

Středověké bezpečnostní systémy byly značně různorodé. O výkon bezpečnostní služby se dělili panovníci, šlechta a později i nově vznikající města. Trvalo však mnoho staletí, než se vyvinuly moderní bezpečnostní složky. Po dlouhou dobu měly univerzální

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

1.1.3 Reformy policejní správy v 18. století

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

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

a záležitosti a také mít dobrou znalost francouzského a italského jazyka vzhledem ke značnému pohybu cizinců ve městě, právnická studia byla výhodou.(2)

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

1.1.4 Vývoj policejních sborů počátkem 20. století

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

Policie vycházela z předchozích předpisů a nařízení, pouze účelově upravených. Vlastní zákonnou normu přinesl až zákon č. 230/1922 Sb., o sborech stráže bezpečnosti. Ty jím byly sice jednotným způsobem upraveny, nikoliv však sjednoceny. Mezi hlavní úkoly a poslání policie náležela uniformované stráž pořádková a strážní služba, neuniformovaná stráž zajišťovala zpravodajské služby. Výkon služby byl upraven služebním řádem Ministerstva vnitra. Podle něj uniformovaná stráž vykonávala hlídky a pochůzky a hlídala vězně, poskytovala první pomoc, konala službu telefonní a telegrafní a vykonávala další úkoly v souvislosti se zajištěním bezpečnostní služby. Neuniformovaná stráž vykonávala kromě služby zpravodajské také vyšetřovací, dohledací, pátrací, kancelářskou, ordonanční, telefonní a telegrafní a práce daktyloskopické.(3)

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

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

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

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

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

Podle pražského vzoru byla později dopravní služba zaváděna i v ostatních městech. Její úkoly zahrnovaly zjišťování a vyšetřování nehod a úrazů, které vznikly v souvislosti s provozem vozidel všech druhů na silnicích. Dále zjišťování a stíhání

přestupků páchaných jednotlivými uživateli silnic. Jednalo se na jedné straně o represii – stíhání viníků nehod a úrazů a na straně druhé o prevenci – donucení řidičů zachovávat bezpečnostní předpisy.(3)

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

1.1.5 Reorganizace policie v roce 1944

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

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

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

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

Protektorátní policie byla doplňována z dobrovolných uchazečů, kteří museli splňovat určité podmínky. Mezi ně patřila německá nebo protektorátní příslušnost, průkaz, že nejsou židy ani jejich míšenci, způsobilost k jednání, průkaz o znalosti německého jazyka, duševní a tělesná způsobilost, tělesná výška nejméně 170 cm, stáří

18 až 25 let, stav svobodný, ovdovělý nebo rozloučený, ale bezdětný a bez alimentálních závazků.(4)

1.1.6 Sbor národní bezpečnosti po roce 1945

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

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

1.2 Dopravní služba

Výkonem dopravní služby se nově vytvořený bezpečnostní aparát zabýval pouze okrajově. Na základě organizačního řádu ministerstva národní bezpečnosti z roku 1952 byl vytvořen výkonný aparát, který se specializoval na zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a dopravního pořádku na území ČSR. Tento odbor se dělil na tři referáty. První oddělení se zabývalo řízením silničního provozu, druhé

oddělení mělo na starosti řidičské průkazy a třetí oddělení řídilo výchovu občanstva a řidičů.(5)

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

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

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

V šedesátých letech se dopravní služba zabývala dozorem nad silničním provozem a nad dodržováním pravidel silničního provozu všemi jeho účastníky, dozorem nad technickým stavem motorových vozidel přímo v silničním provozu, organizací a řízením městského provozu, preventivní a výchovnou činností, projednáváním dopravních přestupků, rozhodováním o odnímání řidičského oprávnění pro ztrátu spolehlivosti, zpracováním podkladů pro vedení statistiky dopravních nehod, účinným využíváním vyhodnocených výsledků pro preventivní a represivní činnost.(5)

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

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

1.2.1 Dopravní prostředky

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

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

Prvním erárním dopravním prostředkem byla jízdní kola, kterými byly vybavovány četnické stanice od roku 1924. Při zřízení četnických pátracích stanic byly tyto vybaveny motorovými koly s postranním vozíkem, která sloužila k přepravě psů se služebním psem a potřebného technického vybavení. Používáním motorových kol se zvýšila mobilnost příslušníků pátracích stanic, nastávaly však problémy v zimním a deštivém počasí. Meteorologické vlivy negativně působily na přepravované osoby, jejich výstroj i na převážené vybavení. Ve snaze řešit uvedené problémy se rozhodla četnická správa o postupném vybavování stanic automobily. Prvních 15 kusů

automobilů obdržely nejvíce vytížené stanice v roce 1931. Automobily se mohly využívat pouze za nepříznivého počasí, jinak byla dále využívána motorová kola s postraním vozíkem.(7)

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

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

1.3 Postavení a úloha policie v právním státě

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

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

Činnost policie lze v demokratickém státě aplikovat dvěma odlišnými přístupy. Ty se odlišují v náhledu na různou míru ingerence policie do práv občanů a z toho vyplývající charakter policejní práce. První možností je liberální přístup, který spatřuje hlavní úlohu policie ve všeobecné a striktně neutrální ochraně individuálních práv

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

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

Policejně bezpečnostní činnost liberální i konzervativní uplatňuje shodné základní principy.

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

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

Dalším uplatňovaným principem je princip vědeckosti. Ten vyjadřuje nutnost a povinnost policejně bezpečnostních orgánů neustále zvyšovat standard poznání a využití nejmodernějších a nejefektivnějších metod boje s kriminalitou. Můžeme zde

hovořit o uplatnění postupu *lege artis*, neboli dle pravidel, jak ho známe z lékařství. V tomto principu hrají významnou úlohu vědeckovýzkumné a vzdělávací instituce.(8)

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

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

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

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

1.3.1 Policejní služba

Policejní prostředí má své hierarchické uspořádání, které má pevně dané velitelské pravomoci. Toto prostředí je značně neosobní, drsné, s blízkým kontaktem se zločinem. Neustálá přítomnost nebezpečí, časté setkání se smrtí a ostatní náročné situace negativně působí na osobnost každého policisty. Na policistu jsou kladeny vysoké nároky nejen po stránce profesionální, ale zejména po stránce psychické a mravní. Ústředním smyslem práce policie v podmínkách právního státu je ochrana občanů před ohrožením života a zdraví, zajištění bezpečnosti a ochrana majetku. Při výkonu své profese se policista často dostává do situací, kdy může být ohroženo

jeho zdraví nebo život. Policista se může ocitnout také v situaci, kdy je mu nabídnut úplatek či může být nucen k protiprávnímu jednání výhrůžkami proti jeho osobě nebo osobám jemu blízkým. Záleží na osobnosti policisty, jak se v takových situacích zachová.(9)

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

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

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

Při výkonu činnosti dbá policista na dodržování zákona, přičemž správně a přiměřeně využívá pravomocí, které jsou mu svěřeny. Není přípustné, aby někdo prosazoval zákon nezákonným, diskriminačním nebo svévolným způsobem. Lidský faktor nesmí ohrozit požadavky zákonnosti a svévolnosti při prosazování zákona.

Je potřeba mít na paměti, že osobnost policisty patří mezi nejdůležitější profesionální nástroje. Proto jsou policisté školeni a vzděláváni k tomu, aby si vypěstovali osobní postoje a způsoby jednání, které jim umožní správně vykonávat svěřenou činnost. Za žádných okolností nesmí policista dopustit, aby výkon jeho činností byl ovlivněn osobními pocity, sympatiemi či antipatiemi. Veřejnost má právo od policistů očekávat příkladné chování, což představuje dodržování právních předpisů a nezneužívání svého postavení. Policista i mimo službu reprezentuje policejní sbor. Z popsaného pohledu na osobnost policisty vyplývá, že samotné získání profesní odbornosti nestačí. Důležité jsou především osobnostní předpoklady pro danou profesi, které by měli být zohledňovány v přijímacím řízení.(9)

1.3.2 Sociální úloha policie

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

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

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

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

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

U značné části veřejnosti však stále přežívá podezření, že policie je občanům výrazně nadřazený, privilegovaný a v podstatě výlučně represivní orgán. Společenské klima není stále ještě dostatečně silně nakloněno přesvědčení, že cílem policie je péče o blaho, bezpečnost, jistotu a klid občanů. Změna tohoto postoje bude vyžadovat nejen delší časový odstup, ale také mnoho trpělivého úsilí od policie jako celku, od chování a jednání každého jednotlivého policisty, ale také od občana samého, od jeho ochoty spolupracovat a vzít na svá bedra spoluodpovědnost za své vlastní bezpečí.(10)

Z toho vyplývá jednoznačný požadavek vysoké profesionality. To ovšem neznamená pouhé splnění vysokých kritérií odbornosti. Znamená to celý komplex

požadavků na schopnosti a dovednosti policisty, který zahrnuje i vysokou úroveň zodpovědnosti při posuzování morálních situací.(10)

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

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

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

Při výkonu služby se může policista dostat do situace, kdy bude pokoušena jeho mravní a etická stabilita. V souvislosti s pravomocemi veřejného činitele může dojít ke zneužití postavení formou korupčního jednání, které je spojeno s porušením principu nestrannosti při rozhodování. Toto chování je motivováno snahou po materiálním zisku nebo získání jiných výhod. V širším smyslu je korupční jednání mravním a etickým selháním. Tento negativní společenský jev je postižitelný především trestnými činy proti pořádku ve věcech veřejných. Jedná se zejména o trestný čin přijetí úplatku, podplácení, zneužití pravomoci úřední osoby či neoprávněné nakládání s osobními údaji.(24)

Zásady morálního a etického přístupu policistů jsou zakotveny v Etickém kodexu policie České republiky. Ten vyjadřuje principy, které by měli všichni příslušníci Policie České republiky sdílet a dodržovat. Kodex zahrnuje cíle, základní hodnoty,

závazky a osobní a profesionální přístup příslušníků policie. Mezi závazky vůči společnosti kodex uvádí nutnost zásadně odmítat jakékoliv korupční jednání a dary či jiné výhody, jejichž přijetím by mohlo dojít k ovlivnění výkonu služby.(25)

1.4 Dohled na silniční provoz

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

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

Základní kontrola je prováděna přímým dohledem na silniční provoz, dohledem na dodržování pravidel silničního provozu všemi jeho účastníky, kontrolou dokladů předepsaných k řízení a provozu vozidla, technického stavu vozidel přímo v provozu, kontrolou dokladů k přepravovanému nákladu a kontrolou dodržování povinností vyplývajících z právních předpisů. Dále spočívá v kontrole dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel, ve zjišťování dopravně technického stavu pozemních komunikací, dopravních značek a zařízení, vyhledávání trestné činnosti, pátrání po osobách, vozidlech, zbraních, odcizených věcech, výbušninách apod. Zabývá se také zjišťováním pohybu zájmových vozidel a osob a přiměřeném dohledu na veřejný pořádek.(12)

Speciální kontroly jsou prováděny k účinnému řešení porušování jednotlivých pravidel silničního provozu. Její nedílnou součástí je základní kontrola. Plánování a organizace speciální kontroly v rámci běžného výkonu služby musí odpovídat svým

zaměřením na řešení určené problematiky. Mezi speciální kontroly patří kontrola dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů, kontrola dodržování stanovené rychlosti jízdy, kontrola formou skrytého dohledu, dále kontrola technického stavu vozidel, dodržování vybraných ustanovení pravidel silničního provozu na určitém teritoriu a jiné.(12)

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

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

1.4.1 Účastníci provozu na pozemních komunikacích

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

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

Dalším účastníkem provozu je bezesporu chodec. Do této kategorie patří i osoba, která tlačí či táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík. Dále

se jako chodec označuje osoba, která se pohybuje na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo pomocí ručního či motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl nebo psa.(13)

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

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

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

1.4.2 Bezpečnost dopravy

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4.3 Dopravní nehoda

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

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

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

Objektivní příčiny dopravních nehod tvoří zejména stav a povaha komunikací, především závady ve sjízdnosti, které řidič nemůže předvídat ani při jízdě přizpůsobené dopravně technickému stavu komunikace, vlastnostem vozidla a nákladu, povětrnostním podmínkám, vlastním schopnostem a jiným okolnostem. Objektivní příčinou je také technická porucha vozidla a nepředvídatelná událost v silničním provozu. Jde o příčiny nezávislé na řidiči. Příčinou dopravních nehod mohou být i reklamní poutače u silnic a dálnic. Pokud řidič, jedoucí rychlostí 90 km.h⁻¹., sleduje

jednu vteřinu reklamní poutač, ujede 25 metrů, aniž by sledoval situaci v silničním provozu.(14)

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

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

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

Psychologie užitá v dopravě se zabývá zkoumáním psychických projevů při různých činnostech osob řídících dopravní prostředky a jiných účastníků dopravy. Z údajů získaných pomocí psychologických metod vyplývá, že přibližně třetina zkoumaných řidičů, kteří měli opakovaně nehody, měla konflikt se zákonem i mimo dopravní situaci. Řidiči, kteří způsobují nehody, jsou obecně charakterizováni jako agresivní, neschopni přizpůsobit se autoritě, sociálně špatně adaptovaní, impulsivní.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Při dopravní nehodě je velmi důležité umění komunikace ze strany policisty. Pohled na policistu je v České republice velmi polarizovaný. Na jedné straně vládne představa policisty jako ochránce zákona, slabších a utlačovaných, k čemuž hojně přispívají často nerealistické televizní seriály. Na druhé straně je policista viděn jako někdo, kdo občanům jenom zneprůjemňuje život pokutami a jinými záležitostmi, za které sice policie nenese odpovědnost, ale negativa jí jsou přičítána. Mediální obraz policie vyznívá v poslední době spíše negativně, proto již sama policejní uniforma může vzbudit negativní očekávání, ještě než dojde k začátku verbální interakce. Jde o situaci, kdy jedinec je dopředu přesvědčen o negativním výsledku jednání a podle toho

se chová. A samozřejmě se tento předpoklad často potvrdí, neboť svým chováním situaci směřuje do jím předjímaného závěru. Policista musí udržet komunikaci na profesionální úrovni a usměrňovat jednání s občany.(17)

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

1.4.4 Dopravní chování aneb člověk v roli řidiče

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

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

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

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

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

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

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

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

Expertizy v oblasti dopravní psychologie se budou výhledově zaměřovat zejména na problematiku screeningu starších řidičů, užití a užitečnost bodového systému, výchovu a výcvik řidičů a zjišťování řidičských schopností. Zlepšení dopravní bezpečnosti je plně v rukou uživatelů silnic. Jednostranný důraz na technické inovace je nedostatečný ve snaze o snížení počtu dopravních nehod, nepůjde-li ruku v ruce

se zvýšenou odpovědností a ochotou účastníků silničního provozu převzít riziko. Individuální mobilita bude bezpečná pouze v případě, že každý uživatel dopravy přijme svoji osobní odpovědnost, při níž zváží své vlastní chování a uvede je do shody s obecným prospěchem.(18)

1.4.5 Ženy a muži za volantem

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

Úroveň schopností je u obou pohlaví vyrovnaná, ale ve struktuře se nachází určité odlišnosti. Podobně je tomu se stupněm a strukturou inteligence. Avšak psychickou výkonnost mají ženy v určitých vymezených oblastech v průměru nižší než muži. Také motoristická předvídavost není jejich silnou stránkou, ale dovedou ji kompenzovat. Ve schopnosti prostorového vnímání excelují muži, ženy bývají nepřekonatelné v sociální a interpersonální inteligenci, lépe se vyznají v mezilidských vztazích a umějí porozumět náladám a motivům druhých. Cit a intuice u nich vítězí.(17)

Havlík uvádí, že v testu pohotovosti v rozpoznávání rizikových dopravních situací předstihly řidičky v laboratorních podmínkách řidiče, ale v praxi to tak jednoznačné není. Při ověřování psychomotoriky, prostorové orientace a reakčních schopností

s převahou vyhráli muži. Řidiči dokáží lépe odhadnout vzdálenost mezi auty a jejich rychlost, jsou jistější v předjíždění a lépe parkují.(17)

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

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

1.5 Prevence má smysl

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

Lidová moudrost „Spěchej pomalu“ v sobě skrývá fakt, který mnozí řidiči nemohou pochopit. Při porovnání rychlosti jízdy a doby, která je zapotřebí k ujetí konstantní vzdálenosti, jednoznačně lze uvést, že zvýšení rychlosti při vysokých rychlostech nemá téměř žádný význam v souvislosti s ušetřeným časem. Pokud se zvýší rychlost o $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ při původní rychlosti $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, lze ušetřit 30 minut na vzdálenosti 100 km.

