

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**Řidič jako faktor ovlivňující bezpečnost
silničního provozu**

Autor práce: Martina Bustová, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Milan Kocík, MBA

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2024

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Martina Bustová, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Řidič jako faktor ovlivňující bezpečnost silničního provozu

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: The driver as a factor influencing road traffic safety

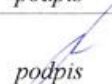
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů): JUDr. Milan Kocik, MBA




Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): Říjen 2023

Cíl bakalářské práce:

Cílem práce bude nalezení nejčastějších faktorů, které se podílejí na dopravních nehodách v Kraji Vysočina. Sekundárním cílem práce budou vlastní návrhy na opatření vedoucích ke snížení nehodovosti.

Student: Martina Bustová, DiS.	27.10.2023 datum	Bustová podpis
Vedoucí práce: JUDr. Milan Kocik, MBA	27.10.2023 datum	 podpis

Schvalují zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	8. 11. 2023 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	13. 11. 2023 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	17. 11. 2023 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval(a) samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucí(ho) a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucí(mu) bakalářské práce JUDr. Milanu Kocíkovi, MBA, za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. Děkuji také všem blízkým, kteří mě podporovali.

ABSTRAKT

BUSTOVÁ, M. *Řidič jako faktor ovlivňující bezpečnost silničního provozu: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2024. 67 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Milan Kocík, MBA

Bakalářská práce s názvem „*Řidič jako faktor ovlivňující bezpečnost silničního provozu*“ je primárně zaměřena na řidiče a jeho chování v silniční dopravě.

V teoretické části se autor zaměřil na řidiče motorových vozidel a jeho chování v silniční dopravě, zejména na agresivitu, rozhodovací schopnosti, pozornost a další faktory s ním spojené. Dále na vliv z hlediska věku řidiče, řidičskou praxi, náladu a zdravotní stav ovlivňující bezpečnost silničního provozu.

Hlavním cílem práce je nalezení nejčastějších faktorů, které se podílejí na dopravních nehodách v Kraji Vysočina. Dále sekundárním cílem práce jsou návrhy na opatření vedoucích ke snížení nehodovosti.

V rámci empirického výzkumu, kterému se autor věnuje ve své praktické části, je provedeno dotazníkové kvantitativní šetření, které se primárně zabývá názorem respondentů ohledně bezpečnosti v silniční dopravě. Z empirické části práce vychází výsledky verifikovaných či falzifikovaných dílčích průzkumných hypotéz.

Klíčová slova: řidič, silniční provoz, bezpečnost, agresivita, chování, pozornost, návykové látky

ABSTRACT

BUSTOVÁ, M. *Driver as a factor influencing road safety: bachelor thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2024. 67 pp. Supervisor: JUDr. Milan Kocík, MBA

The bachelor thesis titled "*Driver as a factor influencing road safety*" is primarily focused on the driver and his behavior in road transport.

In the theoretical part, the author focused on drivers of motor vehicles and their behavior in road transport, especially on aggressiveness, decision-making skills, attention and other factors associated with it. Furthermore, the influence in terms of the driver's age, driving practice, mood and health condition affecting road safety.

The main aim of the thesis is to find the most common factors that are involved in traffic accidents in the Vysočina Region. Furthermore, the secondary objective of the thesis is to propose measures leading to the reduction of accidents.

Within the empirical research, which the author deals with in his practical part, a quantitative questionnaire survey is carried out, which primarily deals with the opinion of respondents regarding road safety. The empirical part of the thesis is based on the results of verified or falsified partial exploratory hypotheses.

Key words: driver, road traffic, safety, aggressiveness, behavior, attention, addictive substances

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
2 Řidič	11
2.1 Věk řidiče	11
2.1.1 Starší řidiči	11
2.1.2 Mladší řidiči	12
2.2 Řidičská praxe	13
3 Faktory ovlivňující chování řidičů	14
3.1 Únava	14
3.2 Pozornost.....	15
3.3 Rozhodovací schopnosti.....	16
3.4 Agresivita	17
3.5 Stres.....	18
3.6 Osobnost řidiče.....	18
3.7 Monotonie	19
3.8 Jízda v noci.....	20
3.9 Alkohol a jiné návykové látky v silniční dopravě.....	21
3.9.1 Alkohol.....	21
3.9.2 Jiné návykové látky (drogy).....	22
4 Reakční doba.....	25
4.1 Bezpečná vzdálenost	26
5 Defenzivní jízda	28
5.1 Prevence	29
5.2 Prvky aktivní bezpečnosti	29
5.3 Prvky pasivní bezpečnosti.....	31
5.4 BESIP.....	33

5.5	Statistiky dopravních nehod.....	34
6	Stanovení hypotéz	37
7	Dotazníkové šetření.....	38
8	Ověření splnění cílů a pravdivosti hypotéz.....	53
	Závěr	55
	Seznam použitých zdrojů	57
	Seznam zkratk	60
	Seznam obrázků	61
	Seznam tabulek	61
	Seznam grafů.....	61
	Seznam příloh.....	63
	Přílohy	64

Úvod

Nezbytnou součástí našeho života je doprava, a s tím spojené i faktory, které ovlivňují bezpečnost silničního provozu. Jedním z mnoha faktorů je řidič. Téměř každý člověk se nějakým způsobem účastní silničního provozu a měl by být obeznámen s pravidly silničního provozu. Silniční doprava je nejrozšířenější dopravou v České republice. Neustále rozvíjející se doprava s sebou nese i negativní dopady, jako je hustota dopravních sítí ve velkých městech. Na bezpečnosti v silniční dopravě se podílí účastníci silničního provozu, zejména jejich chování, agrese, rozhodovací schopnosti, špatný zdravotní stav či únava. Většina z nás se každodenně stává účastníky silničního provozu, je tak nutné abychom věděli, jak se v něm bezpečně pohybovat. V dnešní době je doprava složitá a stresující, což mimo jiné způsobuje i vznik dopravních nehod.

Bakalářská práce je rozdělena na dvě části – teoretickou a praktickou. V teoretické části se zaměřím na řidiče motorových vozidel a jejich chování v silniční dopravě. Dále na vliv z hlediska věku řidiče, řidičskou praxi, náladu a zdravotní stav, ovlivňující bezpečnost silničního provozu. Dále budu charakterizovat příčiny chybového jednání řidičů, vedoucí ke vzniku dopravních nehod, zejména nedodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. Pro teoretickou část bude využita rešerše odborné literatury a dalších odborných zdrojů. Využita bude též analýza statistických dat. Pro zpracování praktické části, bude zvolena kvantitativní metoda, formou dotazníkového šetření pro veřejnost. Dotazník bude anonymní. Prostřednictvím dotazníku bych chtěla zjistit názor respondentů na bezpečnost v silničním provozu, případně jejich návrhy ke snížení nehodovosti.

Cílem práce bude nalezení nejčastějších faktorů, které se podílejí na dopravních nehodách v Kraji Vysočina. Sekundárním cílem práce budou vlastní návrhy na opatření vedoucích ke snížení nehodovosti.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je nalezení nejčastějších faktorů, které se podílejí na dopravních nehodách v Kraji Vysočina. **Sekundárním cílem** této práce jsou vlastní návrhy opatření, která by měla vést ke snížení počtu nehod.

„Práce“ je členěna do osmi hlavních kapitol a je rozdělena na teoretickou a praktickou část. V teoretické části budu věnovat pozornost základním pojmům, které mi pomohou nalézt odpověď na cíl mé práce. Teoretická část je především zaměřena na analýzu chování řidičů v silniční dopravě, a to s ohledem na jejich věk, řidičskou zkušenost, duševní stav a fyzický zdravotní stav, které mají vliv na celkovou bezpečnost silničního provozu.

Pro teoretickou část je využita rešerše odborné literatury a dalších odborných zdrojů. Využita bude též analýza statistických dat. Součástí "práce" bude provedení kvantitativního empirického průzkumu pomocí statistických dat získaných z Ředitelství dopravní policie Policejního prezidia České republiky za sledované období - leden 2023, zaměřující se na identifikaci nejčastějších příčin dopravních nehod, nejzávažnějších faktorů vedoucích k nim a vliv alkoholu a jiných návykových látek (drog) na tyto události, které se vyskytly na území České republiky.

V rámci empirického výzkumu, kterému se autor věnuje ve své praktické části, je provedeno dotazníkové kvantitativní šetření pro veřejnost, které se primárně zabývá názorem respondentů ohledně bezpečnosti v silniční dopravě. Z empirické části práce vychází výsledky verifikovaných či falzifikovaných dílčích průzkumných hypotéz.

Dotazník byl anonymní a obsahuje kombinaci uzavřených a otevřených otázek. Výsledky dotazníkového šetření byly vyhodnoceny pomocí grafického znázornění v procentuálním vyjádření.