Pokud je rychlost zvýšena ze 110 km.h^{-1} na 130 km.h^{-1} , je možné ušetřit na stejné vzdálenosti pouze 8 minut. V reálných podmínkách se časové úspory z vysoké rychlosti ještě zmenšují. To, že vozidlo jede vysokou rychlostí, vůbec neznamena, že někam dojede dřív. Stačí jediná zastávka v provozu a řidič, který jede sice nižší rychlostí, ale plynule, bez problémů předjede vozidlo s vyšší rychlostí, avšak nepravidelnou jízdou. Naprosto v klidu, bez zvýšeného rizika vzniku dopravní nehody, stresu i zvýšené spotřeby paliva.(49)

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

V rámci snížení rizika vzniku nehody je nezbytné, aby řidiči dodržovali bezpečnou vzdálenost mezi jedoucími vozidly. To znamená, že v momentě, kdy vozidlo míjí nějaký pevný bod u silnice, vozidlo jedoucí za ním nesmí k tomuto bodu dojet dříve než za 2 vteřiny. Pokud začne vozidlo na silnici brzdít, vozidlo jedoucí za ním nezačne brzdít ve stejném okamžiku, ale se zpožděním. Toto zpoždění je způsobeno reakční dobou, tedy dobou od chvíle, kdy řidič zpozoruje brzdící vozidlo, po dobu, kdy sešlápně brzdový pedál. Obecně je každý řidič povinen dodržovat takovou vzdálenost, na které v dané situaci bezpečně zabrzdí. Záleží vždy na stavu silnice, počasí, stavu vozidla atd.(47)

Další prvek v oblasti bezpečnosti dopravy představuje technický stav vozidla. Odborníci tvrdí, že technická závada na vozidle nevzniká zpravidla náhle, ale postupně dozrává. Svědomitý a vnímavý motorista by měl poznat, že auto není zcela v pořádku, a včas tento stav řešit. Mezi bezpečností provozu a technickým stavem vozidla je přímá

vazba. Technický stav vozidla je vymezený přesnou množinou parametrů, údajů a hodnot v kontextu s mírou opotřebení vozidla. Studie ukazují, že ze sta procent dopravních nehod na silnici je pouze 1,5 procenta způsobeno technickou závadou vozidla. Za technický stav vozidla odpovídá řidič, proto dojem, že nehodovost je věcí techniky, není správný. Také domněnka, že za nehodu může vadné auto, špatné počasí, hrbolatá či neošetřená vozovka, není pravdivá.(17) Řidič má k jízdě použít jen takové vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem a vždy kontrolovat technický stav svého vozidla.(36)

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

V rámci prevence nehodovosti nelze opominout telefonování za jízdy. Výsledky kanadského průzkumu prokázaly již v roce 2000, že telefonování při řízení vozidla zvyšuje riziko nehody až čtyřnásobně, a to i v případě, že řidič nedrží telefon v ruce. Riziko selhání setrvává i po ukončení hovoru, neboť pokles koncentrace neodezní tak rychle. Někteří odborníci dokonce uvádí, že telefonování za jízdy je podobně nebezpečné jako řízení vozidla pod vlivem alkoholu, což dokládají závěry výzkumu z univerzity v Utahu. Závěry výzkumu poukazují též na riziko při používání hands free, které je podobně nebezpečné jako telefonování s přístrojem v ruce. Při současném řízení a telefonování dochází k překročení mentální kapacity řidiče a informace, které jsou nad rámec aktuální mozkové kapacity, nejsou zpracovány. Často se jedná právě o informace z dopravní situace.(44)

Telefonování za volantem je tudíž rizikovým jednáním. Řidič musí i v případě, že telefon nedrží v ruce, rozdělit pozornost mezi ovládání auta, zrakové vnímání dopravního provozu a sluchové vnímání sdělovaných informací. Dochází k potlačení vizuálního zdroje informací, aby mohl být vnímán zdroj akustický. Výzkumy o problematice telefonování za jízdy dospěly k závěru, že jde o činnost riskantní

a zátěžovou, která vede k rozdělení pozornosti i v případě, že je používáno zařízení hands free. Nehody však nastávají zejména v situaci, kdy řidič manipuluje s telefonem, když zvoní nebo když volí číslo. Méně časté jsou nehody vzniklé při samotném hovoru.(17)

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

Funkce bezpečnostních pásů při nehodě je nepochybná. V momentě, kdy vůz po nárazu již stojí, tělo pokračuje dále stejnou rychlostí, kterou jelo vozidlo před nárazem. V cestě mu stojí rám okna, volant, přední sklo a palubní deska. Následkem nárazu do těchto předmětů dojde k poranění obličeje, kostí lebky a mozku. O volant se devastují žebra, srdce a plíce, popřípadě může dojít k odtržení některé z velkých cév, které vedou k srdci. Náraz může způsobit roztržení sleziny, jater či utržení závěsu střeva. V porovnání s těmito zraněními jsou zlomeniny pouhou banalitou. Fyzikální vlastnosti fungují i při nehodách. Pokud dojde k prudkému zabrzdění vozidla, auto se zastaví, ale cestující se pohybují dál. Při zabrzdění z rychlosti $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ se hmotnost těla zvýší až šedesátkrát. Člověk o hmotnosti 90 kg zvýší svou hmotnost až na 5 400 kg. Člověk o váze 50 kg zvýší svou hmotnost až na 3 000 kg. Představa, že se pasažér udrží na místě, je opravdu mylná.(48)

Jedním z nejvýznamnějších faktorů ve vztahu k nehodám je alkohol. Ten se po požití alkoholického nápoje dostává z trávicího systému do krve. Vzhledem k tomu, že není v organismu běžně přítomen, lze jej pokládat za cizorodou látku – drogu, kterou se tělo snaží odbourat. Rychlost, jakou se alkohol z těla vyloučí, záleží na mnoha faktorech. Alkohol se dostává z organismu dechem, potem a močí. Zbytek je zpracován trávicím systémem. Hlavní faktory, které se uplatňují při odbourávání

alkoholu, jsou výška, hmotnost, pohlaví, rychlost přijímání alkoholu do těla. Průměrná rychlost odbourávání alkoholu je 0,15 ‰ za hodinu. Alkohol působí na psychiku ve dvou fázích. Lidé, kteří mají koncentraci alkoholu v krvi pod 0,55 ‰, se mohou cítit lépe, uvolněně a vnímají své okolí pozitivně. Po překročení této hladiny začíná převažovat negativní efekt účinku alkoholu na psychiku člověku. Je apatický, upadá do depresí a je celkově v útlumu. V žádné z uvedených fází rozhodně nepatří za volant!(46)

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

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

1.5.1 Dopravní výchova

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

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

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

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

Úroveň dopravní výchovy na středních školách v rámci strategického přístupu k prevenci dopravních nehod, zranění či usmrcení účastníků silničního provozu a všech následných zdravotních, sociálních a ekonomických dopadů, nedosahuje potřebné úrovně. Jedním z hlavních důvodů je pestré spektrum středních škol v české republice, které charakterem a odborným zaměřením limituje případný obsah a cíle dopravní výchovy jako součásti specifického učebního plánu. Tato skutečnost je jedním ze systémových paradoxů, neboť právě na těchto školách by měla dopravní výchova navazovat a prohlubovat poznatky dosažené při dopravní výchově na základních školách. Zde by mělo docházet k využití zájmu studentů těchto škol, kteří se připravují na získání řidičského oprávnění. Jádro učiva by měla tvořit zejména témata, která

navazují na poznatky získané na základní škole a která na úrovni dospívajícího člověka s relevantně rozvinutou psychickou i motorickou dovedností zaujmou studenty.(20)

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

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

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

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

Dopravní výchova nemusí být vždy zaměřena jen na dospívající mládež. V Polsku se zaměřili na problematiku starších řidičů, kteří mnohdy neaktualizují své znalosti a dovednosti v souvislosti s měnícími se dopravními podmínkami. Pro tyto lidi je k dispozici speciální výcvik „Driver 50+“, který byl navržen takovým způsobem, aby zajistil starším lidem příležitost ke zdokonalení a ohodnocení svých schopností při řízení pod vedením instruktora.(38)

1.5.2 Akce a projekty Policie České republiky

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

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

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

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

V dopravním systému hraje hlavní roli řidič. Ať už řídí vozidlo výkonné či méně výkonné, technicky kvalitní, s dobrou aktivní i pasivní bezpečností a jede přiměřeně stavu vozovky s odpovídajícím vodorovným a svislým značením, v hustém provozu, za různých přírodních podmínek, vždy je to on, kdo nese odpovědnost za sebe, za jízdu i za ostatní účastníky silniční dopravy.(16)

2 Hypotézy, výzkumná otázka a metodika výzkumu

2.1 Hypotézy a výzkumná otázka

- 1) Výchovná činnost Policie České republiky v souvislosti s bezpečností silničního provozu podle názoru veřejnosti plní svůj účel.
- 2) Řidiči, kteří překračují nejvyšší povolenou rychlost, zároveň uvádí, že tento přestupek je příčinou častých a vážných dopravních nehod.

Výzkumná otázka:

Jaké věkové skupiny řidičů nejčastěji způsobují dopravní nehody na pozemních komunikacích území Jihočeského kraje?

2.2 Metodika výzkumu

Analýza údajů o činnosti Policie ČR na pozemních komunikacích území Jihočeského kraje související s bezpečností silničního provozu ve sledovaném období roků 2012 - 2016. Data budou získána z policejních statistik a zjištěné údaje budou zaznamenány do jednoduchých přehledů a porovnány v tabulkách.

Bude provedeno dotazníkové šetření zaměřené na názor veřejnosti na činnost Policie ČR v oblasti silniční dopravy. Výsledky budou zpracovány v přehledných tabulkách a grafech.

2.2.1 Použité metody

Pro sběr kvantitativních dat byl použit vlastní dotazník (příloha A), který obsahoval celkem 22 otázek. Dotazník, který byl rozdělen do dvou částí, byl určen pro účastníky

silničního provozu. Úvodní otázky dotazníky se zaměřovaly na identifikační údaje respondentů. Následující část se zabývala problematikou účasti provozu na pozemních komunikacích. Tři otázky z oblasti bezpečnosti dopravy byly rozčleněny do několika podotázek dle zkoumané problematiky. Otázky v dotazníku byly směřovány na problematiku spáchání přestupků v dopravě jednotlivými respondenty, další okruh byl zaměřen na přestupky jako příčinu vzniku vážných dopravních nehod dle názoru respondentů. Některé dotazy se dotýkaly oblasti prevence v rámci bezpečnosti v dopravě či efektivity policejních kontrol a dohledu na silnicích. V dotazníkovém šetření byly použity uzavřené a polootevřené otázky.

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

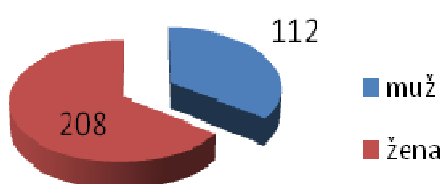
2.2.2 Charakteristika výzkumného souboru

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

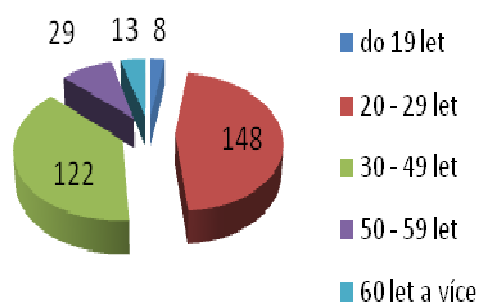
V další části výzkumného šetření byla zpracována data získaná ze statistických údajů Policie České republiky. Týkala se nehodovosti v souvislosti s dalšími proměnnými. Získané údaje byly zpracovány do grafů, které vytváří celistvý přehled o sledované problematice.

2.2.3 Realizace výzkumu

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



Obrázek A - Poměr zúčastněných respondentů podle pohlaví



Obrázek B - Poměr zúčastněných respondentů podle věku

3 Výsledky

Výsledky dotazníkového šetření respondentů a policejních statistik

Tabulka 1a - Překročení nejvyšší povolené rychlosti podle pohlaví

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	93	19	0	112
	Žena	140	68	0	208
	Celkem	233	87	0	320
Počet % ze všech	Muž	83,04%	16,96%	0,00%	100,00%
	Žena	67,31%	32,69%	0,00%	100,00%

Tabulka 1a popisuje překročení nejvyšší povolené rychlosti respondentů. Podle očekávání mají k rychlé jízdě blíže muži, kdy uvedený přestupek páchají v 83,04 % oproti ženám, které rychlost překračují v 67,31 %.

Tabulka 1b - Překročení nejvyšší povolené rychlosti podle věku

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	3	5	0	8
	20-29 let	111	37	0	148
	30-49 let	96	26	0	122
	50-59 let	15	14	0	29
	60 let a více	8	5	0	13
	Celkem	233	87	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	37,50%	62,50%	0,00%	100,00%
	20-29 let	75,00%	25,00%	0,00%	100,00%
	30-49 let	78,69%	21,31%	0,00%	100,00%
	50-59 let	51,72%	48,28%	0,00%	100,00%
	60 let a více	61,54%	38,46%	0,00%	100,00%

Tabulka 1b porovnává překročení nejvyšší povolené rychlosti podle věku. Z uvedených dat vyplývá, že nejčastěji překračují rychlost řidiči ve věku 30-49 let (**78,69 %**), následuje věk 20-29 let (**75,00 %**), dále 60 let a více (**61,54 %**) a 50-59 let (**51,72 %**). Oproti tomu rychlost nepřekračují řidiči do 19 let v **62,50 %**.

Tabulka 2a - Jízda na červenou podle pohlaví

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	41	71	0	112
	Žena	33	175	0	208
	Celkem	74	246	0	320
Počet % ze všech	Muž	36,61%	63,39%	0,00%	100,00%
	Žena	15,87%	84,13%	0,00%	100,00%

Z tabulky 2a vyplývá, že muži častěji páchají přestupky na světelných signalizacích, kde svítí červená, než ženy. Na červenou projíždí **36,61 %** mužů, žen pouze **15,87 %**.

Tabulka 2b - Jízda na červenou podle věku

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	0	8	0	8
	20-29 let	43	105	0	148
	30-49 let	25	97	0	122
	50-59 let	3	26	0	29
	60 let a více	3	10	0	13
	Celkem	74	246	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	0,00%	100,00%	0,00%	100,00%
	20-29 let	29,05%	70,95%	0,00%	100,00%
	30-49 let	20,49%	79,51%	0,00%	100,00%
	50-59 let	10,34%	89,66%	0,00%	100,00%
	60 let a více	23,08%	76,92%	0,00%	100,00%

Podle výsledků z tabulky 2b nejčastěji projíždí na červenou **29,05 %** respondentů ve věku 20-29 let a **20,49 %** ve věku 30-49let. Většina všech dotazujících udává, že na červenou neprojíždí: ve věku do 19 let 100 %, 50-59 let **89,66 %**, 60 let a více **76,92 %**.

Tabulka 3a - Nepoužívání bezpečnostních pásů při jízdě podle pohlaví

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	57	55	0	112
	Žena	45	163	0	208
	Celkem	102	218	0	320
Počet % ze všech	Muž	50,89%	49,11%	0,00%	100,00%
	Žena	21,63%	78,37%	0,00%	100,00%

Přestupek nepoužívání bezpečnostních pásů v případě kdy musí, páchají podle údajů z tabulky 3a více muži a to v **50,89 %**, oproti ženám, které nejezdí připoutané v pouze ve **21,63 %**.

Tabulka 3b - Nepoužívání bezpečnostních pásů při jízdě podle věku

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	2	6	0	8
	20-29 let	49	99	0	148
	30-49 let	40	82	0	122
	50-59 let	8	21	0	29
	60 let a více	3	10	0	13
	Celkem	102	218	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	25,00%	75,00%	0,00%	100,00%
	20-29 let	33,11%	66,89%	0,00%	100,00%
	30-49 let	32,79%	67,21%	0,00%	100,00%
	50-59 let	27,59%	72,41%	0,00%	100,00%
	60 let a více	23,08%	76,92%	0,00%	100,00%

Z tabulky 3b je zřejmé, že většina dotazujících je při jízdě řádně připoutána bezpečnostním pásem a ti co připoutání nebývají, jsou spíše lidé mladší věkové kategorie. Řidiči ve věku 20-29 let páchají tento přestupek v **33,11 %**, 30-49 let v **32,79 %** a do 19 let v **25,00 %**. Nejčastěji používají bezpečnostní pás řidiči ve věku 50-59 let (**72,41 %**) a 60 let a více (**76,92 %**).

Tabulka 4a - Telefonování nebo psaní SMS zpráv při jízdě podle pohlaví

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	76	36	0	112
	Žena	65	143	0	208
	Celkem	141	179	0	320
Počet % ze všech	Muž	67,86%	32,14%	0,00%	100,00%
	Žena	31,25%	68,75%	0,00%	100,00%

Držení hovorového zařízení je jeden z nejčastějších přestupků na našich silnicích. Podle tabulky 4a **67,86 %** mužů telefonuje nebo píše SMS zprávy při jízdě. Ženy tento přestupek páchají ve **31,25 %**.

Tabulka 4b - Telefonování nebo psaní SMS zpráv při jízdě podle věku

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	0	8	0	8
	20-29 let	73	75	0	148
	30-49 let	61	61	0	122
	50-59 let	7	22	0	29
	60 let a více	0	13	0	13
	Celkem	141	179	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	0,00%	100,00%	0,00%	100,00%
	20-29 let	49,32%	50,68%	0,00%	100,00%
	30-49 let	50,00%	50,00%	0,00%	100,00%
	50-59 let	24,14%	75,86%	0,00%	100,00%
	60 let a více	0,00%	100,00%	0,00%	100,00%

Telefonování nebo psaní SMS zpráv během jízdy je častý přestupek řidičů. Z tabulky 4b vyplývá, že více používají telefon ve vozidle respondenti mladší věkové kategorie. Řidiči ve věku 20-29 let tento přestupek páchají v **49,32 %**, následují řidiči ve věku 30-49 let (**50,00 %**). Naopak netelefonují ani nepíší SMS zprávy řidiči do 19 let věku (**100 %**), 60 let a více (**100 %**) a 50-59 let (**75,86 %**).

Tabulka 5a - Jízda s nevyhovujícím technickým stavem vozidla podle pohlaví

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	30	82	0	112
	Žena	22	186	0	208
	Celkem	52	268	0	320
Počet % ze všech	Muž	26,79%	73,21%	0,00%	100,00%
	Žena	10,58%	89,42%	0,00%	100,00%

Podle výsledků z tabulky 5a, jezdí s nevyhovujícím stavem vozidla častěji muži (**26,79 %**) oproti ženám, které tento přestupek páchají pouze v **10,58 %**.

Tabulka 5b - Jízda s nevyhovujícím technickým stavem vozidla podle věku

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	0	8	0	8
	20-29 let	27	121	0	148
	30-49 let	22	100	0	122
	50-59 let	3	26	0	29
	60 let a více	0	13	0	13
	Celkem	52	268	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	0,00%	100,00%	0,00%	100,00%
	20-29 let	18,24%	81,76%	0,00%	100,00%
	30-49 let	18,03%	81,24%	0,00%	100,00%
	50-59 let	10,34%	89,66%	0,00%	100,00%
	60 let a více	0,00%	100,00%	0,00%	100,00%

Podle výsledků z tabulky 5b, užili nejčastěji vozidlo s nevyhovujícím technickým stavem respondenti ve věku 20-29 let a to v **18,24 %**. Naopak uvedený přestupek nespáchali řidiči do 19 let věku (**100 %**), 30-49 let (**81,24 %**), 50-59 let (**89,66 %**) a 60 let a více (**100 %**).

Tabulka 6a - Předjíždění v místech, kde je to zakázané, podle pohlaví

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	41	71	0	112
	Žena	22	186	0	208
	Celkem	63	257	0	320
Počet % ze všech	Muž	36,61%	63,39%	0,00%	100,00%
	Žena	10,58%	89,42%	0,00%	100,00%

V místech, kde je zákonem zakázáno předjíždění, podle výsledků z tabulky 6a tento přestupek páchá **36,61 %** mužů a pouze **10,58 %** žen.

Tabulka 6b - Předjíždění v místech, kde je to zakázané, podle věku

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	0	8	0	8
	20-29 let	36	112	0	148
	30-49 let	23	99	0	122
	50-59 let	4	25	0	29
	60 let a více	0	13	0	13
	Celkem	63	257	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	0,00%	100,00%	0,00%	100,00%
	20-29 let	24,32%	75,68%	0,00%	100,00%
	30-49 let	18,85%	81,15%	0,00%	100,00%
	50-59 let	13,79%	86,21%	0,00%	100,00%
	60 let a více	0,00%	100,00%	0,00%	100,00%

Tabulka 6b ukazuje, že v místech, kde je se nesmí předjíždět, toto ustanovení porušují nejčastěji řidiči věku 20-29 let (**24,32 %**) a 30-49 let (**18,85 %**). Řidiči ostatních věkových kategorií tento přestupek většinou nepáchají.

Tabulka 7a - Řízení vozidla po požití alkoholického nápoje nebo JNL podle pohlaví

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	15	97	0	112
	Žena	12	196	0	208
	Celkem	27	293	0	320
Počet % ze všech	Muž	13,39%	86,61%	0,00%	100,00%
	Žena	5,77%	94,23%	0,00%	100,00%

Z tabulky 7a je zřejmé, že muži řídí vozidlo častěji pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, než ženy (muži **13,39 %**, ženy **5,77 %**).

Tabulka 7b - Řízení vozidla po požití alkoholického nápoje nebo JNL podle věku

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	0	8	0	8
	20-29 let	11	137	0	148
	30-49 let	12	110	0	122
	50-59 let	2	27	0	29
	60 let a více	2	11	0	13
	Celkem	27	293	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	0,00%	100,00%	0,00%	100,00%
	20-29 let	7,43%	92,57%	0,00%	100,00%
	30-49 let	9,84%	90,16%	0,00%	100,00%
	50-59 let	6,90%	93,10%	0,00%	100,00%
	60 let a více	15,38%	84,62%	0,00%	100,00%

Podle výsledků z tabulky 7b, řídí vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nejvíce řidiči ve věku 60 let a více (**15,38 %**), následuje věk 30-49 let (**9,84 %**) a 20-29 let (**7,43 %**). Řidiči ve věku do 40-49 uvedli, že tento přestupek spáchali pouze v **6,90 %**, řidiči do 19 let pod vlivem nikdy nejeli (**100 %**).

Tabulka 8a - Časté a vážné DN z důvodu překročení nejvyšší povolené rychlosti podle pohlaví

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	90	22	0	112
	Žena	179	29	0	208
	Celkem	269	51	0	320
Počet % ze všech	Muž	80,36%	19,64%	0,00%	100,00%
	Žena	86,06%	13,94%	0,00%	100,00%

Překročení nejvyšší povolené rychlosti způsobuje časté a vážné dopravní nehody. O tom je přesvědčeno podle výsledků z tabulky 8a **80,36 %** mužů a **86,06 %** žen.

Tabulka 8b - Časté a vážné DN z důvodu překročení nejvyšší povolené rychlosti podle věku

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	7	1	0	8
	20-29 let	117	31	0	148
	30-49 let	107	15	0	122
	50-59 let	26	3	0	29
	60 let a více	12	1	0	13
	Celkem	269	51	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	87,50%	12,50%	0,00%	100,00%
	20-29 let	79,05%	20,95%	0,00%	100,00%
	30-49 let	87,70%	12,30%	0,00%	100,00%
	50-59 let	89,66%	10,34%	0,00%	100,00%
	60 let a více	92,31%	7,69%	0,00%	100,00%

Podle výsledků z tabulky 8b, se respondenti všech věkových kategorií přiklánějí k názoru, že překročí nejvyšší povolené rychlosti způsobuje časté a vážné dopravní nehody: do 19 let **87,50 %**, 30-49 let **87,70 %**, 50-59 let **89,66 %** a 60 let a více **92,31 %**. Řidičů, kteří si to nemyslí, je nejvíce ve věkové kategorii 20-29 let (**20,95 %**).

Tabulka 9a - Časté a vážné DN z důvodu jízdy na červenou podle pohlaví

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	83	29	0	112
	Žena	152	56	0	208
	Celkem	235	85	0	320
Počet % ze všech	Muž	74,11%	25,89%	0,00%	100,00%
	Žena	73,08%	26,92%	0,00%	100,00%

Z výsledků tabulky 9a je patrné, že podle řidičů jízda na červenou způsobuje časté a vážné dopravní nehody. Přesvědčeno je o tom **74,11 %** mužů a **73,08 %** žen.

Tabulka 9b - Časté a vážné DN z důvodu jízdy na červenou podle věku

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	7	1	0	8
	20-29 let	105	43	0	148
	30-49 let	88	34	0	122
	50-59 let	23	6	0	29
	60 let a více	12	1	0	13
	Celkem	235	85	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	87,50%	12,50%	0,00%	100,00%
	20-29 let	70,95%	29,05%	0,00%	100,00%
	30-49 let	72,13%	27,87%	0,00%	100,00%
	50-59 let	79,31%	20,69%	0,00%	100,00%
	60 let a více	92,31%	7,69%	0,00%	100,00%

Podle výsledků z tabulky 9b se respondenti všech věkových kategorií přiklání k názoru, že jízda na červenou způsobuje časté a vážné dopravní nehody. Řidiči ve věku do 19 let si to myslí v **87,50 %**, 30-49 let v **72,13 %**, 50-59 let v **79,31 %** a 60 let a více v **92,31 %**. Řidiči, kteří si to nemyslí, jsou nejvíce ve věkové kategorii 20-29 let (**29,05 %**).

Tabulka 10a - Časté a vážné DN z důvodu nedání přednosti v jízdě podle pohlaví

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	109	3	0	112
	Žena	201	7	0	208
	Celkem	310	10	0	320
Počet % ze všech	Muž	97,32%	2,68%	0,00%	100,00%
	Žena	96,63%	3,37%	0,00%	100,00%

Tabulka 10a ukazuje, že nedání přednosti v jízdě je podle **97,32 %** mužů příčina častých a vážných dopravních nehod. Ženy si to myslí v **96,63 %**.

Tabulka 10b - Časté a vážné DN z důvodu nedání přednosti v jízdě podle věku

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	8	0	0	8
	20-29 let	144	4	0	148
	30-49 let	116	6	0	122
	50-59 let	29	0	0	29
	60 let a více	13	0	0	13
	Celkem	310	10	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	20-29 let	97,30%	2,70%	0,00%	100,00%
	30-49 let	95,08%	4,92%	0,00%	100,00%
	50-59 let	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	60 let a více	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%

Podle výsledků z tabulky 10b, jsou respondenti všech věkových téměř shodně přesvědčeni, že nedání přednosti v jízdě způsobuje časté a vážné dopravní nehody. Záporných odpovědi jsou pouze u řidičů ve věku 30-49 let (**4,92 %**) a 20-29 let (**2,70 %**).

Tabulka 11a - Časté a vážné DN z důvodu telefonování nebo psaní SMS při jízdě podle pohlaví

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	83	29	0	112
	Žena	176	32	0	208
	Celkem	259	61	0	320
Počet % ze všech	Muž	74,11%	25,89%	0,00%	100,00%
	Žena	84,62%	15,38%	0,00%	100,00%

Tabulka 11a ukazuje, že ženy vnímají nebezpečí častých a vážných dopravních nehod z důvodu telefonování nebo psaní SMS zpráv při řízení vozidla více než muži. Ženy se k tomuto přiklání v **84,62 %**, muži si to myslí v **74,11 %**.

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

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	6	2	0	8
	20-29 let	124	24	0	148
	30-49 let	100	22	0	122
	50-59 let	18	11	0	29
	60 let a více	11	2	0	13
	Celkem	259	61	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	75,00%	25,00%	0,00%	100,00%
	20-29 let	83,78%	16,22%	0,00%	100,00%
	30-49 let	81,97%	18,03%	0,00%	100,00%
	50-59 let	62,07%	37,93%	0,00%	100,00%
	60 let a více	84,62%	15,38%	0,00%	100,00%

Respondenti všech uvedených věkových kategorií se shodují, že páchaní přestupku, kdy řidiči telefonují nebo píšou SMS zprávy, způsobuje časté a vážné dopravní nehody. Podle výsledků z tabulky 11b se tomuto názoru nejvíce přiklání řidiči ve věku 60 let a více (**84,62 %**), následují řidiči 20-29 let věku (**83,78 %**), 30-49 let (**81,97 %**), 50-59 let (**62,07 %**) a do 19 let (**75,00 %**).

Tabulka 12a - Časté a vážné DN z důvodu nevyhovujíc technického stavu vozidla podle pohlaví

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	51	61	0	112
	Žena	108	100	0	208
	Celkem	159	161	0	320
Počet % ze všech	Muž	45,54%	54,46%	0,00%	100,00%
	Žena	51,92%	48,08%	0,00%	100,00%

Z tabulky 12a vyplývá, že většina mužů (**54,46 %**) spíše nepovažují nevyhovující technický stav za příčinu častých a vážných dopravních nehod. Naopak většina žen (**51,92 %**) je názoru, že ano.

Tabulka 12b - Časté a vážné DN z důvodu nevyhovujícího technického stavu vozidla podle věku

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	3	5	0	8
	20-29 let	72	76	0	148
	30-49 let	56	66	0	122
	50-59 let	19	10	0	29
	60 let a více	9	4	0	13
	Celkem	159	161	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	37,50%	62,50%	0,00%	100,00%
	20-29 let	48,65%	51,35%	0,00%	100,00%
	30-49 let	45,90%	54,10%	0,00%	100,00%
	50-59 let	65,52%	34,48%	0,00%	100,00%
	60 let a více	69,23%	30,77%	0,00%	100,00%

Výsledky z tabulky 12b ukazují, že řidiči mladších věkových kategorií spíše nesouhlasí s verzí, že časté a vážné dopravní nehody způsobuje nevyhovující technický stav vozidla (do 19 let věku nesouhlasí **62,50 %**, 20-29 let **51,35 %** a 30-49 let **54,10 %** řidičů), oproti řidičům starší věkové kategorie, kteří se přiklání k názoru, že uvedený stav vozidla tyto nehody způsobuje (50-59 let **65,52 %**, 60 let a více **69,23 %**).

Tabulka 13a - Časté a vážné DN z důvodu předjíždění v úseku, kde je to zakázané, podle pohlaví

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	105	7	0	112
	Žena	200	8	0	208
	Celkem	305	15	0	320
Počet % ze všech	Muž	93,75%	6,25%	0,00%	100,00%
	Žena	96,15%	3,85%	0,00%	100,00%

Z tabulky 13a je patrné, že muži i ženy vnímají předjíždění na místech, kde je to zakázané, jako jednu z hlavních příčin častých a vážných dopravních nehod. Muži si to myslí v **93,75 %**, ženy v **96,15 %**.