2 Řidič

Zákon o silničním provozu vymezuje účastníka silničního provozu jako každého, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.¹ Z této právní definice vyplývá, že možnost být účastníkem silničního provozu je prakticky otevřena všem. Výjimkou jsou však osoby, které by vzhledem k věku nebo omezeným tělesným nebo duševním schopnostem mohly ohrozit bezpečnost silničního provozu, pokud nejsou přijata opatření k minimalizaci rizika ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Silniční provoz může být efektivní za podmínky, že právo řídit motorová vozidla bude uděleno pouze jednotlivcům, kteří prokázali odpovídající zdravotní a odbornou způsobilost. Tato způsobilost spočívá v pochopení pravidel silničního provozu a schopnosti ovládat motorové vozidlo na pozemních komunikacích.²

2.1 Věk řidiče

Z dat o dopravní nehodovosti vyplývá, že existují dvě hlavní rizikové skupiny řidičů. První skupinu tvoří mladí řidiči do 25 let, zatímco druhou skupinu představují senioři. Tyto dvě kategorie se totiž nejčastěji podílejí na dopravních nehodách.³

2.1.1 Starší řidiči

Starší řidiči často dodržují pravidla silničního provozu a projevují větší opatrnost. Nicméně, jsou zařazeni do druhé, poměrně rizikové skupiny řidičů. Senioři mohou občas projevovat nadměrnou opatrnost, což se projevuje častějším pomalým jízdním stylem a nadměrným brzděním, což může vést k potenciálním problémům na silnici. S vyšším věkem se u řidičů často projevuje zhoršení zdravotního stavu, zejména pokles zrakové schopnosti a pomalejší reakce. V důsledku toho vykazují starší řidiči relativně vyšší míru úmrtnosti. Jinými slovy, starší řidiči neohrožují v dopravě bezpečnost druhých, ale tím, že jsou méně fyzicky odolní, tak jim v případě nehody hrozí větší riziko zranění nebo úmrtí. Řidiči vyššího věku nejsou ani tak rizikem pro druhé, jako jsou spíše sami v ohrožení.⁴

¹ § 2 písm. a) zákona o silničním provozu.

² Jana Šmolíková Jiří Hoskovec Jiří Štikar. *Psychologie v dopravě*. Karolinum, 2003. ISBN 8024606062.

³ Mladí versus senioři: Dvě nejrizikovější skupiny řidičů, která více bourá? KOVAL, Vojtěch. *Autojournal.cz* [online]. 2023 [cit. 2024-04-01]. Dostupné z: <https://www.autojournal.cz/mladi-versus-seniori-dve-nejrizikovejsi-skupiny-ridicu-ktera-vice-boura-2/>

⁴ ŠUCHA, Matúš. Proč se v dopravě chováme, tak jak se chováme? A co s tím můžeme dělat. *Lidové noviny*, 2020. ISBN 978-80-7422-726-4.

Se stárnutím dochází k úpravám v návycích a strategii řízení. Senioři přizpůsobují své chování na silnici s cílem zajistit bezpečnost a pohodlí. Snížení rychlosti, vyhýbání se dopravním špičkám, nočním jízdám, dlouhým nebo neznámým trasám a řízení bez spolujezdce jsou opatření, která přijímají. Taktéž se vyhýbají řízení, pokud pocítují špatný zdravotní stav. Vliv stárnutí se projevuje i na schopnost řídit vozidlo.⁵

Do rizikové skupiny se řadí starší řidiči, jelikož je u nich vyšší riziko zavinění dopravních nehod. Je zde otázka, v kolika letech se dá řidič považovat za staršího? Odborníci se ve svých výzkumech zaměřili na tuto skupinu, kde se starší řidiči považovali za osoby ve věku nad 50, 55, 65, 70 nebo 80 let.⁶

2.1.2 Mladší řidiči

Mladší řidiči mají naopak rychlejší reakci na situaci v dopravě, ale snadno si nechají odpoutat pozornost nejčastěji mobilním telefonem. Častou příčinou dopravních nehod může být například ztráta kontroly nad vozidlem při vyšší rychlosti, nedostatek pozornosti k únavě nebo přeceňování vlastních schopností. Riziko nehodovosti mladých řidičů není zvýšeno pouze biologickou a psychickou nevyzrálostí, ale také nedostatečně rozvinutými řidičskými dovednostmi spojenými s omezenou zkušeností a individuálním výkonem. Toto riziko může být patrné zejména při narušení nebo rozptýlení pozornosti během řízení v komplexních situacích, kdy je třeba soustředit se na více podnětů současně. Příkladem může být situace, když chodec neočekávaně přechází silnici a řidiči musí rychleji zareagovat, i když byli předtím zaměřeni jinam – například při ladění rádia, rozhovoru se spolujezdcem nebo jiných rozptýleních.⁷

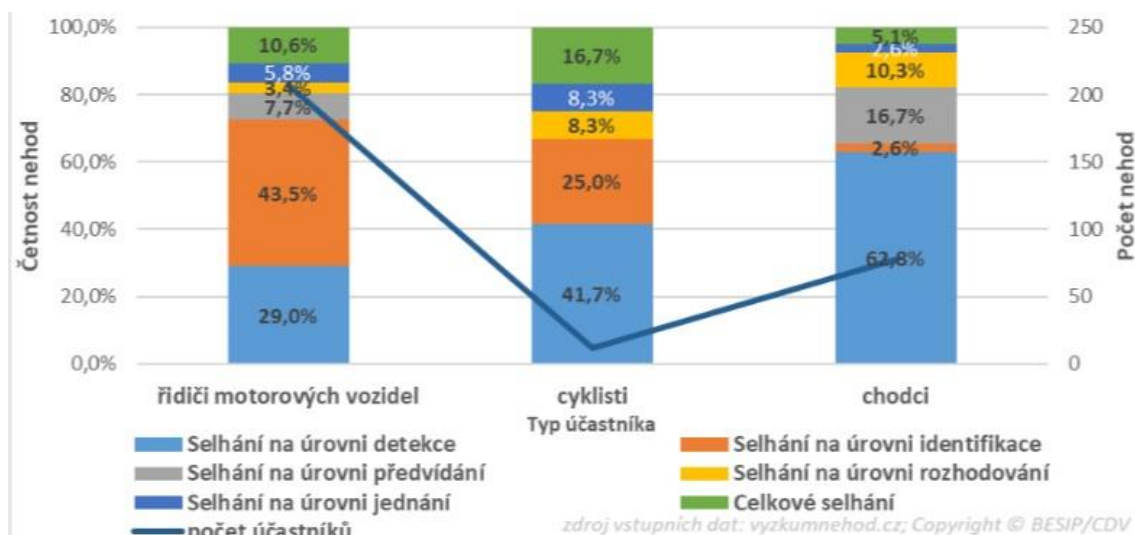
Jen málokterý mladý řidič si uvědomuje, že nese odpovědnost za osoby, které přepravuje. Často mají problémy s řešením krizových situací a předvídáním reakcí ostatních účastníků silničního provozu. Na pozemních komunikacích často jezdí rychleji než je bezpečné.

⁵ HAMERNÍKOVÁ, Veronika. *Základy dopravní psychologie nejen pro prof. řid.* 2010. ISBN 978-80-7013-517-4.

⁶ Jiří Štikar Jiří Hoskovec Jana Šmolíková. *Psychologie v dopravě.* Karolinum, 2003. ISBN 8024606062.

⁷ ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠTIKAROVÁ. *Psychologie v dopravě.* Praha: Karolinum, 2003. ISBN 8024606062.

Graf 1 - Klasifikace úrovní selhání účastníků silničního provozu ve věkové skupině 15-24 let.



Zdroj: centrum dopravního výzkumu (2020)

2.2 Řidičská praxe

Řidiči bez zkušeností jsou náchylnější k nehodám, neboť jejich schopnost řídit vyžaduje vyšší míru pozornosti a vizuálního vnímání v porovnání se zkušenými řidiči, kteří již provádějí činnosti spojené s řízením automaticky. Naopak starší řidiči více spoléhají na své zkušenosti, osvojené postupy a automatizované funkce při řízení, a to zejména při předvídání a plánování. Tuto strategii volí z několika důvodů, včetně potřeby kompenzovat přirozený úbytek ostrého vnímání a pomalejší reakční doby, které by mohly ztížit jejich schopnost reagovat novým způsobem.

Mladší a nezkušení řidiči mají tendenci se snáze než zkušení soustředit na rušivé podněty nebo na věci, které nesouvisejí s řízením. Vzhledem k tomu, že ještě nemají řízení plně zautomatizované, mohou v složitých situacích čelit větším obtížím při sledování dopravní situace, manipulaci s vozem a rozhodování. Tímto se zvyšuje jejich riziko chyb, omylů nebo dokonce účasti v dopravní nehodě.⁸

⁸ ŠUCHA, Matúš. Proč se v dopravě chováme, tak jak se chováme? A co s tím můžeme dělat. Lidové noviny, 2020. ISBN 978-80-7422-726-4.

3 Faktory ovlivňující chování řidičů

Při řízení vozidla je řidič nepřetržitě pod vlivem různorodých faktorů, které ovlivňují jeho pozornost a způsob řízení. *Tyto faktory mohou být rozděleny do několika kategorií:* a) *senzorické* – týkající se smyslových orgánů, b) *psychosomatické* – ovlivňující psychický stav a myšlenky, c) *emoční* – související s emocemi, d) *klimatické* – zahrnující vnější povětrnostní podmínky, a e) *ergonomické* – týkající se ovládacích prvků a vybavení vozidla. Mezi časté faktory ovlivňující chování řidičů patří konzumace alkoholu a návykových látek, stres, únava, emoční stavy, doba vlastnění řidičského oprávnění a věk řidiče.