Tabulka 13b - Časté a vážné DN z důvodu předjíždění v místech, kde je to zakázané, podle věku

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	7	1	0	8
	20-29 let	140	8	0	148
	30-49 let	116	6	0	122
	50-59 let	29	0	0	29
	60 let a více	13	0	0	13
	Celkem	305	15	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	87,50%	12,50%	0,00%	100,00%
	20-29 let	94,59%	5,41%	0,00%	100,00%
	30-49 let	95,08%	4,92%	0,00%	100,00%
	50-59 let	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	60 let a více	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%

Řidiči všech věkových kategorií se shodují, že předjíždění v místech, kde je to zakázané, způsobuje časté a vážné dopravní nehody. Kladně v tabulce 13b odpověděli řidiči: do 19 let **87,50 %**, 20-29 let **94,59 %**, 30-49 let **95,08 %**, 50 let a více **100 %**.

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

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	102	10	0	112
	Žena	204	4	0	208
	Celkem	306	14	0	320
Počet % ze všech	Muž	91,07%	8,93%	0,00%	100,00%
	Žena	98,08%	1,92%	0,00%	100,00%

Muži i ženy se domnívají, že časté a vážné dopravní nehody způsobuje řízení vozidla po požití alkoholu nebo jiné návykové látky. Podle tabulky 14a s tím souhlasí muži v **91,07 %**, ženy v **98,08 %**.

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

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	8	0	0	8
	20-29 let	144	4	0	148
	30-49 let	112	10	0	122
	50-59 let	29	0	0	29
	60 let a více	13	0	0	13
	Celkem	306	14	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	20-29 let	97,30%	2,70%	0,00%	100,00%
	30-49 let	91,80%	8,20%	0,00%	100,00%
	50-59 let	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	60 let a více	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%

Podle výsledků z tabulky 14b se řidiči všech věkových kategorií shodují, že řízení vozidla po požití alkoholu nebo jiné návykové látky způsobuje časté a vážné dopravní nehody. K tomu se přiklání řidiči ve věkové kategorii do 19 let, 50-59 let a 60 let a více, v **100 %**, 20-29 let v **97,30 %** a 30-49 let v **91,80 %**.

Jak řidiči vnímají kontroly dopravní policie na silnicích

Tabulka 15a - Kontroly DP – měli by být častější – podle pohlaví

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	86	26	0	112
	Žena	175	33	0	208
	Celkem	261	59	0	320
Počet % ze všech	Muž	76,79%	23,21%	0,00%	100,00%
	Žena	84,13%	15,87%	0,00%	100,00%

Z tabulky 15a vyplývá, že by podle řidičů měli být kontroly dopravní policie na silnicích častější. Kladně odpovědělo **76,79 %** mužů a **84,13 %** žen.

Tabulka 15b - Kontroly DP – měli by být častější – podle věku

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	7	1	0	8
	20-29 let	113	35	0	148
	30-49 let	103	19	0	122
	50-59 let	27	2	0	29
	60 let a více	11	2	0	13
	Celkem	261	59	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	87,50%	12,50%	0,00%	100,00%
	20-29 let	76,35%	23,65%	0,00%	100,00%
	30-49 let	84,43%	15,57%	0,00%	100,00%
	50-59 let	93,10%	6,90%	0,00%	100,00%
	60 let a více	84,62%	15,38%	0,00%	100,00%

Z odpovědí respondentů podle věku v tabulce 15b je zřejmé, že by kontroly dopravní policie na silnicích měli být častější. Nejvíce se k tomuto názoru přiklání řidiči ve věku 50-59 let (**93,10 %**), dále do 19 let (**87,50 %**), 60 a více let (**84,62 %**), 30-49 let (**84,43 %**) a 20-29 let (**76,35 %**).

Tabulka 16a - Kontroly DP – současný stav je vyhovující – podle pohlaví

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	45	67	0	112
	Žena	78	130	0	208
	Celkem	123	197	0	320
Počet % ze všech	Muž	40,18%	59,82%	0,00%	100,00%
	Žena	37,50%	62,50%	0,00%	100,00%

Současný stav kontrol dopravní policie, je podle **59,82 %** mužů a **62,50 %** žen spíše nevyhovující. Ukazují to výsledky z tabulky 16a.

Tabulka 16b - Kontroly DP – současný stav je vyhovující – podle věku

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	5	3	0	8
	20-29 let	51	97	0	148
	30-49 let	52	70	0	122
	50-59 let	12	17	0	29
	60 let a více	3	10	0	13
	Celkem	123	197	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	62,50%	37,50%	0,00%	100,00%
	20-29 let	34,46%	65,54%	0,00%	100,00%
	30-49 let	42,62%	57,38%	0,00%	100,00%
	50-59 let	41,38%	58,62%	0,00%	100,00%
	60 let a více	23,08%	76,92%	0,00%	100,00%

Současný stav kontrol dopravní policie považuje podle výsledků z tabulky 16b za vyhovující **62,50 %** řidičů ve věku do 19 let. Opačného názoru jsou řidiči ostatních věkových kategorií, kdy záporně odpověděli: ve věku 20-29 let **65,54 %**, 30-49 let **57,38 %**, 50-59 let **58,62 %** a 60 let a více **76,92 %**.

Tabulka 17a - Preventivně výchovné činnosti, vztahující se k bezpečnosti na silnicích

	Pohlaví	Přednášky na školách	Jednorázové akce PČR	Akce BESIP	Jiné	Žádné
Četnost	Muž	41	43	98	0	1
	Žena	118	80	186	1	5
Počet % ze všech	Muž	36,61%	38,39%	87,50%	0,00%	0,89%
	Žena	56,73%	38,46%	89,42%	0,48%	2,40%

Akce BESIP „Nemyslíš, zaplatíš!“, je nejznámější preventivně výchovná činnost, směřující k řidičům. Z tabulky 18a vyplývá, že tuto akci zná **87,50 %** mužů a **89,42 %** žen. Další činnost směřující k prevenci na silnicích znají řidiči z přednášek na školách (muži **36,61 %**, ženy **56,73 %**), a z jednorázových akcí Policie ČR, např. „Zebra se za Tebe nerozhledne“, „Řídím, piju nealko pivo“ znají muži v **38,39 %**, ženy v **38,46 %**). Pouze **0,48 %** žen zná i jiné akce a **2,40 %** nezná žádné. Muži žádné akce neznají v **0,89 %**.

Tabulka 17b - Preventivně výchovné činnosti, vztahující se k bezpečnosti na silnicích

	Věk	Přednášky na školách	Jednorázové akce PČR	Akce BESIP	Jiné	Žádné
Četnost	do 19 let	3	4	6	0	0
	20-29 let	77	54	129	0	3
	30-49 let	58	47	111	0	2
	50-59 let	18	16	26	1	1
	Nad 60 let	3	2	12	0	0
	Počet % ze všech	do 19 let	42,90%	57,10%	85,70%	0,00%
20-29 let		53,50%	37,50%	89,60%	0,00%	2,10%
30-49 let		47,50%	38,50%	91,00%	0,00%	1,60%
50-59 let		64,30%	57,10%	92,90%	3,60%	3,60%
Nad 60 let		25,00%	16,70%	100,00%	0,00%	0,00%

Řidiči všech věkových kategorií, znají dle výsledků z KT 18b nejvíce akci BESIP „Nemyslíš, zaplatíš!“ (do 19 let **85,70 %**, 20-29 let **89,60 %**, 30-49 let **91,00 %**, 50-59 let **92,90 %**, 60 let a více **100 %**). Dále jsou známé jednorázové akce Policie ČR např. „Zebra se za Tebe nerozhledne“, „Řídím, piju nealko pivo“. Tyto akce znají nejvíce řidiči ve věku do 19 let a 50 – 59 let (shodně **57,10 %**), naopak řidiči ve věku 60 let a více uvedené jednorázové akce Policie ČR znají pouze v **16,70 %**. Přednášky na školách znají nejvíce řidiči ve věku 50 – 59 let (**64,30 %**), nejméně 60 let a více (**25,00 %**).

Tabulka 18a - Pozitivní vliv preventivně výchovných činností na chování účastníků provozu

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	70	42	0	112
	Žena	131	77	0	208
	Celkem	201	119	0	320
Počet % ze všech	Muž	62,50%	37,50%	0,00%	100,00%
	Žena	62,98%	37,02%	0,00%	100,00%

Z výsledků tabulky 19a je zřejmé, že preventivně výchovná činnost působí na chování účastníků silničního provozu spíše pozitivně. K tomuto názoru se přiklání **62,50 %** mužů a **62,98 %** žen.

Tabulka 18b - Pozitivní vliv preventivně výchovných činností na chování účastníků provozu

	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	6	2	0	8
	20-29 let	90	58	0	148
	30-49 let	76	46	0	122
	50-59 let	20	9	0	29
	60 let a více	9	4	0	13
	Celkem	201	119	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	75,00%	25,00%	0,00%	100,00%
	20-29 let	60,81%	39,19%	0,00%	100,00%
	30-49 let	62,30%	37,70%	0,00%	100,00%
	50-59 let	68,97%	31,03%	0,00%	100,00%
	60 let a více	69,23%	30,77%	0,00%	100,00%

Vliv preventivně výchovných činností na chování účastníků silničního provozu, vnímají podle výsledků z tabulky 19b řidiči všech věkových kategorií spíše pozitivně. Kladně odpověděli řidiči ve věku: do 19 let (**75,00 %**), 20-29 let (**60,81 %**), 30-49 let (**62,30 %**), 50-59 let (**68,97 %**) a 60 a více let (**69,23 %**).

Tabulka 19a - Výchovná činnost Policie ČR v rámci bezpečnosti silničního provozu plní svůj účel

	Pohlaví	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	Muž	71	41	0	112
	Žena	166	42	0	208
	Celkem	237	83	0	320
Počet % ze všech	Muž	63,39%	36,61%	0,00%	100,00%
	Žena	79,81%	20,19%	0,00%	100,00%
	Celkem	74,06%	25,94%	0,00%	100,00%

Výchovná činnost Policie ČR v rámci bezpečnosti silničního provozu plní podle 63,39 % mužů a 79,81 % žen svůj účel. Vyplývá to z výsledků tabulky 19a.

Tabulka 19b - Výchovná činnost Policie ČR v rámci bezpečnosti silničního provozu plní svůj účel – podle věku

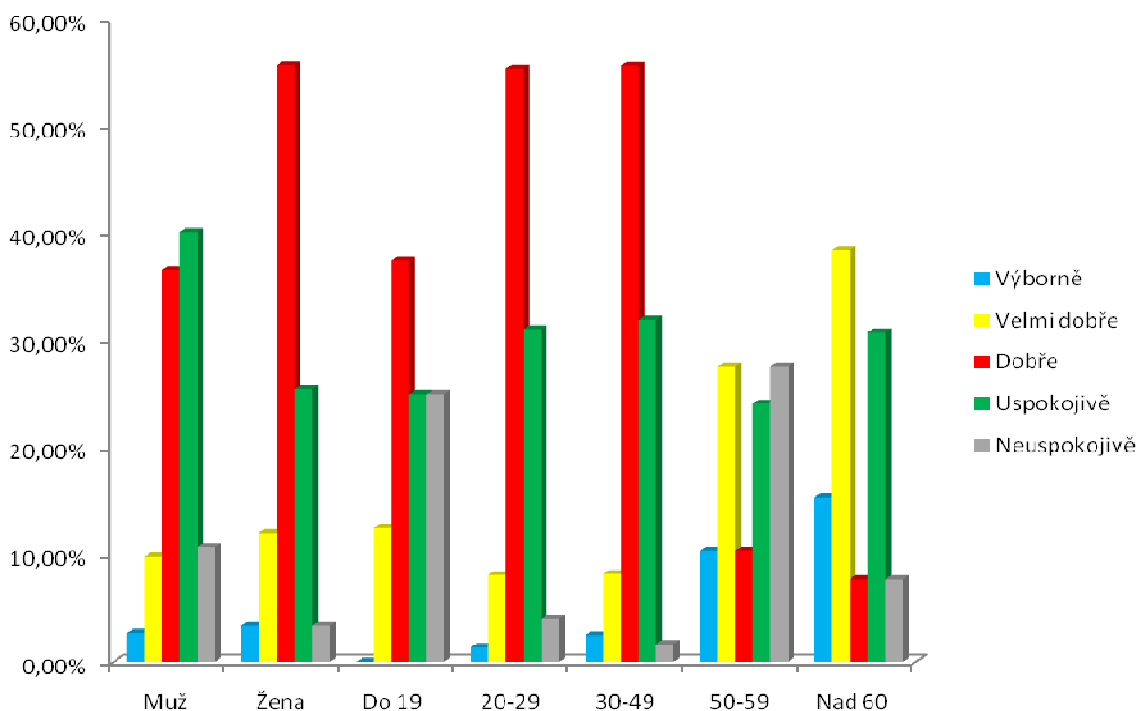
	Věk	Ano	Ne	Nevím	Celkem
Četnost	do 19 let	2	6	0	8
	20-29 let	106	42	0	148
	30-49 let	93	29	0	122
	49-59 let	25	4	0	29
	60 let a více	11	2	0	13
	Celkem	237	83	0	320
Počet % ze všech	do 19 let	25,00%	75,00%	0,00%	100,00%
	20-29 let	71,62%	28,38%	0,00%	100,00%
	30-49 let	76,23%	23,77%	0,00%	100,00%
	50-59 let	86,21%	13,79%	0,00%	100,00%
	60 let a více	84,62%	15,38%	0,00%	100,00%

Tabulka 19b ukazuje názor respondentů na výchovnou činnost Policie ČR v rámci bezpečnosti silničního provozu, podle věku. Že tato činnost plní svůj účel, odpověděla většina dotazovaných ve věku-20-29 let **71,62 %**, 30-49 let **76,23 %**, 50-59 let **86,21 %** a 60 let a více **84,62 %**. O opaku je přesvědčena nejmladší skupina řidičů ve věku do 19 let, a to v **75,00 %**.

Tabulka 20 - Hodnocení práce Policie ČR v oblasti zajištění bezpečnosti v dopravě

	Pohlaví		Věk v letech					Celken	
	Muž	Žena	Do 19	20-29	30-49	50-59	Nad 60		
Četnost	Výborně	3	7	0	2	3	3	2	10
	Velmi dobře	11	25	1	12	10	8	5	36
	Dobře	41	116	3	82	68	3	1	157
	Uspokojivě	45	53	2	46	39	7	4	98
	Neuspokojivě	12	7	2	6	2	8	1	19
	Celkem	112	208	8	148	122	29	13	320
Počet % ze všech	Výborně	2,68%	3,37%	0,00%	1,35%	2,46%	10,34%	15,38%	3,13%
	Velmi dobře	9,82%	12,02%	12,50%	8,11%	8,20%	27,59%	38,46%	11,25%
	Dobře	36,61%	55,77%	37,50%	55,41%	55,74%	10,34%	7,69%	49,06%
	Uspokojivě	40,18%	25,48%	25,00%	31,08%	31,97%	24,14%	30,77%	30,63%
	Neuspokojivě	10,71%	3,37%	25,00%	4,05%	1,64%	27,59%	7,69%	5,94%

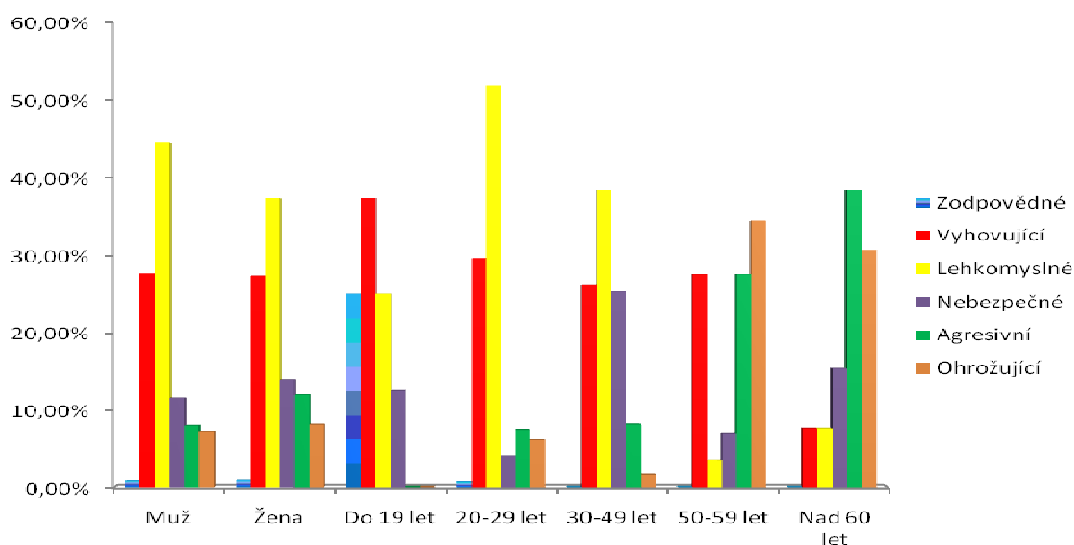
Z výsledků tabulky 20 vyplynulo, že práci Policie ČR v oblasti zajištění bezpečnosti v dopravě řidiči vnímají spíše kladně. **40,18 %** mužů považuje práci Policie ČR za uspokojivou, **55,77 %** žen za dobrou. Podle věku je o dobré práci Policie ČR přesvědčeno **37,50 %** respondentů ve věku do 19 let, **55,41 %** 20-29 let a **55,74 %** 30-49 let, o velmi dobré práci **27,59 %** 50-59 let a **38,46 %** ve věku nad 60 let.



Tabulka 21 - Chování většiny řidičů na silnicích

	Pohlaví		Věk					Celkem
	Muž	Žena	Do 19 let	20-29 let	30-49 let	50-59 let	Nad 60 let	
Četnost								
Zodpovědné	1	2	2	1	0	0	0	3
Vyhovující	31	57	3	44	32	8	1	88
Lehkomyslné	50	78	2	77	47	1	1	128
Nebezpečné	13	29	1	6	31	2	2	42
Agresivní	9	25	0	11	10	8	5	34
Ohrožující	8	17	0	9	2	10	4	25
Celkem	112	208	8	148	122	29	13	320
Počet % ze všech								
Zodpovědné	0,89%	0,96%	25,00%	0,68%	0,00%	0,00%	0,00%	0,94%
Vyhovující	27,68%	27,40%	37,50%	29,73%	26,23%	27,59%	7,69%	27,50%
Lehkomyslné	44,64%	37,50%	25,00%	52,03%	38,52%	3,45%	7,69%	40,00%
Nebezpečné	11,61%	13,94%	12,50%	4,05%	25,41%	6,90%	15,38%	13,13%
Agresivní	8,04%	12,02%	0,00%	7,43%	8,20%	27,59%	38,46%	10,63%
Ohrožující	7,14%	8,17%	0,00%	6,08%	1,64%	34,48%	30,77%	7,81%

Chování řidičů na silnicích většina respondentů hodnotí spíše negativně. Podle výsledků z tabulky 21 je **44,64 %** mužů a **37,50 %** žen přesvědčeno, že je chování řidičů lehkomyslné. Podle věku si totéž myslí **52,03 %** dotazovaných ve věku 20-29 let a **38,52 %** ve věku 30-49 let. **34,48 %** ve věku 50-59 let uvedlo, že je chování řidičů ohrožující a **38,52 %** dotázaných ve věku 60 let a více odpověděli, že chování je agresivní. O vyhovujícím stavu je přesvědčeno **37,50 %** řidičů nejmladší věkové kategorie do 19 let.



Tabulka 22 - Porovnání odpovědí - rychlost

	ano	60,63%	194	ano	Překročení nejvyšší povolené rychlosti způsobuje časté a vážné dopravní nehody
Překračujete nejvyšší povolenou rychlost?	ano	13,44%	43	ne	
	ne	23,12%	74	ano	
	ne	2,81%	9	ne	
Celkem		100 %	320		

Tabulka 22 porovnává odpovědi respondentů, kde nejčastěji (**60,63 %**) odpověděli, že překračují povolenou rychlost a zároveň, že tento přestupek způsobuje časté a vážné dopravní nehody.

Tabulka 23 - Porovnání odpovědí - červená

	ano	16,25%	52	ano	Jízda na červenou způsobuje časté a vážné dopravní nehody
Projíždíte na signál "stůj" červené barvy?	ano	5,63%	18	ne	
	ne	57,19%	183	ano	
	ne	20,94%	67	ne	
Celkem		100 %	320		

Z tabulky 23 vyplývá, že nejvíce řidičů (**57,19 %**) na semaforu na signál „stůj“ červené barvy neprojíždí, ale jsou přesvědčeni, že tento přestupek způsobuje časté a vážné dopravní nehody.

Tabulka 24 - Porovnání odpovědí – telefon, SMS

	ano	34,38%	110	ano	Telefonování nebo psaní SMS způsobuje časté a vážné dopravní nehody
Telefonujete nebo píšete SMS zprávy při řízení vozidla?	ano	9,38%	30	ne	
	ne	45,94%	147	ano	
	ne	10,31%	33	ne	
Celkem		100 %	320		

Řidiči, kteří při řízení telefonují nebo píšou SMS zprávy, způsobují časté a vážné dopravní nehody. Podle tabulky 24 si to myslí **34,38 %** respondentů, kteří ale tento přestupek zároveň páchají.

Tabulka 25 - Porovnání odpovědí – technický stav

Jezdíte někdy s vozidlem s nevyhovujícím technickým stavem?	ano	4,38%	14	ano	Nevyhovující technický stav vozidla způsobuje časté a vážné dopravní nehody
	ano	9,06%	29	ne	
	ne	44,38%	142	ano	
	ne	42,19%	135	ne	
Celkem		100 %	320		

Většina řidičů nejedí s vozidlem s nevyhovujícím technickým stavem. **44,38 %** z nich si ale myslí, že tento přestupek způsobuje časté a vážné dopravní nehody. Řidiči ve **42,19 %** jsou podle výsledků tabulky 25 přesvědčeni o opaku.

Tabulka 26 - Porovnání odpovědí - předjíždění

Předjíždíte v místech, kde je to zakázané?	Ano	16,25%	52	ano	Předjíždění v místech, kde je to zakázané, způsobuje časté a vážné dopravní nehody
	ano	1,88%	6	ne	
	ne	79,06%	253	ano	
	ne	2,81%	9	ne	
Celkem		100 %	320		

Tabulka 26 popisuje předjíždění v místech, kde je to zakázané. Nejvíce řidičů (**79,06 %**) na těchto místech nepředjíždí, ale jsou přesvědčeni, že takové chování řidičů způsobuje časté a vážné dopravní nehody.

Tabulka 27 - Porovnání odpovědí – alkohol, JNL

Řídíte někdy vozidlo pod vlivem alkoholu nebo JNL?	ano	7,81%	25	ano	Řízení vozidla po požití alkoholu nebo JNL způsobuje časté a vážné dopravní nehody
	ano	0,31%	1	ne	
	ne	87,81%	281	Ano	
	ne	4,06%	13	Ne	
Celkem		100 %	320		

Z výsledků tabulky 27 vyplývá, že většina – **87,81 %** řidičů nejedí pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, ale jsou přesvědčeni, že řidiči pod vlivem způsobují časté a vážné dopravní nehody.

Tabulka 28 - Porovnání počtu dopravních přestupků a dopravních nehod v jednotlivých správních územích JČK v letech 2012 – 2016 – hlavní příčina rychlost

2012	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA	Celkem
Počet policistů	60	17	20	17	16	17	19	166
Celkem DP	2983	1617	2191	1909	841	2083	1568	13192
Celkem DN	245	115	130	93	105	73	111	872
Usmrceno	5	1	3	3	3	3	9	27
Zraněno	184	79	109	42	64	55	64	597
2013	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA	Celkem
Počet policistů	60	16	20	16	16	18	19	165
Celkem DP	2817	1274	1639	2036	959	2598	1126	12449
Celkem DN	254	130	126	90	89	89	100	878
Usmrceno	7	1	5	3	2	1	3	22
Zraněno	189	79	88	64	44	69	56	589
2014	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA	Celkem
Počet policistů	60	16	19	15	13	18	30	171
Celkem DP	2734	1203	1064	2171	975	2666	887	11700
Celkem DN	236	109	120	62	125	76	89	817
Usmrceno	11	3	6	1	3	2	6	32
Zraněno	174	101	117	45	44	54	67	602
2015	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA	Celkem
Počet policistů	61	16	18	15	14	18	28	170
Celkem DP	2785	987	1173	1678	910	3408	861	11802
Celkem DN	230	139	113	73	138	68	98	859
Usmrceno	6	4	7	3	1	3	4	28
Zraněno	199	94	113	44	44	51	50	595
2016	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA	Celkem
Počet policistů	63	15	21	15	13	16	33	176
Celkem DP	4731	536	1556	1010	899	1919	1178	11829
Celkem DN	246	147	136	88	101	81	118	917
Usmrceno	6	4	2	1	2	2	0	17
Zraněno	215	121	115	83	37	53	75	699

Tabulka 28 porovnává počet řidičů od roku 2012 do roku 2016, kteří na pozemních komunikacích v jednotlivých správních územích JČK překročili nejvyšší povolenou rychlost, s počtem dopravních nehod na stejném území ve stejné období, u kterých byla hlavní příčina rychlost. Modrou barvou je označen nejvyšší počet přestupků řidičů, červenou nejvyšší počet dopravních nehod a jejich následků, zelená barva označuje naopak nejméně dopravních nehod ve správních územích JČK. V tabulce je dále uveden počet policistů pro výkon za daný rok.

Z výsledků vyplývá, že po sledované období je nejvíce spáchaných uvedených přestupků ve správním území České Budějovice, kde je zároveň nejvyšší počet dopravních nehod, způsobených nepřiměřenou rychlostí a také nejvyšší počet policistů pro výkon. Na pomyslném druhém místě, se v počtu přestupců, které Policie ČR v uvedeném období řešila, umístil územní odbor (dále jen „ÚO“) Strakonice, který v roce 2015 dokonce ÚO České Budějovice předstihli a mají jeden z nejnižších počtů dopravních nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí. Třetí místo patřilo v roce 2013-2015 ÚO Písek, který má také dlouhodobě jeden z nejnižších počtů dopravních nehod, kde je příčina rychlost, v roce 2012 a 2016 patřilo třetí místo ÚO Jindřichův Hradec.

Tabulka 29 - Porovnání počtu dopravních přestupků a dopravních nehod v jednotlivých správních územích JČK v letech 2012 – 2016 - hlavní příčina nesprávné předjíždění

2012	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA	Celkem
Počet policistů	60	17	20	17	16	17	19	166
Celkem DP	121	12	66	17	6	12	43	277
Celkem DN	32	14	23	5	7	4	5	90
Usmrceno	2	1	1	0	0	0	0	4
Zraněno	39	10	14	1	6	1	10	81
2013	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA	Celkem
Počet policistů	60	16	20	16	16	18	19	165
Celkem DP	106	10	69	15	5	9	47	261
Celkem DN	30	7	21	11	3	6	7	85
Usmrceno	1	0	1	0	0	1	0	3
Zraněno	24	3	20	12	1	8	4	72
2014	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA	Celkem
Počet policistů	60	16	19	15	13	18	30	171
Celkem DP	99	7	74	14	3	3	44	244
Celkem DN	33	11	20	8	7	4	15	98
Usmrceno	2	0	0	0	0	0	0	2
Zraněno	24	6	12	5	3	5	11	66
2015	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA	Celkem
Počet policistů	61	16	18	15	14	18	28	170
Celkem DP	151	26	76	16	4	11	60	344
Celkem DN	31	15	15	8	9	12	10	100
Usmrceno	0	0	1	0	0	0	0	1
Zraněno	34	7	7	4	2	11	4	69
2016	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA	Celkem
Počet policistů	63	15	21	15	13	16	33	176
Celkem DP	126	18	48	8	7	22	81	310
Celkem DN	36	9	13	9	7	8	5	87
Usmrceno	1	0	0	0	1	0	0	2
Zraněno	35	9	7	8	7	7	0	73

Tabulka 28 porovnává počet řidičů, kteří se na pozemních komunikacích v jednotlivých správních územích JČK od roku 2012 do roku 2016 dopustili přestupku „nesprávné předjíždění“, s počtem dopravních nehod na stejném území ve stejné období, u kterých byla hlavní příčina nesprávné předjíždění. Modrou barvou je označen nejvyšší počet přestupků řidičů, červenou nejvyšší počet dopravních nehod a jejich následků, zelená barva označuje naopak nejméně dopravních nehod ve správních územích JČK.

Z výsledků je zřejmé, že nejvíce spáchaných přestupků v uvedené příčině, je po celou dobu sledovaného období na území ÚO Českých Budějovic, ÚO Jindřichova Hradce a ÚO Tábora. Ve správních územích Českých Budějovic a Jindřichova Hradce je i velký počet dopravních nehod způsobených nesprávným předjížděním.

Tabulka 30 - Porovnání počtu dopravních přestupků a dopravních nehod v jednotlivých správních územích JČK v letech 2012 – 2016 - hlavní příčina nedání přednosti

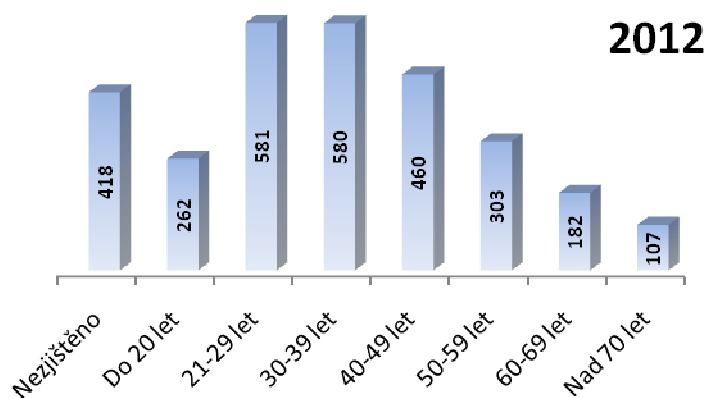
2012	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA	Celkem
Počet policistů	60	17	20	17	16	17	19	166
Celkem DP	424	15	50	72	248	33	360	1202
Celkem DN	32	14	23	5	7	4	5	90
Usmrceno	2	1	1	0	0	0	0	4
Zraněno	39	10	14	1	6	1	10	81
2013	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA	Celkem
Počet policistů	60	16	20	16	16	18	19	165
Celkem DP	473	96	61	69	124	32	455	1310
Celkem DN	30	7	21	11	3	6	7	85
Usmrceno	1	0	1	0	0	1	0	3
Zraněno	24	3	20	12	1	8	4	72
2014	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA	Celkem
Počet policistů	60	16	19	15	13	18	30	171
Celkem DP	543	107	46	66	104	24	1181	2071
Celkem DN	33	11	20	8	7	4	15	98
Usmrceno	2	0	0	0	0	0	0	2
Zraněno	24	6	12	5	3	5	11	66
2015	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA	Celkem
Počet policistů	61	16	18	15	14	18	28	170
Celkem DP	665	133	41	60	76	34	476	1485
Celkem DN	31	15	15	8	9	12	10	100
Usmrceno	0	0	1	0	0	0	0	1
Zraněno	34	7	7	4	2	11	4	69
2016	ČB	ČK	JH	PI	PT	ST	TA	Celkem
Počet policistů	63	15	21	15	13	16	33	176
Celkem DP	628	162	33	51	56	31	218	1179
Celkem DN	36	9	13	9	7	8	5	87
Usmrceno	1	0	0	0	1	0	0	2
Zraněno	35	9	7	8	7	7	0	73

Další z vážných přestupků je nedání přednosti. Tabulka 28 porovnává počet řidičů, kteří se na pozemních komunikacích v jednotlivých správních územích JČK od roku 2012 do roku 2016 dopustili přestupku „nedání přednosti v jízdě“, s počtem dopravních nehod na stejném území ve stejné období, u kterých byla hlavní příčina nedání přednosti v jízdě. Modrou barvou je označen nejvyšší počet přestupků řidičů, červenou nejvyšší počet dopravních nehod a jejich následků, zelená barva označuje naopak nejméně dopravních nehod ve správních územích JČK.