3.1 Únava

Únava hraje významnou roli ve velkém procentu dopravních nehod, což je odhadováno v rozsahu 10-50 %. Mezi mladými řidiči je řízení v únavovém stavu relativně běžné, což je ovlivněno faktory životního stylu. Kromě toho se většina profesionálních řidičů a osob pracujících ve vícesměnných provozech často potýká s únavou, která je důsledkem pracovních podmínek. Únava výrazně prodlužuje reakční dobu řidiče a v některých případech může vést k mikro spánku. Únava se projevuje například přehnanou reakcí na banální podněty. Jedním z nejvýraznějších projevů únavy je právě zmíněný mikro spánek. Tyto situace často končí opuštěním jízdního pruhu a narušením plynulosti okolního provozu nebo dokonce vedou k dopravním nehodám.⁹

Řízení automobilu představuje pro člověka duševně náročný úkol, vyžadující neustálou soustředěnost a věnování pozornosti. Každý řidič má individuální schopnost vnímat únavu a odlišovat stav, kdy již začíná pociťovat únavu. Nicméně není vhodné spoléhat na to, že únavu lze překonat a řidič bude schopen řídit vozidlo bez nutnosti přestávky.¹⁰

⁹ ŠUCHA, Matúš. Proč se v dopravě chováme, tak jak se chováme? A co s tím můžeme dělat. Lidové noviny, 2020. ISBN 978-80-7422-726-4.

¹⁰ Štikar, J., Hoskovec, J., & Šmolíková, J. (2006). Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe). Karolinum.

Dalšími faktory ovlivňujícími únavu mohou být zdravotní problémy řidiče, a to včetně:

- *problémů s trávením,*
- *onemocnění srdce,*
- *stresu,*
- *užívání drog a alkoholu,*
- *duševních poruch.*

Únavu lze rozdělit na aktivní a pasivní formu. Aktivní únava vzniká v důsledku fyzického a psychického vyčerpání. Naopak pasivní únava vzniká v situacích, kdy řidič provádí rutinní a naučené postupy, spoléhá na zažité situace a v důsledku toho nevyžaduje dostatečnou mentální zátěž. Tím pádem dochází ke snížení úsilí vynaloženého na dané úkoly.¹¹

3.2 Pozornost

Řidič během jízdy zpracovává informace, rozhoduje a vyhodnocuje, jak bude reagovat. Duševní funkce, která mu tuto schopnost umožňuje, zahrnuje pozornost, její vytrvalost, kvalitu, soustředění na správný směr a také pružnost. Řízení není pouze o vnímání množství informací současně, ale také o udržení časové stability pozornosti. Pokud by řidič přestal sledovat cestu, mohlo by to mít vážné důsledky a vést k havárii.

Pozornost může být ovlivněna nezkušeností řidičů nebo stresem.

Ve chvíli, kdy se řidič nevěnuje plně řízení a zaměřuje svou pozornost na něco jiného - například navigaci, telefonováním, čtením si billboardu nebo řešení problému, který nelze odložit - vzniká stav ohrožení. Většina dopravních nehod je způsobena právě nedostatkem plné pozornosti ze strany řidiče. Při vysoké rychlosti vozidla stačí pouhá vteřina nepozornosti k ujetí značné vzdálenosti, což může rozhodnout o tom, zda řidič stihne reagovat či nikoliv.¹²

Existují tři druhy, které ovlivňují řidičovu pozornost – myšlenkové, vizuální a manuální. Myšlenkové narušují pozornost tím, že směřují myšlenky řidiče jiným směrem

¹¹ European Transport Workers' Federation: Únava řidičů v evropské silniční dopravě [online]. 2021 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2021/06/Fatigue-REPORT-CZ-1.pdf>

¹² Rozptýlení pozornosti řidiče. *Observační silničního provozu* [online]. 2007 [cit. 2024-04-01]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/rozptyleni-pozornosti-ridice/?id=1301>

než je řízení vozidla. Vizualní odvádějí pozornost řidiče od sledování silnice. Manuální znamená, že řidič přestává držet volant.¹³

Zde jsou faktory, které často odvádějí pozornost od řízení vozidla:¹⁴

- Mobilní telefon – řidič často ztrácí soustředění při telefonování, i když udržuje vizuální kontakt s provozem. Při jízdě na dálnici rychlostí 130 km/h může řidič ujet za 1 vteřinu 36 metrů. Během 5 vteřin pozornosti věnovaných telefonu může urazit až 180 metrů bez kontroly.
- Hudba – Rychlá hudba může řidiče přimět k nebezpečné rychlé jízdě a zvýšit chybovost. Hlasitá hudba nebo ta, kterou řidič zná, negativně ovlivňuje pozornost, když se zaposlouchá do hudby a zanedbává dění na silnici.
- Jídlo – Stravování za volantem obecně rozptyluje a omezuje řidiče. Otevírání lahve za jízdy není bezpečné. V některých zemích (např. Velká Británie a Španělsko) je stravování za jízdy zakázáno a trestáno pokutou.
- Spolujezdec nebo děti na zadních sedačkách – Otočení se dozadu na zadní sedačky je častou chybou řidičů. Při delších cestách je lepší zahájit konverzaci se spolujezdcem, aby se předešlo možnému mikro spánku.

3.3 Rozhodovací schopnosti

Rozhodování řidiče během řízení vozidla vychází z jeho informací o dané situaci a především z jeho znalostí a zkušeností, stejně jako z prostředí a okolností. Řidiči se mohou ocitnout v časové tísní, a na základě neúplných informací musí rychle rozhodovat, přičemž zkušenější řidiči mají v tomto ohledu výhodu. Faktorem ovlivňujícím rozhodování při předjíždění a na křižovatkách je tzv. psychologická přednost. Tímto pojmem se v užším smyslu rozumí vzdání se pravidlem stanovené přednosti na silničních křižovatkách, a v širším smyslu i prosazování přednosti v jízdě tam, kde ji řidič nemá... K tomuto jevu dochází zejména v důsledku rozhodování s neúplnými informacemi, stejně

¹³ Víte, co nejvíc odvádí naši pozornosti od řízení? [online]. 2021 [cit. 2024-02-07]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/vite-co-nejvic-odvadi-nasi-pozornosti-od-rizeni-21006690>

¹⁴ Věci, které nejvíce odvádějí pozornost od řízení. Srovnator [online]. 2021 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.srovnator.cz/clanky/veci-ktere-nejvice-odvadeji-pozornos>

tak v případech, kdy vzdání se přednosti je záměrné, a konečně i v situacích, kdy k jevu psychologické přednosti dochází reflexivně.¹⁵

V dopravní situaci mohou nastat čtyři případy z hlediska vnímání důležitých podnětů:¹⁶

- Objeví se podnět, který řidič správně rozpozná.
- Objeví se podnět, ale řidič ho nerozpozná.
- Podnět se neobjeví a řidič to správně rozpozná.
- Podnět se neobjeví a řidič se domnívá, že ho rozpoznal.

3.4 Agresivita

V dopravě se projevuje agresivní chování řidičů nerespektováním a záměrným porušováním pravidel silničního provozu, přičemž tato jednání mohou mít za následek vysoké riziko zranění nebo dokonce usmrcení jak řidiče, tak i ostatních účastníků. Agresivní chování se také projevuje úmyslným omezováním a ohrožováním ostatních účastníků silničního provozu, stejně jako nezodpovědností, netolerancí vůči druhým nebo vyvoláváním rizikových situací. Může se jednat o konkrétní projevy, jako je nerespektování stanovené rychlosti, předjíždění na místech, kde je to zakázáno (např. v blízkosti křižovatky, u železničního přejezdu nebo přechodu pro chodce), nesprávné předjíždění v situacích, kdy není bezpečné se zařadit zpět, nerespektování světelné signalizace, nedání přednosti v jízdě nebo nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly.¹⁷

Larson klasifikoval agresivní řidiče do pěti skupin:¹⁸

- 1.) **Závodník s časem** - Snaží se dosáhnout cíle své cesty v co nejkratším časovém úseku.
- 2.) **Soutěživý agresor** - Zvyšuje své sebevědomí tím, že se například na světelné křižovatce při zeleném světelném signálu snaží jet rychleji než řidič vedlejšího vozidla.

¹⁵ Jana Šmolíková Jiří Hoskovec Jiří Štikar. *Psychologie v dopravě*. Karolinum, 2003. ISBN 8024606062.

¹⁶ Jana Šmolíková Jiří Hoskovec Jiří Štikar. *Psychologie v dopravě*. Karolinum, 2003. ISBN 8024606062.

¹⁷ Šucha, M. (2009). *Agresivita na cestách*. Univerzita Palackého v Olomouci.

¹⁸ LARSON, John A. *Steering Clear of Highway Madness: A Driver's Guide to Curbing Stress & Strain*. Oregon, 1996.

- 3.) **Pasivní agresor** - Omezuje ostatní řidiče například rychlou jízdou nebo předjížděním.
- 4.) **Strážce** - Snaží se udržovat jakýsi dozor nad provozem.
- 5.) **Narcista** - Řídí se pravidly týkajícími se jízdního chování.

3.5 Stres

Stres může ovlivnit řidiče a jeho chování v silničním provozu jak pozitivně, tak negativně. Pozitivním vlivem stresu může být zvýšená bdělost řidiče a rychlejší reakce. Naopak negativním vlivem může být nervozita za volantem, špatná nálada řidiče, nevhodné gestikulování rukama směrem k ostatním účastníkům silničního provozu nebo projevy agresivního chování. Jízda ve velkoměstě, průjezd složitou neznámou křižovatkou, setkání s osvětlenou nebo naopak neosvětlenou křižovatkou, projíždění kolem nákladních automobilů a řízení v dopravní zácpě jsou situace, které mohou vyvolat stres v oblasti dopravy.

Stres doprovází všechny osoby v každodenním životě, což se projevuje i při manévrování s motorovým vozidlem. Škála stresu závisí na postoji jednotlivce k problému, ne na tom, co se skutečně stalo.¹⁹

3.6 Osobnost řidiče

Osobnost lze vymezit jako jednotlivce s celým spektrem jeho mentálních a fyzických charakteristik. Představuje komplex determinantů prožívání a chování. *Smékal identifikuje šest klíčových složek osobnosti, a to strukturu těla, temperament, zaměření, schopnosti, charakter a životní dráhu.*²⁰

V osobnosti bezproblémového řidiče dominuje vyrovnaná struktura, emotivní stabilita, přizpůsobivost, sebeovládání, přiměřená sebedůvěra, odolnost vůči stresu, svědomitost a spolehlivost. Taktéž se projevuje sociální složka, zahrnující altruismus vyjádřený snahou myslet na ostatní a předvídat jejich chování. Naopak řidič, který je častěji zapleten v dopravních nehodách, má tendenci být svéráznější, egocentrický, dynamický, agresivnější, emotivnější a jeho osobnost je disharmonicky strukturovaná. Tento jedinec může trpět oslabenou regulací, porušeným sebehodnocením, avšak stále

¹⁹ ŠUCHA, Matúš. Dopravní psychologie pro praxi. Praha : Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247 4113-0.

²⁰ Smékal, V. (2002). Pozvání do psychologie osobnosti. Člověk v zrcadle vědomí a jednání. Brno: Barrister & Principal.

vykazuje přiměřenou psychickou výkonnost. Neselhávající jedinci jsou charakterizováni vysokou úrovní výkonnosti, adaptabilitou, odpovědností, citovou vyrovnaností, schopností se ovládat a schopností překonávat zátěž a stres.²¹

3.7 Monotonie

Jedná se o proces, který vychází z nízkého zatížení řidiče. V důsledku monotónnosti okolního prostředí a opakovaných jednoduchých pracovních úkolů dochází k poklesu úrovně bdělosti řidiče. Monotonie se nejčastěji vytváří na dlouhých, rovných cestách s nízkou frekvencí provozu nebo na cestách, které jsou pro řidiče velmi dobře známé.²² Projevuje se ospalostí, únavou a s tím spojené zvýšení doby reakce. Tento jev je významný zejména v oblasti dopravy, kde lze uvést jako typický příklad železniční dopravu, jízdu po dálnici v nočních a ranních hodinách, nebo jízdu v mlze. Řidiči jsou na známé trase také méně pozorní a jejich chování má tendenci být automatické.²³

Hlavním problémem spojeným s monotonií je, že vyvolává ospalost, únavu a snižuje reakční časy. Nebezpečí spojené s monotonií se zejména vyskytuje při jízdě po dálnici v nočních a ranních hodinách. Monotonie ovlivňuje především řidiče v profesní sféře, kde má často vliv na dopravní nehody.²⁴ Přestože se zdá, že u profesionálních řidičů je menší počet nehod způsobených ospalostí či únavou spojenou s monotónností než u řidičů neprofesionálních, tato problematika je často přehlížena. Zajímavým zjištěním v této oblasti přišli Summala a Mikkola (1994), kteří ukázali, že profesionální řidiči nejsou paradoxně tolik ovlivněni ospalostí a únavou způsobenou monotónností jako jejich neprofesionální protějšky, i když o této problematice se hovoří méně často.²⁵

²¹ Havlík, K. (2005). Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál.

²² DRÁPELA, Emil. Lidský faktor v dopravě. Transport research centre. 1 st, 2013.

²³ Jana Šmolíková, Jiří Hoskovec, Jiří Štikar. Psychologie v dopravě. Karolinum, 2003. ISBN 8024606062.

²⁴ Seitl, M. & Šucha, M. (Eds). (2010). Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel. Ministerstvo dopravy. [cit. 2024-02-19]. Dostupné z: <https://docplayer.cz/195919-Manual-doporucenych-psychodiagnostickych-metod-pro-vysetrovani-a-posuzovani-psychicke-zpusobilosti-k-rizeni-motorovych-vozidel.html>

²⁵ Summala, H. & Mikkola, T. (1994). Fatal accidents among car and truck drivers: effects of fatigue, age and alcohol consumption. Human Factors, 36(2), 315-326.

3.8 Jízda v noci

Mnoho řidičů pociťuje při noční jízdě větší bezpečí kvůli klidnější atmosféře na silnicích. Nicméně za tmy se zhoršuje vidění a orientační smysl, což může způsobit významný stres. Je důležité předvídat na silnicích nejen chodce a cyklisty, kteří nejsou osvětleni, ale také ti, kteří nejsou z dálky viditelní.²⁶

V dopravních situacích při noční jízdě lze konstatovat, že rozlišitelnost jasů je omezená, citlivost na oslnění vysoká a odhad rychlosti a vzdálenosti logicky ztížen ve srovnání s denním světlem. Adaptací na tmu se rozumí schopnost člověka rozeznávat tvary předmětů i při jasu nižším než je několik setin nitu, avšak barvy jsou v této situaci obtížně rozpoznatelné. Zvláštní pozornost by měla být věnována viditelnosti chodců jak ve dne, tak i v noci. Je důležité vzít v úvahu, že tmavý oděv chodců pohlcuje více světla a odráží méně než oděv světlý.²⁷

Obrázek 1: Viditelnost v noci



Zdroj: Policie České republiky

²⁶ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY - KŘP Středočeského kraje. Viditelnost. [Online] 2. 12 2020. [cit. 2024-02-19]. <https://www.policie.cz/clanek/or-melnik-zpravodajstvi-viditelnost.aspx>.

²⁷ ŠTIKAR, J.; HOSKOVEC J. a ŠMOLÍKOVÁ J. Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe). Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.

3.9 Alkohol a jiné návykové látky v silniční dopravě

Návykové látky představují významné riziko pro bezpečnost v silniční dopravě, zejména kvůli snadné dostupnosti a oblíbenosti nelegálních drog a alkoholu mezi mladou generací. Při řízení jak motorového, tak nemotorového vozidla je klíčové, aby řidič projevoval plnou soustředěnost a koncentraci. Řízení pod vlivem návykových látek jednoznačně patří mezi závažná porušení dopravních předpisů, což ohrožuje všechny zájmy chráněné zákonem. Jízda pod vlivem alkoholu se často stává hlavním faktorem přispívajícím k vzniku vážných dopravních nehod.²⁸

3.9.1 Alkohol

Alkoholickým nápojem je nápoj, který obsahuje více než 0,5 % objemového ethanolu. (Zákon č. 65/2017 Sb.) V České republice je vysoká spotřeba alkoholických nápojů, která každým rokem nadále roste. Statistiky naznačují, že český národ patří mezi největší konzumenty alkoholu obecně, přičemž pivo zaujímá přední místo v tomto trendu. Alkohol však patří mezi silně návykové látky. V mnoha státech je alkohol společensky akceptován a vnímá se spíše jako běžná součást každodenního života než jako droga. Přestože je alkohol široce tolerován, je velice nebezpečný a má výrazné negativní dopady na zdraví.²⁹

Česká republika má jako jeden z mála států zaveden režim nulové tolerance k alkoholu v dopravě. Alkohol může v některých případech vyvolat nadměrné sebevědomí či dokonce agresivitu. Větší množství má tlumivý účinek a opilý jedinec pak často usíná. Alkohol výrazně ovlivňuje naše smyslové vnímání, což má za následek tunelové vidění, kdy se naše pole zorného vějíře zužuje. Dochází také k pomalejším reakcím a snížené schopnosti rozlišovat barvy.³⁰

Nebezpečí, které většina řidičů podceňuje, spočívá v zbytkovém alkoholu a následné kocovině s celkovým útlumem. Odborníci uvádějí, že tělo potřebuje zhruba 2-3 dny k úplnému zotavení po "středním zatížení alkoholem". Během období kocoviny byla prokázána výrazně zhoršená schopnost řídit, což bylo potvrzeno prostřednictvím experimentů na trenažérech a zkušebních jízdách.

²⁸ Návykové látky a jejich vliv na bezpečnost silničního provozu [online]. [cit. 2024-02-19]. Dostupné z: <https://www.cd.v.cz/tisk/navykovye-latky-a-jejich-vliv-na-bezpecnost-silnicniho-provozu>

²⁹ LATA, Jan a Tomáš VANÁSEK. Kritické stavy v hepatologii. 1. vyd. Praha: Grada, 2005, s. 53, ISBN 80-247-0404-8.