Z uvedených statistik vyplynulo, že v roce 2012 a 2013, bylo nejvíce těchto přestupků spácháno na území ÚO Českých Budějovic, ÚO Prachatic a ÚO Tábora, v roce 2014-2016 na území ÚO Českých Budějovic, ÚO Českého Krumlova a ÚO Tábora. Nejvíce dopravních nehod způsobených nedáním přednosti v jízdě, je ve sledovaném období na území ÚO Českých Budějovic a ÚO Jindřichova Hradce.

Tabulka 31 - Porovnání počtu dopravních nehod podle věku řidičů v roce 2012

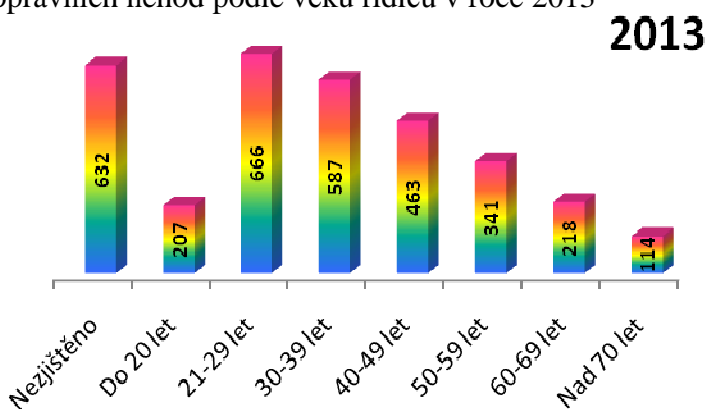
Nezjištěno	418	14,45%
Do 20 let	262	9,06%
21-29 let	581	20,08%
30-39 let	580	20,05%
40-49 let	460	15,90%
50-59 let	303	10,47%
60-69 let	182	6,29%
Nad 70 let	107	3,70%
Celkem	2893	100,00%



Z tabulky 31 vyplývá, že nejvíce dopravních nehod způsobili v roce 2012 řidiči mladšího věku. Ve věku 21-29 let 20,08 %, 30-39 let 20,05 % z celkového počtu nehod. Počet nezjištěných řidičů, kteří způsobili dopravní nehodu, bylo 14,45 %.

Tabulka 32 - Porovnání počtu dopravních nehod podle věku řidičů v roce 2013

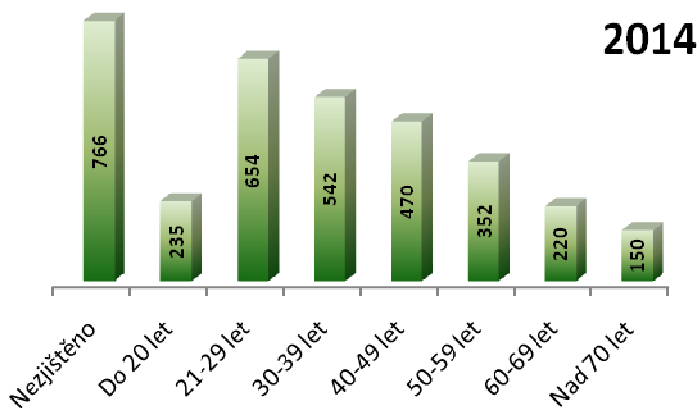
Nezjištěno	632	19,58%
Do 20 let	207	6,41%
21-29 let	666	20,63%
30-39 let	587	18,18%
40-49 let	463	14,34%
50-59 let	341	10,56%
60-69 let	218	6,75%
Nad 70 let	114	3,53%
Celkem	3228	100,00%



V roce 2013 bylo nejvíce řidičů, kteří způsobili dopravní nehodu, ve věku 21-29 let (20,63 %), dále řidiči ve věku 30-39 let (18,18 %). Oproti roku 2012 vzrostl počet nezjištěných řidičů na 19,58 % (tabulka 32).

Tabulka 33 - Porovnání počtu dopravních nehod podle věku řidičů v roce 2014

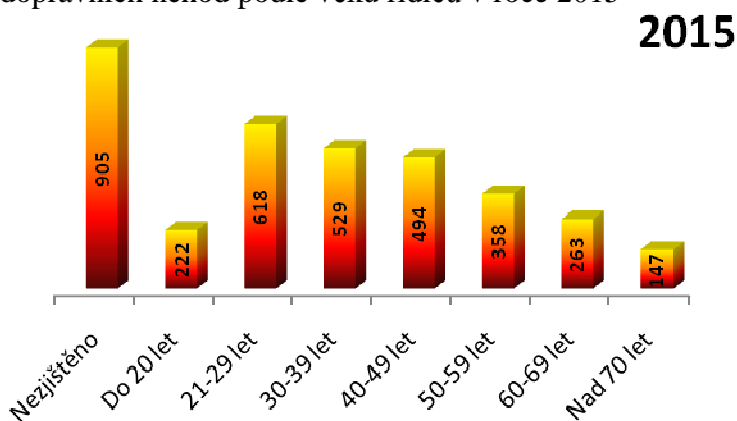
Nezjištěno	766	22,60%
Do 20 let	235	6,93%
21-29 let	654	19,30%
30-39 let	542	15,99%
40-49 let	470	13,87%
50-59 let	352	10,39%
60-69 let	220	6,49%
Nad 70 let	150	4,43%
Celkem	3389	100,00%



Stejně jako v předchozích dvou letech, bylo v roce 2014 nejvíce řidičů, kteří způsobili dopravní nehodu ve věku 21-29 let (**19,30 %**), 30-39 let (**15,99 %**). Podle výsledků z tabulky dále opět došlo k nárůstu řidičů, kteří způsobili dopravní nehodu a nebyli zjištěni (**22,60 %**).

Tabulka 34 - Porovnání počtu dopravních nehod podle věku řidičů v roce 2015

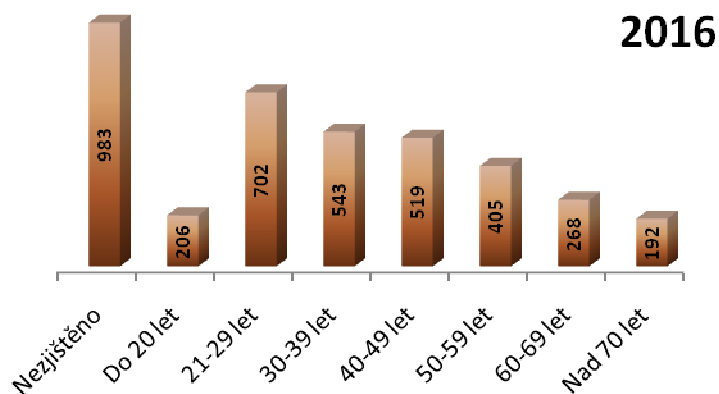
Nezjištěno	905	25,59%
Do 20 let	222	6,28%
21-29 let	618	17,48%
30-39 let	529	14,96%
40-49 let	494	13,97%
50-59 let	358	10,12%
60-69 let	263	7,44%
Nad 70 let	147	4,16%
Celkem	3536	100,00%



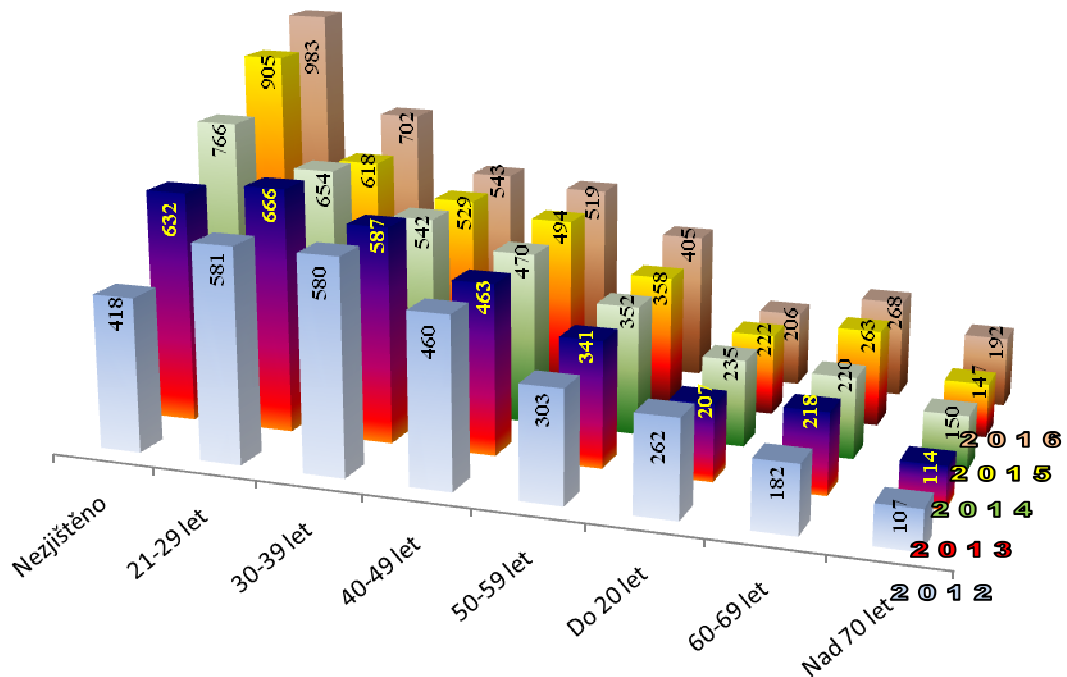
V roce 2015 byl opět nejvyšší počet řidičů, kteří způsobili dopravní nehodu ve věku 21-29 let (**17,48 %**) a 30-39 let (**14,96 %**). Vyplyvá to z tabulky 34. S těsným rozdílem (**13,97 %**) způsobili nehody řidiči ve věku 40-49 let. K nárůstu došlo opět u nezjištěných řidičů (**25,59 %**).

Tabulka 35 - Porovnání počtu dopravních nehod podle věku řidičů v roce 2016

Nezjištěno	983	25,75%
Do 20 let	206	5,40%
21-29 let	702	18,39%
30-39 let	543	14,22%
40-49 let	519	13,59%
50-59 let	405	10,61%
60-69 let	268	7,02%
Nad 70 let	192	5,03%
Celkem	3818	100,00%



Ze statistik z roku 2016 (tabulka 35) vyplývá, že řidiči ve věku 21-29 let způsobují nejvíce dopravních nehod (**18,39 %**). Následují řidiči ve věku 30-39 let (**14,22 %**) a 40-49 let (**13,59 %**). Počet nezjištěných řidičů je oproti předchozím rokům opět vyšší-**25,75 %**.



Obrázek 1 - Porovnání počtu dopravních nehod podle věku řidičů ve sledovaném období 2012 – 2016 v grafickém vyjádření. Z výsledků je zřejmé, že tento trend je po delší dobu bez větších výkyvů. Nejvíce nehod způsobují zjištění řidiči ve věku **21-29 let**. Následují věkové kategorie **30-39 let**, **40-49 let**, **50-59 let**, **do 20 let**, **60-69 let** a nad **70 let**. Alarmující je ale podle uvedených statistik nárůst řidičů, kteří způsobí dopravní nehodu a z místa ujedou. Oproti roku 2012 byl nárůst řidičů, kteří od dopravní nehody ujeli, v roce 2016 o **135,17 %!**

4 Diskuze

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

Jedním z cílů diplomové práce bylo zjistit názor veřejnosti na výchovnou činnost Policie ČR v rámci bezpečnosti silničního provozu na území Jihočeského kraje. Pro tuto oblast šetření byla stanovena hypotéza, která předpokládá, že výchovná činnost Policie ČR v souvislosti s bezpečností silničního provozu podle názoru veřejnosti plní svůj účel. Druhá hypotéza vztahující se k této problematice tvrdí, že řidiči, kteří překračují nejvyšší povolenou rychlost, zároveň uvádí, že tento přestupek je příčinou častých a vážných dopravních nehod. Výsledky pro tuto část šetření byly získány z vyplněných dotazníků od respondentů z řad veřejnosti. Dotazníky byly distribuovány jak v tištěné formě, tak elektronicky. Celkem bylo pro výzkumné šetření použito 320 správně vyplněných dotazníků.

Dalším cílem práce bylo vyhodnotit způsobené dopravní nehody na pozemních komunikacích ve správních územích Jihočeského kraje řešené Policií ČR ve sledovaném období v závislosti na věku řidičů. Pro tuto oblast šetření byla stanovena výzkumná otázka: „Jaké věkové skupiny řidičů nejčastěji způsobují dopravní nehody na pozemních komunikacích území Jihočeského kraje?“. Data pro získání odpovědi na výzkumnou otázku byla získána z policejních statistik za sledované období roků 2012 – 2016.

4.1 Přestupky a jejich vliv na bezpečnost silničního provozu

Problematika bezpečnosti na pozemních komunikacích je jednou z priorit dopravní policie. Podílí se na jejím zvyšování v rámci preventivně výchovných programů, výchovné činnosti v oblasti prevence dopravních nehod a minimalizace následků vzniklých dopravních nehod.

Vzhledem k nárůstu dopravních prostředků na pozemních komunikacích a zrychlení dopravního provozu je otázka bezpečnosti na silnicích velmi aktuálním tématem. Problematika bezpečnosti byla jednou ze sledovaných oblastí v dotazníkovém šetření. Tato část šetření byla zaměřena na dodržování pravidel silničního provozu samotnými respondenty. Prvním sledovaným přestupkem bylo překročení nejvyšší povolené rychlosti. Z výsledků je patrné, že rychlost překračují častěji muži (83,04 %) než ženy (67,31 %), jak je popsáno v tabulce 1a. Tuto skutečnost podporuje Brečka, který uvádí, že muž si jízdu rád vychutnává, předvádí se a soutěží. K tomu využívá nejen exteriér a interiér automobilu, ale především styl jízdy. Na rozdíl od žen, které mají zpravidla při cestování prostý cíl, a to dopravit se bez úhony z místa na místo.(17)

Pokud problematiku překročení nejvyšší povolené rychlosti zkoumáme z pohledu věkové kategorie (tabulka 1b), nejčastěji páchají přestupek řidiči ve věku 30-49 let a to v 78,69 %. Naopak nejméně porušují tento přestupek řidiči do 19 let a to v míře 37,5 %.

Dalším sledovaným přestupkem byla jízda na červenou (tabulka 2a a 2b). V této oblasti nebyly zjištěny žádné významné skutečnosti, neboť téměř všichni respondenti v kategorii mužů, žen i různých věkových kategorií tento přestupek negují.