³⁰ Návykové látky a jejich vliv na bezpečnost silničního provozu [online]. [cit. 2024-02-19]. Dostupné z: <https://www.cd.v.cz/tisk/navykovye-latky-a-jejich-vliv-na-bezpecnost-silnicniho-provozu>

3.9.2 Jiné návykové látky (drogy)

Ve srovnání s alkoholem je situace u drog odlišná. Každý jednatel reaguje na drogy zcela individuálně. Mezi mladou generací stále vzrůstá počet konzumentů marihuany, a s tím také narůstá počet řidičů motorových vozidel, kteří užívají marihuanu. Konopí obsahuje Tetrahydrokanabinol (THC), což je psychoaktivní látka, která je zjistitelná i po třech týdnech od konzumace. Každá z návykových látek má odlišný účinek na lidskou psychiku a ovlivňuje psychické a psychomotorické vlastnosti řidiče různým způsobem. Tyto rozdíly se projevují v odlišném chování řidiče v závislosti na tom, jakou návykovou látku právě užil.³¹

Každoročně způsobuje užívání jiných návykových látek při řízení motorového vozidla mnoho dopravních nehod s výraznými materiálními a zdravotními následky. Návykové látky můžeme klasifikovat podle různých kritérií. Existují látky s přírodním původem, ale také látky vytvářené uměle. Z hlediska právního rámce můžeme tyto látky obecně rozdělit na legální a nelegální. Pokud se zaměříme na jejich účinky na člověka, návykové látky mohou být tlumivé, stimulační nebo halucinogenní.³²

Drogy a jejich vliv na schopnost řídit motorové vozidlo

- **Konopné látky (marihuana, hašiš)** - Zkrácení doby reakce, snížení koncentrace, bezstarostnost a snížená schopnost udržet trajektorii (střední čáru) jsou negativními důsledky, které lze vyrovnat snížením rychlosti.
- **Halucinogeny** - Problémy s orientací, poruchy vnímání barev a tvarů, agresivní tendence a snížený pud sebezáchovy jsou negativními jevy, které mohou způsobit nepředvídatelné chování řidiče při komplexních halucinacích.
- **Stimulancia (amfetaminy, kokain, extáze)** - Riskantní chování, rychlá jízda, opouštění jízdního pruhu a odbočování ze silnice, nebo vlnkovitá jízda. Často se vyskytují kolize při vysokých rychlostech.
- **Opiáty (heroin)** - Zhoršení reflexů, prodloužení doby reakce a podcenění rizikových situací jsou významnými projevy syndromu z odnětí, který řidiče zcela omezuje v schopnosti řízení.

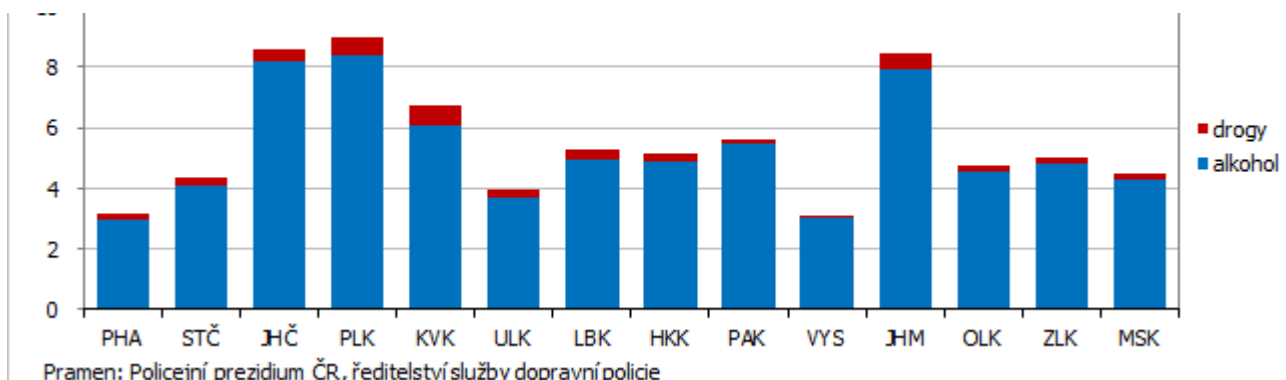
³¹ Návykové látky a jejich vliv na bezpečnost silničního provozu [online]. 4.9. 2018 [cit. 2024-02-19]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/navykove-latky-a-jejich-vliv-na-bezpecnost-silnicniho-provozu>

³² Návykové látky (drogy) [online]. Státní zdravotní ústav ČR. [cit. 2024-02-19]. <https://www.nzip.cz/clanek/323-navykove-latky-drogy>.

- **Sedativa (antidepresiva, anxiolytika, např. benzodiazepiny)** - Omezená pozornost, útlum až spánek. Značným problémem zůstává nedostatečné informování pacienta o možných nežádoucích účincích léčby.
- **Etanol (alkohol) – dále je vliv etanolu rozdělen do kategorií podle jeho koncentrace v krvi (‰)**
 - 0,2 až 0,5 g/kg – Schopnost řídit se prokazatelně zhoršuje. Nárůst tendence riskovat, vzestup nepřiměřené sebedůvěry; klesá schopnost rozpoznat pohybující se světla a odhadnout vzdálenosti; řidič si není vědom svého stavu a naopak má sklon se přeceňovat a podstupovat rizika.
 - 0,5 až 0,8 g/kg - Výrazné prodloužení reakční doby s narušením postřehu. Narůstá přeceňování vlastních schopností, obtížné přizpůsobení očí při přechodu mezi světlem a tmou a naopak, zhoršení vnímání barev (zejména červené!), snížená schopnost soustředění; poruchy rovnováhy, což je prakticky významné zejména pro motocyklisty a cyklisty; dále se zhoršuje odhad vzdáleností.
 - 0,8 až 1,2 g/kg - Narušení vnímání okrajů zorného pole (tzv. tunelové vidění), doprovázené dalším snižováním soustředění a prodlužováním reakční doby; zvyšuje se bezohlednost při řízení.
 - 1,2 a více g/kg - Další omezení schopnosti řídit - potíže se soustředěním, prodloužení reakční doby, další pokles rovnováhy a snížená kritičnost; zhoršení schopnosti orientace. I velmi zkušený řidič se v této situaci může dopustit závažných chyb, jako je například sešlápnutí plynu místo brzdy.³³

³³ *Drogy a řízení* [online]. 2008, šestý [cit. 2024-02-24]. Dostupné z: https://www.drogy-info.cz/data/obj_files/4601/577/Zaostreno%20_na_drogy_200802_web.pdf

Graf 2 - Nehody pod vlivem alkoholu a drog



Zdroj: PČR (2022)

4 Reakční doba

Reakční doba, známá také jako reakční rychlost řidiče, je časový interval mezi vznikem nenadálé události a reakcí řidiče na tuto událost. Standardně se pohybuje kolem 0,2 sekundy při běžných situacích. Následná reakce se obvykle pohybuje v rozmezí 0,4 až 0,8 sekundy, avšak tato doba je vždy ovlivněna věkem řidiče, úrovní pozornosti, fyzickou kondicí a dalšími faktory. Reakční dobu lze rozčlenit do tří složek: optické reakce, psychické reakce a svalové reakce.³⁴

V kritických situacích mají významný vliv na reakční dobu řidiče některé klíčové faktory: osobnostní a povahové vlastnosti, řidičské zkušenosti a dovednosti, znalost okolí, schopnost předvídat rizikové situace, schopnost správně posoudit vhodnou reakci a samotná reakční doba. Druh nebo model vozidla může také značně ovlivnit reakční dobu. Za některých okolností se může prodloužit, například pokud je řidič vyzván k provedení složitější reakce nebo musí reagovat na více podnětů současně. V těchto případech se reakční doba může prodloužit až na dva sekundy, například pokud řidič mluví a současně musí rychle zpomalit.³⁵

Percepčně-reakční dobu lze rozčlenit do tří složek. První složkou je doba, kterou řidič potřebuje k zachycení vnějšího vjemu a jeho následnému rozpoznání. Druhou složkou je čas, během něhož se řidič musí rozhodnout, jaký úkon vykoná. Třetí složkou je doba trvání samotného úkonu, který se řidič rozhodl provést. Doba trvání těchto tří složek je závislá na konkrétní situaci, pozici vozidla a jeho rychlosti.³⁶

Reakce řidiče na náhlý podnět lze rozdělit do tří časových úseků:³⁷

- A. **Doba vnímání** – interval od okamžiku, kdy se nebezpečí objeví v zorném poli řidiče, po dobu, kdy se řidič soustředí na tuto situaci.
- B. **Psychická reakční doba** – čas, který řidič potřebuje k analýze a rozhodnutí, jak adekvátně zareagovat na dané nebezpečí.

³⁴ JIŘÍ ŠTIKAR, JIŘÍ HOSKOVEC. Přehled dopravní psychologie. 1. Praha: Karolinum, 1995, 80 s. ISBN 80-7066-981-0.

³⁵ JIŘÍ ŠTIKAR, JIŘÍ HOSKOVEC. Přehled dopravní psychologie. 1. Praha: Karolinum, 1995, 80 s. ISBN 80-7066-981-0.

³⁶ MCGEE, H., W. HOOPER, K. G HUGHES a W. E BENSON. Highway Design and Operations Standards Affected by Driver Characteristics. Volume 2. Final Technical Report. 2. 1983.

³⁷ DROŹDZIEL, Paweł, Sławomir TARKOWSKI, Iwona RYBICKA a Rafał WRONA. Drivers' reaction time research in the conditions in the real traffic. Open Engineering. 2020, 10(1), 35-47. ISSN 2391-5439. Dostupné z: doi:10.1515/eng-2020-0004

C. **Doba přesunu** – interval, který zabere přesun nohy z akceleračního pedálu na brzdový pedál – fyzická část reakce.

4.1 Bezpečná vzdálenost

Pokud se řidič plně věnuje řízení, začíná proces s optickým vjemem. Následně probíhá psychická reakce, kde řidič vyhodnocuje optický vjem, jako jsou rozsvícená brzdová světla, rychlost přiblížení k vozidlu vpředu, a další aspekty, a následuje rozhodování. Poté následuje svalová reakce, jako je přesun chodidla pravé nohy z plynového pedálu na brzdový pedál a jeho sešlápnutí. Následně dochází k technické odezvě systémů vozidla, což zahrnuje vymezení vůlí, dosednutí brzdového obložení na pracovní plochu provozní brzdy, a konečně reakce vozidla na náběh plného brzdného účinku.³⁸

U osobních vozidel je minimální doporučený rozestup stanoven na 2 sekundy. V případě nákladních vozidel, kvůli jejich větší hmotnosti a delší brzdné dráze, je toto doporučení zvyšováno na minimálně 2,5 sekundy. Je však důležité zdůraznit, že tyto hodnoty jsou pouze minimálními mezními hodnotami a pro zvýšení bezpečnosti je vhodné dodržovat ještě větší rozestup.

Reakční doba řidiče se totiž může výrazně lišit u každého jednotlivce, s ohledem zejména na věk řidiče a jeho únavu. Dalšími faktory ovlivňujícími schopnost zpomalit a zastavit vozidlo jsou stav brzd, včetně jejich prodlevy a intenzity, a také adhezní vlastnosti povrchu vozovky.³⁹

V právních předpisech České republiky, konkrétně v zákoně č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů, je v § 19 stanovena definice bezpečné, případně bezpečnostní podélné vzdálenosti za vozidlem.

³⁸ BRADÁČ, A. a kol. Soudní inženýrství. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 1999. 725 s. ISBN 80-7204-133-9.

³⁹ Centrum služeb pro silniční dopravu: Bezpečná vzdálenost mezi vozidly [online]. 2015 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/378-bezpecna-vzdalenost-mezivozidly>

Obrázek 76 - Bezpečná vzdálenost



Zdroj: *Besip.cz*

5 Defenzivní jízda

Defenzivní jízda znamená bezpečnou jízdu. Tento koncept byl poprvé představen v 50. letech Američanem Haroldem Smithem, zakladatelem národní profesionální výcvikové společnosti pro řidiče. Již od počátku měl za cíl snížit vysokou míru dopravních nehod, která v té době působila alarmujícím způsobem. Na silnicích tehdy umíralo více lidí než v průběhu válek. Klíčovou roli v defenzivní jízdě hraje reakční doba řidiče. Schopnost rychle vnímat a adekvátně reagovat na okolní situace může výrazně přispět k celkové bezpečnosti na silnicích.⁴⁰

Prvních pět zásad defenzivního řízení automobilu vytvořil v padesátých letech 20. století Američan Harold Smith pod názvem Systém defenzivního řízení Smith (Smith System Of Defensive Driving):⁴¹

- **Předvídejte, co se stane.** Podle Smithe byste měli řídit tak, abyste byli schopní odhadnout dění v příštích 15 vteřinách, nejen s ohledem na vozidlo před vámi. Zaměřte se na vnímání širšího okolí a sledujte i ostatní události kolem sebe.
- **Využívejte periferní vidění.** Jak již bylo uvedeno v prvním bodě, buďte pozorní na chodce, ostatní řidiče a potenciálně nečekané situace, jako je například možnost, že by někdo mohl neočekávaně vstoupit na silnici, zejména pokud jde o děti.
- **Nefixujte se pouze na auto před vámi.** Pravidelně se dívejte do stran, abyste zachytili i události mimo váš přímý zorný úhel.
- **Využívejte zpětná zrcátka.** Pravidelně kontrolujte své okolí pomocí zpětných zrcátek, abyste měli přehled o dění za vámi a kolem vašeho vozidla.
- **Dávejte o sobě vědět.** Používejte blinkry a klakson k signalizaci svých záměrů, a udržujte oční kontakt s ostatními účastníky silničního provozu. Komunikace skrze více smyslů je klíčová pro bezpečnou jízdu.

⁴⁰ *Defenzivní jízda – znáte pravidla bezpečného řízení?* [online]. , Anna Macurová. 2023 [cit. 2024-03-03]. Dostupné z: <https://autotrip.cz/co-je-to-defenzivni-jizda/>

⁴¹ *Defenzivní jízda – Všichni o ní slyšeli, ale co znamená?* [online]. ČERVENKA, Jan. 2020 [cit. 2024-03-03]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/defenzivni-jizda-komunikace-21004590>

5.1 Prevence

Prevence rizikového chování v dopravě lze úspěšně realizovat prostřednictvím preventivních opatření. Pro efektivní dosažení tohoto cíle je nezbytné vypracovat systematický preventivní program. Tento program by měl být založen na aktuálních společenských normách, etických principech, geografických a finančních podmínkách, a rovněž by měl brát v úvahu nejnovější výzkumy, aby účinně vyplnil identifikované nedostatky. Klíčovým a nezbytným opatřením v rámci prevence je využívání zádržných systémů, konkrétně bezpečnostních pásů. Nerespektování této povinnosti může být řešeno policejní hlídkou jako přestupek – konkrétně jízda bez použití bezpečnostních pásů. Je závazné být během jízdy řádně připoután bezpečnostním pásem nebo v případě jízdy na motocyklu či jízdním kole použít ochrannou přilbu.⁴²

5.2 Prvky aktivní bezpečnosti

Prvky aktivní bezpečnosti mají za úkol předcházet dopravní nehodě nebo minimalizovat její následky. Tyto prvky zahrnují systémy, technická zařízení a vlastnosti, které přispívají k minimalizaci rizika nežádoucích událostí. Mezi tyto prvky patří například bezpečný výhled řidiče, komfort řízení, snadná ovladatelnost vozidla, klimatizace, akustika (zejména snížení hluku motoru, který může způsobit ospalost), brzdy, zrychlení, a systém ABS, atd.

V poslední řadě se k těmto prvkům přidávají i prvky po nehodové – opatření, která mají za cíl usnadnit situaci po nehodě. Uzpůsobená karoserie například napomáhá snadnému vyproštění zraněných osob z vozidla.

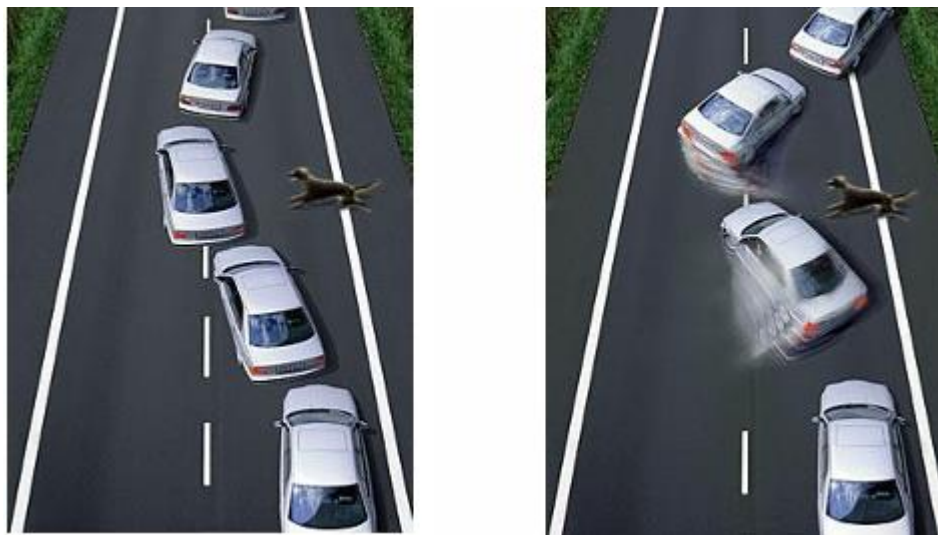
Protiblokovací systém ABS

ABS je zkratkou pro Anti-lock Brake System, což znamená protiblokovací systém. Tento elektronický brzdový systém má za úkol zabránit zablokování kol vozidla při brzdění a tím minimalizovat ztrátu přilnavosti (adheze) mezi vozovkou a koly vozidla. Každé kolo je vybaveno svým snímačem, který předává informace o rychlosti otáčení jednotlivých kol řídicí jednotce. V případě, že kola začnou jít smykem, systém okamžitě přeruší brzdění na jednom nebo více kolech, obnovuje trakci vozidla a umožňuje provedení například vyhýbacího manévru.⁴³

⁴² ŠUCHA, M., et al. (2009). Agresivita na cestách. Olomouc: Univerzita Palackého, Filozofická fakulta.

⁴³ Aktivní bezpečnost. *Autolexicon* [online]. © 2024 [cit. 2024-03-10]. Dostupné z: <https://www.autolexicon.net/cs/articles/aktivni-bezpecnost/>

Obrázek 91- Vyhýbací manévř se systémem ABS a bez systému ABS



Zdroj: ABS - autolexicon.net

Protiprokluzový systém ASR

ASR, což znamená Anti-Slip Regulation, je elektronický systém navržený tak, aby předešel protáčení kol, zejména při rozjezdu na kluzkém povrchu. Tato technologie rozšiřuje funkce systému ABS a jejím hlavním úkolem je zajištění stability a ovladatelnosti vozidla během akcelerace. ASR může efektivně pracovat při jakékoli rychlosti vozidla, což je odlišné od funkcí elektronické uzávěrky diferenciálu (EDS).