K přestupku nepoužívání bezpečnostního pásu při jízdě uvedlo 50,89 % mužů, že tento přestupek spáchalo. U žen potvrdilo tuto skutečnost pouze 21,63 %. Z výsledků můžeme usuzovat, že ženy dávají větší důraz na zajištění vlastní bezpečnosti během jízdy (tabulka 3a). Při vyhodnocení stejného přestupku v závislosti na věku respondentů nebyly zjištěny žádné významné rozdíly v odpovědích. Přestupek potvrdili respondenti v rozmezí 23,08 % až 33,11 %, jak je popsáno v tabulce 3b. Povinnost poutání se za jízdy ve vozidle je často podceňována, ale neoprávněně. Upoutaný řidič má totiž při

nehodě oproti neupoutanému řidiči šestkrát vyšší šanci přežít, třikrát nižší pravděpodobnost těžkého zranění a dvakrát nižší pravděpodobnost lehkého zranění. Náraz hlavou do čelního skla při nárazu v rychlosti $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ je u nepřipoutaného člověka stejný, jako kdyby spadl ze čtvrtého poschodí domu.(17) To, že bezpečnostní pásy mají svůj význam, dokládá i skutečnost, že při prudkém zabrzdění se hmotnost těla zvýší až šedesátkrát. Člověk o hmotnosti 50 kg zvýší tedy svou hmotnost až na 3 000 kg a to při zabrzdění z rychlosti $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Představa, že se člověk udrží na místě je opravdu mylná.(48)

Zajímavé informace ukazují výsledky na dotaz přestupku telefonování či psaní SMS zpráv při jízdě. Tuto činnost potvrzuje 67,86 % mužů oproti 31,25 % žen (tabulka 4a). Výsledky opět ukazují na vyšší míru odpovědnosti při řízení u žen než u mužů. Během této činnosti musí řidič rozdělit pozornost mezi ovládání auta, zrakové vnímání dopravního provozu a sluchové vnímání sdělovaných informací a to i v případě, že nedrží přístroj v ruce. V této situaci dochází k potlačení vizuálního zdroje informací, aby mohl být vnímán zdroj akustický.(17) Pokud se na stejný problém podíváme v souvislosti s věkem respondentů (tabulka 4b), zjistíme, že nejčastěji tento přestupek konají lidé ve věku 30-49 let, a to v 50 %. Naopak respondenti ve věkové kategorii do 19 let a v kategorii nad 60 let tento přestupek popírají v 100 %. Přestože tento přestupek neuvádí vysoké procento z dotazovaných, je zřejmé, že se děje velmi často. Na silnicích není ojedinělé vidět řidiče s mobilním telefonem v ruce během řízení. Často je u takového účastníka silničního provozu evidentní i změna plynulosti jízdy v souvislosti se změnou pozornosti.

Jízdu s nevyhovujícím technickým stavem vozidla uvádí zanedbatelný počet respondentů, ať už v kategorii mužů a žen (tabulka 5a), kde tento přestupek uvádí asi čtvrtina mužů, kdežto žen pouze jedna desetina, tak v kategorii dle věku respondentů (tabulka 5b), kde míra páchání přestupku nepřekračuje 20 %.

Podobné výsledky byly zaznamenány u přestupku předjíždění v oblastech, kde je to zakázané. Opět byl tento přestupek uveden častěji muži (36,61 %) oproti ženám (10,58 %), jak popisuje tabulka 6a. V porovnávání věkových kategorií v souvislosti s porušením tohoto pravidla bylo zjištěno, že nejčastěji tento přestupek páchají řidiči ve

věku 20-29 let a to v 24,32 %. Naopak řidiči ve věku do 19 let a řidiči ve věku nad 60 let tento přestupek plně popírají (tabulka 6b). Přestože tento přestupek neuvádí respondenti ve vysoké četnosti, není na místě jej podceňovat. Jedná se o velmi rizikovou činnost v rámci silničního provozu, která má velký vliv na bezpečnost dopravního provozu. Riziko nehody se v takovém případě značně zvyšuje a následky takových nehod bývají zpravidla velmi tragické. Jedná se také o přestupek, který je samotnou policií hůře detekován vzhledem k možnostem provádění dohledu na pozemních komunikacích, neboť je velmi obtížné na těchto místech provádět skrytý dohled.

Posledním sledovaným faktorem v souvislosti s přestupky je alkohol. Jeho požití před řízením dopravního prostředku uvádí jen 5,77 % žen a 13,39 % mužů (tabulka 7a). Při sledování zmíněného přestupku v souvislosti s věkovou kategorií respondentů popírají páchaní přestupku řidiči do 19 let v plné výši. Nejčastěji řídí po požití alkoholu respondenti ve věku nad 60 let, kteří uvedli tuto skutečnost v 15,38 %. Ostatní věkové kategorie uvádí tento přestupek v míře nižší než 10 % (tabulka 7b). Že alkohol za volant nepatří, ví dnes snad každý. Na toto téma se zaměřuje nejedna preventivně výchovná akce policie či akce BESIP. Zajímavostí v této oblasti je alkoholový zámek vozidla. Jedná se o nástroj, který napomáhá zvýšení bezpečnosti dopravy. Aby mohl řidič nastartovat vozidlo, musí fouknout do přístroje, který vyhodnotí přítomnost alkoholu v dechu řidiče. Pokud je překročena povolená hranice, vůz nelze nastartovat.(42)

Přestože by každý účastník dopravního provozu uvítal co nejbezpečnější prostředí, jsou to právě řidiči, kteří často svou lehkomyšlností a nedodržováním dopravních předpisů ohrožují sami sebe i ostatní účastníky silničního provozu. Je na každém jednotlivci, aby přispěl vlastní odpovědností ke zvýšení bezpečnosti na silnicích.

4.1.1 Vliv přestupků na vznik nehody dle respondentů

V dotazníkovém šetření byl sledován také názor respondentů na problematiku vzniku dopravních nehod v souvislosti s přestupky. Výsledky šetření jsou opět rozděleny na četnost odpovědí v souvislosti s pohlavím respondentů a následně v souvislosti s věkovou kategorií jednotlivých respondentů.

Vznik častých a vážných dopravních nehod z důvodu překročení nejvyšší povolené rychlosti uvádí zhruba 80 % mužů a 86 % žen (tabulka 8a). V tomto případě se názor respondentů vzhledem k jejich pohlaví výrazně neliší. Pokud se podíváme zpět na výsledky přestupků, kterých se respondenti dopouští, zjistíme, že více než 80 % mužů nedodrжуje nejvyšší povolenou rychlost a téměř 70 % žen. Z výzkumu je zřejmé, že řidiči často riskují a jezdí nepovolenou rychlostí, přestože si uvědomují možné následky takového chování. Z odpovědí jednotlivých věkových kategorií uvádí jako příčinu nehod nepřiměřenou rychlost v nejnižší míře respondenti ve věku 20-29 let a to v 79 % (tabulka 8b). Ostatní věkové kategorie uvádí tuto možnost v četnosti okolo 90 %.

Vznik častých a vážných dopravních nehod z důvodu jízdy na červenou uvádí respondenti z řad mužů i žen v necelých 75 % (tabulka 9a). Taktéž odpovědi dotazovaných v různých věkových kategoriích nezaznamenaly výrazně rozdílné odpovědi (tabulka 9b) a respondenti se ve většině shodly na rizikovosti tohoto počínání.

Jako příčinu vážných dopravních nehod uvedli respondenti téměř v 100 % nedání přednosti v jízdě a to jak muži i ženy (tabulka 10a), tak i různé věkové kategorie dotazovaných (tabulka 10b). Z policejních statistik vyplývá (tabulka 30), že v roce 2016 bylo zaznamenáno 1 179 přestupků nedání přednosti v jízdě. Z této příčiny bylo zaznamenáno celkem 87 nehod, při nichž bylo zraněno 73 osob a 2 osoby usmrceny.

Taktéž problematiku telefonování a psaní SMS zpráv při jízdě hodnotí respondenti jako vysoce rizikovou činnost v souvislosti se vznikem častých a vážných dopravních nehod (tabulka 11a a 11b). Ženy uvádí tuto skutečnost v 84,6 % a muži v 74,1 %. Podobné výsledky sou patrné i z odpovědí respondentů v jednotlivých věkových kategoriích, kde se četnost pohybuje okolo 74 %. V tomto případě výsledky

poukazují na lehkovážné chování mnohých řidičů vzhledem ke skutečnosti, že se zmíněného přestupku mnozí dopouští (tabulka 4a a 4b), přestože hodnotí tuto činnost jako příčinu vážných dopravních nehod.

Nižší riziko vzniku vážných a častých dopravních nehod hodnotí respondenti u technického stavu vozidla (tabulka 12a a 12b). Tento přestupek uvádí zhruba polovina respondentů.

U problematiky předjíždění v úseku, kde je to zakázané, se shodují respondenti na vysoké míře rizika (tabulka 13a a 13b). Muži uvádí tento přestupek jako příčinu častých a vážných dopravních nehod v 93,75 % a ženy v 96,15 %. Obdobné stanovisko zaujímají respondenti i v jednotlivých věkových kategoriích, kde se všichni shodují na riziku předjíždění v zakázaných úsecích téměř v 100 %. Jedinou výjimku tvoří respondenti do 19 let, kteří v tomto jednání vidí příčinu nehod v 87,5 %.

Taktéž řízení dopravního prostředku po požití alkoholu hodnotí respondenti většinou jako příčinu častých a vážných dopravních nehod (tabulka 14a a 14b). Na této skutečnosti se shodují respondenti obou pohlaví i jednotlivých věkových kategorií téměř v 100 %.

4.1.2 Preventivně výchovné programy

V oblasti preventivně výchovné činnosti související s bezpečností na silnicích uvádí respondenti znalost zejména akcí BESIP (89,4 % žen a 87,5 % mužů), jak je uvedeno v tabulce 17a. Jako další uvádí muži znalost jednorázových akcí Policie ČR a nakonec přednášky na školách, oba druhy preventivních akcí znají v necelých 40 %. Ženy naopak uvádí vyšší znalost přednášek na školách (56,7 %) a nakonec jednorázové akce policie (38,46 %). Při sledování stejné problematiky z pohledu věkové kategorie (tabulka 17b) je zřejmé, že všichni respondenti bez ohledu na věk znají zejména akce BESIP a to zhruba v 90 %. Tato skutečnost může souviset zejména s mediálními prezentacemi v souvislosti s bezpečností v rámci dopravy, které byly dostupné ve vysílání televize. Taktéž lze informace najít na internetových stránkách BESIP. Tento

způsob informovanosti zasáhne nejširší míru veřejnosti. Oproti tomu jednorázové akce policie jsou konány často formou prezentací v jednotlivých oblastech, kdy dochází k přímému oslovení jednotlivých osob přímo příslušníky policie. Při této činnosti jsou často rozdávány i drobné předměty pro veřejnost, jako například reflexní pásy k zviditelnění chodců v rámci jejich bezpečnosti.

Dopravní výchova je nezbytnou součástí integrovaného přístupu k bezpečnosti silničního provozu, neboť vede k chování, které má na něj vliv. Účinky výchovy podporuje neformální vzdělávání v rodině, kdy rodiče působí jako vzor na své potomky, kteří následně jejich chování přebírají.(37) Je důležité nezapomínat na skutečnost, že postoje k bezpečnosti jsou vytvořeny v raném věku, dávno předtím, než jedinec získá oprávnění k řízení motorových vozidel, proto je důležité zaměřit se právě na školní mládež.(40)

Šetřením bylo zjištěno, že všichni respondenti bez ohledu na pohlaví či věk vidí v preventivních výchovných činnostech pozitivní význam (tabulka 18a a 18b). Je důležité veřejnost informovat o nebezpečí na silnicích a o možnostech jejího snížení uvědoměním si vlastní odpovědnosti každého jedince. Pro tento účel působí výchovně také videa BESIP, znázorňující dopady nehod. Přestože mohou působit někdy otřesně, taková je realita a týká se každého jedince.

4.1.3 Výchovná činnost policie

Výchovná činnost policie úzce souvisí s dohledem na silniční provoz, který specifikuje Závazný pokyn policejního prezidenta 160/2009 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Činnost Policie ČR v rámci dohledu na silniční provoz spočívá dle zmíněného dokumentu zejména v organizování a provádění řízení provozu na pozemních komunikacích, kontrole dodržování povinností účastníků silničního provozu a dodržování pravidel provozu, který probíhá na pozemních komunikacích.

Na otázku četnosti kontrol dopravní policie odpovídá převážná většina dotazovaných žen (84,13 %), že by měly být častější. Respondenti z řad mužů se ve většině (76,79 %) shodují s názorem žen (tabulka 15a). Pokud se podíváme na stejnou problematiku z pohledu věkového zastoupení respondentů (tabulka 15b), taktéž zjistíme, že ve všech věkových kategoriích uvádí více než tři čtvrtiny respondentů potřebu častějších kontrol dopravní policií. Současný stav kontrol dopravní policií hodnotí dotazované ženy i muži v nadpoloviční většině jako nevyhovující (tabulka 16a). Pouze respondenti do věku 19 let vidí současný stav jako vyhovující a to v 62,5 % (tabulka 16b). Z těchto výsledků je zřejmé, že občané mají zájem na zajištění větší míry bezpečnosti v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích, ale přesouvají tuto odpovědnost částečně do rukou policie. Avšak individuální mobilita bude bezpečná pouze v případě, že každý uživatel dopravy přijme svou osobní odpovědnost, při níž zváží své vlastní chování a uvede je do shody s obecným prospěchem (18). Pokud by každý účastník silničního provozu přijal vlastní odpovědnost a dodržoval sám ze své vůle, nikoli pod pohrůzkou možné kontroly policie a následné sankce za spáchaný přestupek, platná pravidla silničního provozu, riziko nehodovosti by se značně snížilo. Také Šucha uvádí, že lidský faktor byl, je a bude nejdůležitější součástí celkového systému spolehlivosti a bezpečnosti (18).

Respondenti hodnotili v rámci dotazníkového šetření také chování většiny řidičů na silnicích (tabulka 21). Muži nejčastěji označili chování jako lehkomyšlné (44,6 %). Stejně tak i ženy vidí chování řidičů nejčastěji jako lehkomyšlné (37,5 %). Při kategorizaci výsledků dle věku respondentů nejmladší skupina do 19 let hodnotí chování nejčastěji jako vyhovující (37,5 %), respondenti ve věku 20-29 let (52 %) a 30-49 let (38,5 %) hodnotí chování řidičů nejvíce jako lehkomyšlné. Kategorie řidičů ve věku 50-59 lety označila nejčastěji chování ohrožující (34,5 %) a respondenti nad 60 let hodnotí chování řidičů jako agresivní. Opět zde vyvstává otázka odpovědnosti každého jednotlivce v rámci silničního provozu a vliv jeho chování na bezpečnost na silnicích, která má dopad na jeho osobu i na ostatní účastníky dopravy.

V dotazníkovém šetření se respondenti vyjadřovali také ke kvalitě policejní činnosti v oblasti zajištění bezpečnosti v dopravě. Byla zvolena škála hodnocení

výborně, velmi dobře, dobře, uspokojivě a neuspokojivě. Práci Policie ČR hodnotí respondenti následovně (tabulka 20): muži nejvíce (40,2 %) uspokojivě, ženy (55,8 %) dobře, taktéž nejčastěji odpověděli věkové kategorie od 19 let až do 49 let. Respondenti ve věku 50-59 let hodnotí se stejným výsledkem (27,6 %) velmi dobře a neuspokojivě (27,6 %). Řidiči nad 60 let vidí činnost policie v oblasti bezpečnosti v dopravě jako velmi dobrou (38,5 %). Pokud sečteme hodnocení jednotlivých respondentů, je zřejmý závěr, že 49,07% hodnotí činnost policie jako dobrou, na dalším stupni jako uspokojivou (30,62 %), následně jako velmi dobrou (11,25 %), neuspokojivě ji hodnotí 5,94% respondentů a nejméně dotazovaných hodnotí práci policie v oblasti zajištění bezpečnosti v dopravě jako výbornou (3,13 %).

Výchovnou činnost Policie ČR v rámci bezpečnosti silničního provozu a plnění jejího účelu zaznamenává tabulka 19a a 19b. Zde je patrné, že většina žen (79,81 %) souhlasí s tvrzením, že výchovná činnost policie v rámci bezpečnosti silničního provozu plní svůj účel. Taktéž většina mužů (63,39 %) souhlasí s tímto stanoviskem. Pokud rozdělíme respondenty z hlediska věkové kategorie, zjistíme, že všechny věkové kategorie, kromě respondentů ve věku do 19 let, hodnotí ve většině otázku účelnosti výchovné činnosti policie kladně. Pouze nejmladší respondenti hodnotí účelnost této činnosti ze tří čtvrtin negativně. V souhrnném hodnocení je patrné, že 74,06 % respondentů tvrdí, že výchovná činnost Policie ČR v rámci bezpečnosti silničního provozu plní svůj účel.

Na základě vyhodnocení dotazníkového šetření a zpracování údajů bylo doloženo, že výchovná činnost Policie ČR v souvislosti s bezpečností silničního provozu podle názoru veřejnosti plní svůj účel. První hypotéza byla potvrzena.