Při jízdě v zatáčce ASR účinně působí proti nedotáčivosti vozidla a zvyšuje celkovou jízdní stabilitu. Snímače otáček kol neustále monitorují rychlost otáčení kol na hnací nápravě a porovnávají tuto informaci s otáčkami kol na nepoháněné nápravě, sdílející data s ABS systémem. Pokud řídicí jednotka na základě těchto signálů rozpozná prokluz hnacích kol nebo kol, vydá pokyn k brzdění příslušného kola, zajišťující tak optimální trakci a stabilitu vozidla.⁴⁴

Elektronický stabilizační systém ESP

ESP (z angličtiny - Electronic Stability Programme) je zkratka označující elektronický stabilizační systém. Hlavním cílem ESP je předcházet smyku a zlepšovat celkovou jízdní stabilitu vozidla. Tento systém úzce spolupracuje s dalšími, zejména s ABS. Při prudkém brzdění zajistí ESP, že vozidlo si udrží dostatečnou trakci, což umožní vyhnout se překážkám, provedení manévřů nebo udržení stability na vozovce. Systém využívá různé snímače, včetně snímače otáček všech kol, snímače natočení volantu,

⁴⁴Aktivní bezpečnost. Autolexicon [online]. © 2024 [cit. 2024-03-10]. Dostupné z: <https://www.autolexicon.net/cs/articles/aktivni-bezpecnost/>

snímače podélného a příčného zrychlení, snímače tlaku brzdové kapaliny, snímače rotační rychlosti a snímače polohy plynového pedálu. Tyto informace umožňují ESP rychle reagovat a optimalizovat brzdění nebo rozdělovat výkon mezi jednotlivá kola, aby udržel vozidlo na správné trase a minimalizoval riziko smyku.⁴⁵

Lane assist

Lane Assist má za úkol sledovat jízdu vozidla v jízdním pruhu a intervenovat do řízení prostřednictvím cílených zásahů, aby vozidlo bylo nasměrováno zpět do pruhu v případě nechtěného vybočení. Tento systém automaticky vstupuje do provozu při dosažení rychlosti nad 65 km/h, pokud je zapnutý. Nicméně, pokud řidič použije směrový signál nebo sníží rychlost pod 60 km/h, systém zůstává neaktivní.

Kamera umístěná za zpětným středovým zrcátkem pečlivě monitoruje okraje jízdních pruhů. Když se vozidlo přibližuje k okraji pruhu na vozovce, systém provede jemnou korekci řízení, aby zajistil, že vozidlo zůstane bezpečně uvnitř svého pruhu.⁴⁶

5.3 Prvky pasivní bezpečnosti

Prvky pasivní bezpečnosti se uplatňují až v případě dopravní nehody, kdy slouží k minimalizaci následků střetu. Těmito prvky pasivní bezpečnosti jsou konstrukční prvky, které mají za cíl omezit škody a ochránit osoby ve vozidle. Patří sem například konstrukce karoserie, bezpečnostní pásy, airbagy, eCall, opěrky hlavy a další.⁴⁷

Airbag

Airbag je textilní vak, který se během několika milisekund nafoukne plynem v případě srážky vozidla, chrání tak řidiče a ostatní členy posádky před tvrdým nárazem. Po nafouknutí se airbag rychle vyfoukne, a obvykle pasažéři tuto akci vnímají až po úplném vyfouknutí. Každý airbag se skládá z vakua, inflátoru (plynového generátoru, který produkuje plyn pro nafouknutí vaku) a řídicí jednotky s senzory zrychlení. Je důležité zdůraznit, že používání airbagu bez bezpečnostního pásu může mít vážné

⁴⁵Aktivní bezpečnost. *Autolexicon* [online]. © 2024 [cit. 2024-03-10]. Dostupné z: <https://www.autolexicon.net/cs/articles/aktivni-bezpecnost/>

⁴⁶Aktivní bezpečnost. *Autolexicon* [online]. © 2024 [cit. 2024-03-10]. Dostupné z: <https://www.autolexicon.net/cs/articles/aktivni-bezpecnost/>

⁴⁷*Pasivní a aktivní bezpečnost vozidla* [online]. 2022 [cit. 2024-03-03]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/aktivni-a-pasivni-bezpecnost-vozidla>

následky. Nepřipoutané tělo řidiče může v nárazu volně proletět směrem k vystřelujícímu airbagu, což může způsobit až smrtelná zranění.⁴⁸

Bezpečnostní pás

Bezpečnostní pásy jsou jedním z důležitých prvků bezpečnosti automobilu. Zachycují a udržují těla posádky na sedadlech. V zákoně č. 361/2000 o silničním provozu je stanovena tato povinnost řidiči vozidla a přepravovaným osobám. Řidič je mimo jiné povinen být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu (§ 6 odst. 1).

System eCall

Cílem tohoto systému je poskytnout rychlou pomoc motoristům účastnícím se dopravní nehody. V okamžiku, kdy dojde k nehodě, systém eCall automaticky odesílá tísňové volání, kterým se bezprostředně spojí s nejbližší tísňovou službou. V případě závažné dopravní nehody, kdy systém zaznamená aktivaci alespoň dvou senzorů, například airbagu, bezpečnostního pásu a nárazových senzorů, automaticky volá na linku 112.

Uživatelé mohou systém také využít manuálně prostřednictvím dlouhého stisknutí SOS tlačítka. Tato možnost je užitečná v případě, kdy jsme svědky nehody a potřebujeme rychle zavolat pomoc s přesnými informacemi o lokalitě.⁴⁹

⁴⁸ JÁNSKÝ, Martin. Nepoutáte se v autě? Neomluvitelná omezenost. Garáž.cz [online]. 2018 [cit. 2024-03-10]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/jen-blbec-se-v-aute-nepouta-bezpecnostnim-pasem-21000467>

⁴⁹ Jak funguje nouzové volání eCall: Pozor na čudlík!. Auto.cz [online]. 19. 5. 2019 [cit. 2024-03-10]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/jak-funguje-nouzove-volani-ecall-pozor-na-cudlik-129228>

5.4 BESIP

BESIP je samostatné oddělení Ministerstva dopravy České republiky, které koordinuje aktivity v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích a působí na lidského činitele. Kampaně BESIP nejsou zaměřeny pouze na mladé lidi prostřednictvím dopravní výchovy, ale také se snaží poučit dospělé účastníky silničního provozu. TÝM BESIP usiluje o oslovování veřejnosti a motivaci k většímu zájmu o problematiku bezpečnosti silničního provozu. Snaží se ovlivnit chování v silničním provozu a tím přispívat k redukci počtu dopravních nehod a minimalizaci jejich následků.

Hlavním cílem nové strategie je snížit počet obětí a těžkých zranění v důsledku dopravních nehod na polovinu. Česká republika by měla tento cíl dosáhnout do roku 2030, stejně jako další státy Evropské unie a Organizace spojených národů. Prioritami pro nejbližší dvouleté období jsou zaměřeny na mladé řidiče, nepřiměřenou rychlost, odstranění nehodových lokalit, implementaci pokročilých technologií a posílení účinného policejního dohledu spolu s efektivními sankcemi za porušování pravidel silničního provozu.

Zvýšení bezpečnosti má být dosaženo prostřednictvím instalace závor na železničních přejezdech, které kříží silnice I. tříd a vybraných II. tříd, a vytvořením nových míst pro nákladní automobily na dálničních odpočívkách a kontrolních stanovištích pro tato vozidla. Na komunikacích nižších tříd bude podporován Program na umístění svodidel chránících řidiče před srážkou se stromem. Ve městech je klíčovým prvkem ochrana zranitelných účastníků silničního provozu, zejména chodců a cyklistů, s důrazem na přizpůsobení dopravního prostoru jejich potřebám a zajištění bezpečného pohybu.⁵⁰

BESIP uvádí pro účastníky provozu i různé kampaně, kterými cílí na určité okruhy účastníků, na faktory ovlivňující nehodovost, na dodržování předpisů, psychiku a další.

Př.: Kampaň „13 minut“ V roce 2021 připravilo Ministerstvo dopravy a Česká asociace pojišťoven za podpory Policie ČR kampaň BESIP s názvem „13 minut - Zpomal, dokud není skutečně pozdě“. Cílem této kampaně je poukázat na to, že podle statistik vědomě občas překračuje dovolenou rychlost až 86% řidičů. V rámci kampaně byl zdokumentován film podle skutečných příběhů pěti viníků dopravních nehod s tragickými

⁵⁰ *BESIP* [online]. © 2024 [cit. 2024-03-04]. Dostupné z: <https://besip.cz/>

následky. Drtivá většina populace řidičů často dohání minuty a hodiny za volantem. Jízda nepřiměřenou rychlostí může mít až fatální následky.⁵¹

5.5 Statistiky dopravních nehod

Podle policejních statistických údajů můžeme vidět, jaké jsou nejčtenější příčiny dopravních nehod. Za období leden 2023 bylo jednoznačně nejčtenější příčinou nehod u řidičů motorových vozidel nevěnování se řízení vozidla. Toto porušení vedlo k 1 305 nehodám, což představuje 22,8 % z celkového počtu nehod, jež byly zaviněny řidiči motorových vozidel. Jako druhou nejčtenější příčinou s počtem 866 nehod (tj. 15,1%) bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky. A třetí příčinou dopravních nehod bylo nesprávné otáčení nebo couvání s počtem 599 nehod (tj. 10,5%).⁵²

Tabulka 1 - Nejčtenější příčiny dopravních nehod⁵³

Statistika nejčtenějších příčin nehod zaviněných řidiči motorových vozidel							
Pořadí	Období - leden 2023						počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla						1 305
2.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky						866
3.	nesprávné otáčení nebo couvání						599
4.	nezvládnutí řízení vozidla						391
5.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu						371
6.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem						263
7.	přejetí do protisměru						229
8.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"						210
9.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky						204
10.	jiný druh nesprávné jízdy						168

⁵¹ *Zpomal, dokud není skutečně pozdě* [online]. 2021 [cit. 2024-03-04]. Dostupné z: <https://www.13minut.cz/>

⁵² *Statistika nehodovosti* [online]. Policie České republiky. [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

⁵³ *Statistika nehodovosti* [online]. , Policie České republiky. 2023 [cit. 2024-04-01]. Dostupné z: [file:///C:/Users/admin/Downloads/Informace_o_nehodovosti_-_leden_2023.docx%20\(5\).pdf](file:///C:/Users/admin/Downloads/Informace_o_nehodovosti_-_leden_2023.docx%20(5).pdf), vlastní zpracování