4.2 Přestupky v souvislosti s rizikem dopravních nehod

Zajímavé informace přinesly také výsledky porovnání odpovědí respondentů na páchané přestupky jejich osobou v souvislosti s názorem dotazovaných na vliv těchto přestupků na vznik častých a vážných dopravních nehod.

Páchání přestupku projíždění na signál „stůj“ červené barvy přiznalo 21,88 % respondentů. Z respondentů, kteří v této otázce odpověděli kladně, zároveň 16,25 % uvádí jízdu na červenou jako důvod vzniku častých a vážných dopravních nehod (tabulka 23). Je zde patrný rozpor v názorech respondentů na otázku bezpečnosti v rámci silničního provozu, kdy si uvědomují riziko takového chování, a přesto se ho dopouštějí.

K zamyšlení vedou výsledky hodnocení přestupku telefonování a psaní SMS během řízení motorového vozidla v souvislosti s názorem respondentů na vznik častých a vážných dopravních nehod (tabulka 24), kde 43,76 % dotázaných odpovědělo, že tento přestupek spáchalo a zároveň 34,38 % z těchto respondentů vidí v tomto jednání vysoké riziko v souvislosti se vznikem dopravních nehod. Z těchto výsledků lze jasně vyvodit, že přestože si řidiči uvědomují riziko svého chování, stejně se ho dopouštějí. Svědčí to o nezodpovědném a lehkomyšlném jednání jedinců vůči své osobě a především vůči ostatním účastníkům silničního provozu.

Dalším sledovaným přestupkem v souvislosti s rizikem vzniku nehod dle respondentů byl nevyhovující technický stav vozidla (tabulka 25). Tento přestupek uvedlo pouze 13,44 % respondentů a pouze 4,38 % z těchto vidí v problematice špatného technického stavu vozidla příčinu vážných a častých dopravních nehod. Naopak tohoto přestupku se nedopouští 86,57 % dotázaných a zhruba polovina z nich (44,38 %) vidí v tomto přestupku problém vzniku dopravních nehod.

Předjíždění v místech, kde je to zakázané uvedlo 18,13 % respondentů a 16,25 % z nich vidí v této činnosti důvod ke vzniku častých a vážných dopravních nehod (tabulka 26). Naopak 81,87 % dotázaných tuto činnost popírá. Zpracování policejních statistik uvádí v rámci Jihočeského kraje za rok 2016 vznik 87 dopravních nehod z důvodu nesprávného předjíždění (tabulka 29). Při těchto nehodách bylo zraněno 73 osob a 2 osoby byly usmrcené. V rámci dohledu policie na pozemních komunikacích bylo zaznamenáno ve stejném období 310 přestupků nesprávného předjíždění. Přestože tato čísla nejsou vysoká, je zapotřebí předcházet těmto nehodám a snižovat míru rizika vzniku dopravních nehod na minimum. Vždyť každý život má nevyčíslitelnou hodnotu a je nenahraditelný.

Vliv alkoholu a jiných návykových látek na pozornost a soustředěnost řidiče je prokazatelný. K tomuto jednání uvedlo kladnou odpověď pouze 8,12 % respondentů (tabulka 27). Přesto většina z těchto respondentů (7,81 %) uvádí, že tato skutečnost je důvodem vzniku častých a vážných dopravních nehod. I zde je zřejmé, že si řidiči uvědomují riziko takového jednání, ale přesto se ho dopouštějí.

Zajímavé výsledky přineslo hodnocení přestupku překročení nejvyšší povolené rychlosti (tabulka 22). V tomto případě potvrzuje sledovanou činnost 74,07 % respondentů a 60,63 % z nich vidí v překračování nejvyšší povolené rychlosti důvod ke vzniku častých a vážných dopravních nehod. Riziko překračování rychlosti potvrzuje i statistika Policie ČR, kde je uvedeno za rok 2016 celkem 11 829 zjištěných přestupků překročení nejvyšší povolené rychlosti v Jihočeském kraji. Ve stejném období došlo v Jihočeském kraji k 917 nehodám, které měli za následek 699 zraněných osob a 17 osob usmrcených (tabulka 28).

Ze zpracovaných údajů vyplývá, že hypotéza ve znění „Řidiči, kteří překračují nejvyšší povolenou rychlost, zároveň uvádí, že tento přestupek je příčinou častých a vážných dopravních nehod.“ se potvrdila.

Výchovná činnost policie v oblasti preventivních i represivních aktivit příslušníků Policie ČR má pouze doplňující charakter v oblasti míry bezpečnosti silničního provozu. Vzhledem k hustotě a rychlosti dnešního dění na pozemních komunikacích je nezbytné podporovat zejména odpovědnost každého jednotlivce za své chování v rámci silničního provozu. Bohužel často řidiči riskují nedodržováním pravidel silničního provozu zdraví a život svůj i ostatních účastníků dopravy v přesvědčení „Mně se to stát nemůže!“. Statistiky jsou pouhá čísla, ale příběhy lidí, kteří se stali obětí nehod, ať už svou vinou nebo cizím zaviněním, jsou skutečné. Je mnoho příčin, které mohou vést ke vzniku dopravních nehod, a řidič je může jen těžko ovlivnit, proto je důležité ostatní ovlivnitelné příčiny eliminovat na co nejnížší míru, aby každý účastník dopravy měl možnost bezproblémového dojetí na místo určení. Za své činy každý nese odpovědnost a nelze je vzít zpět.

4.3 Dopravní nehody na pozemních komunikacích v Jihočeském kraji

Počet dopravních nehod, ke kterým došlo na území Jihočeského kraje, byl zpracován na základě policejních statistik. Sledovány byly dopravní nehody s účastí Policie ČR v období roků 2012 – 2016 v souvislosti s věkem řidičů.

V roce 2012 bylo zaznamenáno celkem 2 893 dopravních nehod na území Jihočeského kraje (tabulka 31). Nejvíce dopravních nehod způsobili řidiči ve věku 21-29 let a to 581 (20,08 %), téměř shodná hodnota byla zaznamenána u řidičů ve věku 30-39 let, kde počet nehod dosáhl počtu 580 (20,05 %).

V následujícím roce 2013 bylo řešeno policií 3 228 dopravních nehod v rámci Jihočeského kraje (tabulka 32). Nejvíce nehod v tomto období způsobili řidiči ve věkové kategorii 21-29 let, kde počet nehod činil 666 (20,63 %). Další skupinu s vysokým počtem nehod tvořili řidiči ve věku 30-39 let a to v celkovém množství 587 (18,18 %) nehod. V tomto roce stoupl také počet nehod, u kterých nebyl zjištěn nehodu způsobující řidič – 632 nehod (19,58 %).

V roce 2014 bylo policií řešeno celkem 3 389 dopravních nehod (tabulka 33). Také v tomto období způsobili nejvíce dopravních nehod řidiči ve věku 21-29 let a to v počtu 654 (19,30 %) nehod. Další věkovou kategorií, která způsobila nejvíce dopravních nehod, jsou řidiči ve věku 30-39 let. Počet nehod u těchto řidičů činí 542 (15,99 %) ve sledovaném roce. Také zde je vidět pomalý vzestup nezjištěných řidičů, kteří od dopravní nehody ujeli. V tomto roce se jednalo o 766 (22,6 %) nehod. Nejnižší počet způsobených dopravních nehod se týká řidičů ve věku nad 70 let a to v počtu 150 (4,43 %).

V následujícím roce 2015 bylo zaznamenáno celkem 3 536 dopravních nehod řešených Policií ČR (tabulka 34). Nejvíce dopravních nehod bylo opět řešeno s řidiči ve věku 21-29 let. Počet nehod u těchto řidičů činil 618 (17,48 %). Následuje věková kategorie řidičů 30-39 let v počtu 529 (14,96 %) nehod. Nejméně nehod způsobili řidiči ve věku nad 70 let. V této věkové kategorii bylo způsobeno 147 (4,16 %) nehod. Také v tomto roce došlo ke vzestupu počtu dopravních nehod, kdy nebyl zjištěn řidič. Počet těchto nehod je 905 (25,59 %).

Posledním sledovaným obdobím v souvislosti s věkem řidičů, kteří způsobili dopravní nehodu, je rok 2016 (tabulka 35). Opět nejvíce dopravních nehod způsobili řidiči ve věku 21-29 let a to v počtu 702 (18,39 %). Následuje věková kategorie řidičů 30-39 let s počtem 543 (14,22 %). Nejnižší počet nehod byl zaznamenán u řidičů nad 70 let v počtu 192 (5,03 %). I v posledním sledovaném období je nárůst nehod, u kterých nebyl zjištěn řidič. Počet takových případů v roce 2016 činil v Jihočeském kraji 983 (25,75 %).

Z přehledu vzniklých dopravních nehod v Jihočeském kraji řešených Policií ČR je zřejmé, že nejvíce dopravních nehod způsobují řidiči ve věku 21-29 let, následuje věková kategorie řidičů 30-39 let, dále 40-49 let. Na posledním místě v počtu vzniklých dopravních nehod zůstávají řidiči nad 70 let věku. Ze sledovaných záznamů vyplývá postupný nárůst nehod, u kterých je řidič neznámý z důvodu odjetí od nehody. Od roku 2012 do roku 2016 stoupl počet takových případů zhruba o 135 % (obrázek 1).

5 Závěr

Diplomová práce mapuje problematiku činnosti Policie ČR se zaměřením na bezpečnost silničního provozu v souvislosti se vznikem dopravních nehod.

Bezpečnost v rámci dopravy na pozemních komunikacích je stále aktuálním tématem vzhledem ke zvyšujícímu se počtu dopravních prostředků na silnicích, zdokonalování technologií a výkonu těchto prostředků a celkovému zrychlení životního stylu mnohých obyvatel.

Výzkumné šetření provedené dotazníkovou formou pro veřejnost bylo zaměřeno na názor respondentů v oblasti bezpečnosti dopravy, současně byl zmapován i postoj jednotlivců k přestupkům na silnicích. Zpracováním výsledků dotazníkového šetření bylo zjištěno, že respondenti by uvítali častější kontroly dopravní policie v rámci provozu a současný stav hodnotí jako nevyhovující. Z mého pohledu tento názor poukazuje na tendenci společnosti přesunout odpovědnost za chování řidičů na jiný subjekt, v tomto případě policii. Je pravdou, že přítomnost policie na silnicích má vliv na chování mnohých řidičů, ale důraz by měl být kladen především na preventivně výchovný charakter. Řidiči by měli dodržovat dopravní předpisy z vlastního přesvědčení a přispívat tak ke zvyšování bezpečnosti v dopravě a nespolehat na represivní činnost policie při páchání přestupků. V této problematice se uplatňují zejména preventivně výchovné programy, ze kterých je u respondentů nejvíce známý BESIP. Na otázku účelnosti výchovné činnosti dopravní policie v rámci bezpečnosti silničního provozu odpověděly tři čtvrtiny respondentů kladně. Dotazníkovým šetřením byla potvrzena první hypotéza ve znění: „Výchovná činnost Policie ČR v souvislosti s bezpečností silničního provozu podle názoru veřejnosti plní svůj účel.“

Zajímavé výsledky přinesla i další část výzkumného šetření, která byla zaměřena na porovnání odpovědí respondentů v otázce páchání přestupků jejich osobou v souvislosti s názorem na příčiny vzniku častých a vážných dopravních nehod. Ve velké míře bylo prokázáno, že respondenti, kteří sami určitý přestupek páchají, zároveň uvádí toto chování jako vysoce rizikové pro vznik dopravní nehody. Druhá hypotéza

pro výzkumné šetření se týkala přestupku překročení nejvyšší povolené rychlosti. Po zpracování odpovědí bylo prokázáno, že zhruba 60 % respondentů překračuje nejvyšší povolenou rychlost a uvádí tuto činnost jako důvod vzniku častých a vážných dopravních nehod. Tento stav potvrzuje i vyhodnocení názoru respondentů na chování většiny řidičů, které hodnotí nejčastěji jako lehkomyšlné. Druhá hypotéza ve znění: „Řidiči, kteří překračují nejvyšší povolenou rychlost, zároveň uvádí, že tento přestupek je příčinou častých a vážných dopravních nehod,“ byla potvrzena.

V poslední části výzkumného šetření byla vyhodnocena problematika vzniklých dopravních nehod v Jihočeském kraji v souvislosti s věkem řidičů. Pro hodnocení bylo stanoveno období roku 2012 až 2016. Ve všech sledovaných obdobích způsobili nejvíce nehod řidiči ve věku 20-29 let. Současně došlo ke zjištění, že počet nehod v jednotlivých letech v souvislosti s věkem řidičů je bez významných rozdílů v četnosti. Pouze počet nehod, u kterých nebyl zjištěn řidič z důvodu odjetí od nehody, stoupl za 5 let o 135 %.

Bezpečnost v dopravě by rozhodně neměla být podceňována. Každý jednotlivec přispívá svým chováním k celkové situaci v rámci dopravy na pozemních komunikacích. K tomu by měly sloužit akce zaměřené právě na zvyšování odpovědnosti každého účastníka silničního provozu. Bez pochyby je důležité se zaměřit i na činnost dopravní policie v oblasti zvyšování bezpečnosti dopravy, ať už formou výchovné či represivní činnosti. Tam, kde jde o život, by měly být prostředky využívány účelně a efektivně.

Seznam literatury

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

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

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

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

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

6 Přílohy

6.1 Příloha A

Dotazník pro veřejnost

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

Dotazník je anonymní.

Děkuji Bc. Stanislav Máška

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

1. Označte Vaši věkovou kategorii:

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

2. Označte Vaše pohlaví:

- muž
- žena

3. Vlastníte řidičské oprávnění?

- ano
- ne

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

- A
- B
- C
- D
- E
- žádnou

5. Jako účastník silničního provozu jste převážně:

- chodec
- řidič motorového vozidla
- cyklista
- profesionální řidič motorového vozidla

6. Překračujete nejvyšší povolenou rychlost?

- ano
- ne
- nevím

8. Používáte při jízdě bezpečnostní pásy?

- ano
- ne
- nevím

10. Řídíte někdy auto, které je v nevyhovujícím technickém stavu?

- ano
- ne
- nevím

12. Řídíte někdy vozidlo po požití alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek?

- ano
- ne
- Nevím

7. Stává se vám, že projedete na semaforu na červenou?

- ano
- ne
- Nevím

9. Telefonujete nebo píšete SMS při řízení protizákonným způsobem?

- ano
- ne
- Nevím

11. Předjíždíte v místech, kde je to zakázané?

- ano
- ne
- Nevím

13. Žádný popř. doplňte jaký

.....

- ano
- ne
- nevím

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

14. Překročení nejvyšší povolené rychlosti

- ano
- ne
- nevím

15. Jízda na červenou

- ano
- ne
- Nevím

16. Nedání přednosti v jízdě

- ano
- ne
- nevím

17. Telefonování nebo psaní SMS zpráv při řízení vozidla

- ano
- ne
- Nevím

18. Nevyhovující technický stav vozidla

- ano
- ne
- nevím

19. Předjíždění v místech, kde je to zakázané

- ano
- ne
- Nevím

20. Řízení vozidla po požití alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek

- ano
- ne
- nevím

21. Jiná.....

- ano
- ne
- nevím

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

(možno zaškrtnout více odpovědí)

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

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

- ano
- ne
- Nevím

Jak vnímáte kontroly dopravní policie na silnicích?

23. Měly by být častější

- ano
- ne
- nevím

24. Současný stav je vyhovující

- ano
- ne
- Nevím

25. Jiné.....

.....

26. Splňuje dle Vás „výchovní činnost“ Policie ČR v rámci bezpečnosti silničního provozu (prevence, represe) svůj účel?

- ano
- ne
- Nevím

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

- výborně
- velmi dobře
- dobře
- uspokojivě
- neuspokojivě

28. Chování většiny řidičů na silnicích hodnotíte jako:

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

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