Nejtragičtějšími příčinami nehod u řidičů motorových vozidel bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, které si vyžádalo 7 životů (tj. 20,6 %). Další příčinou bylo přejetí do protisměru, které si rovněž vyžádalo 7 životů (tj. 20,6% z celkového počtu nehod). Na třetím místě se umístilo nevěnování se plně řízení vozidla se 4 usmrcenými a následované kolizí s protijedoucím vozidlem při předjíždění a dalšími případy nedání přednosti.⁵⁴

55

Tabulka 2 - Nejtragičtější příčiny dopravních nehod

Statistika nejtragičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel						
Pořadí	Období leden 2023				počet usmrcených	
1.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky				7	
2.	přejetí do protisměru				7	
3.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla				4	
4.	kolize s protijedoucím vozidlem při předjíždění				2	
5.	jiné nedání přednosti				2	

Rozdíly však lze nalézt napříč jednotlivými kraji, a ty pravděpodobně korespondují s kulturou, postojem k alkoholu, počtem preventivních policejních opatření a celkovým stylem jízdy obyvatel. Nejvyšší počet dopravních nehod, kdy byla u viníka zjištěna přítomnost alkoholu, byl zaznamenán v lednu 2023 na území Středočeského kraje, konkrétně s počtem 51 nehod, a počet nehod hlavního města Prahy si vyžádalo 29 nehod. A v Jihomoravském kraji byl počet nehod z hlediska alkoholu v krvi 27.⁵⁶

Pokud jde o přítomnost drog u viníka dopravní nehody – řidiče motorového vozidla, nejvíce takových případů bylo zaznamenáno v Jihočeském kraji.

⁵⁴ *Statistika nehodovosti* [online]. Policie České republiky. [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

⁵⁵ *Statistika nehodovosti* [online]. , Policie České republiky. 2023 [cit. 2024-04-01]. Dostupné z: [file:///C:/Users/admin/Downloads/Informace_o_nehodovosti_-_leden_2023.docx%20\(5\).pdf](file:///C:/Users/admin/Downloads/Informace_o_nehodovosti_-_leden_2023.docx%20(5).pdf), vlastní zpracování

⁵⁶ *Statistika nehodovosti* [online]. Policie České republiky. [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

Tabulka 3 - Alkohol a jiné návykové látky (drogy) u řidičů - podle krajů ⁵⁷

Statistika dopravních nehod pod vlivem alkoholu a drog v krajích									
Alkohol a drogy u viníka - řidiče - dle krajů	celkem šetřeno událostí	celkem nehod	tj. % DN z událostí	"Euroformuláře "	tj % EU z událostí	z toho alkohol	tj. v %	z toho drogy	tj. %
Hl. m. Praha	1 166	952	81,6	214	18,4	29	2,49	1	0,09
Středočeský	1 469	1 131	77	338	23	51	3,47	2	0,14
Jihočeský	673	340	50,5	333	49,5	23	3,42	3	0,45
Plzeňský	707	354	50,1	353	49,9	21	2,97	2	0,28
Ústecký	881	677	76,8	204	23,2	22	2,5	0	0
Královéhradecký	468	344	73,5	124	26,5	13	2,78	0	0
Jihomoravský	756	387	51,2	369	48,8	27	3,57	1	0,13
Moravskoslezský	969	705	72,8	264	27,2	26	2,68	0	0
Olomoucký	625	447	71,5	178	28,5	11	1,76	0	0
Zlínský	444	370	83,3	74	16,7	14	3,15	0	0
Vysočina	554	371	67	183	33	9	1,62	1	0,18
Pardubický	419	316	75,4	103	24,6	14	3,34	0	0
Liberecký	560	396	70,7	164	29,3	13	2,32	2	0,36
Karlovarský	226	171	75,7	55	24,3	5	2,21	0	0
CELKEM	9 917	6 961	70,2	2 956	29,8	278	2,8	12	0,12

⁵⁷ *Statistika nehodovosti* [online]. , Policie České republiky. 2023 [cit. 2024-04-01]. Dostupné z: file:///C:/Users/admin/Downloads/Informace_o_nehodovosti_-_leden_2023.docx%20(5).pdf, vlastní zpracování

6 Stanovení hypotéz

Hypotéza č. 1 - Předpokládám, že více než polovina respondentů odpoví, že jim pozornost od řízení vozidla nejvíce odpoutává telefon.

Hypotéza č. 2 - Předpokládám, že nejvíce ohroženou skupinou v silničním provozu, jsou řidiči motocyklů.

Hypotéza č. 3 - Předpokládám, že více jak polovina respondentů odpoví, že hlavní příčinou problémů v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, je nedodržování pravidel silničního provozu.

Hypotéza č. 4 - Předpokládám, že alespoň třetina respondentů odpoví, že někdy nedodržují bezpečnou vzdálenost.

Hypotéza č. 5 - Další předpoklad je, že více než polovina respondentů pocítuje, že situace v dopravě z hlediska bezpečnosti se zhoršuje.

7 Dotazníkové šetření

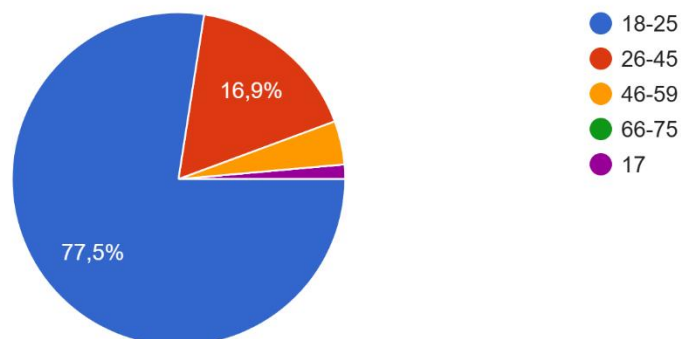
Tyto preference byly získány prostřednictvím dotazníkového průzkumu, který byl distribuován elektronicky do několika skupin na sociální síti Facebook. Dotazník obsahoval kombinaci uzavřených a otevřených otázek. Výsledky dotazníkového šetření byly vyhodnoceny pomocí grafického znázornění v procentuálním vyjádření. Dotazníkovým šetřením bylo osloveno 100 respondentů, z nichž se jich aktivně účastnilo 71. Dotazník byl zaměřen spíše na řidiče.

Otázka č. 1 – obsahuje rozdělení respondentů dle věkových kategorií. Co se tedy týče věkového složení respondentů, nejvíce jich bylo ve věku 18 až 25 let (77,5%), dále bylo 16,9% respondentů ve věku 26 až 45 let, jen 4,2% dotázaných tvořili respondenti ve věku 46-59 let a stejně tak zbývající 1,4% respondenti ve věku do 17 let. Zaměřila jsem se především na mladší generaci, kterou je třeba pozitivně ovlivňovat již na počátku jejich řídičských zkušeností.

Graf 3 - věk respondentů

Jaký je Váš věk ?

71 odpovědí



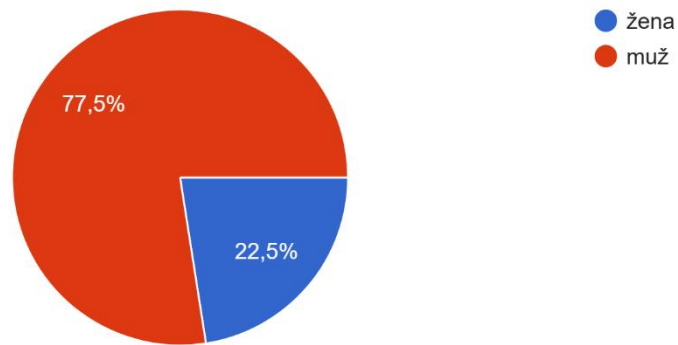
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 2 – byla zaměřena na rozdělení respondentů dle pohlaví na muže a ženy. V přepočtu na procenta to bylo 77,5% mužů a 22,5% žen. Složení respondentů téměř odpovídá procentuálnímu zavinění dopravních nehod v ČR, což je dlouhodobě v poměru zavinění cca 80% muži a 20% ženy.

Graf 4 - pohlaví respondentů

Jaké je Vaše pohlaví ?

71 odpovědí



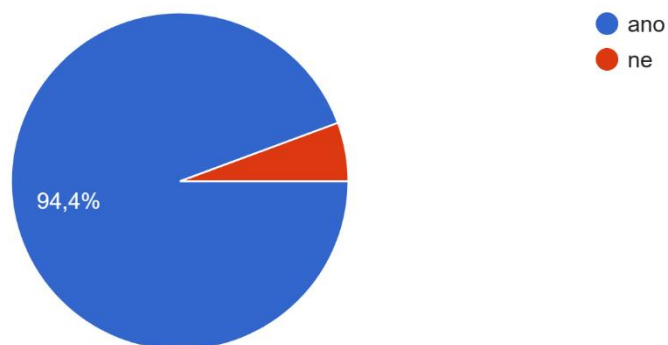
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 3 – byla zaměřena na rozdělení respondentů dle toho, zda vlastní řidičský průkaz. V přepočtu na procenta vlastní řidičský průkaz 94,4% respondentů. Respondentů bez řidičského průkazu je pouhých 5,6%. Jen mizivé procento respondentů je neřidičů. Převážná většina se tedy k problematice vyjádřila z pozice řidičů, což byl i záměr dotazníku.

Graf 5 - vlastníte řidičský průkaz ?

Vlastníte řidičský průkaz?

71 odpovědí



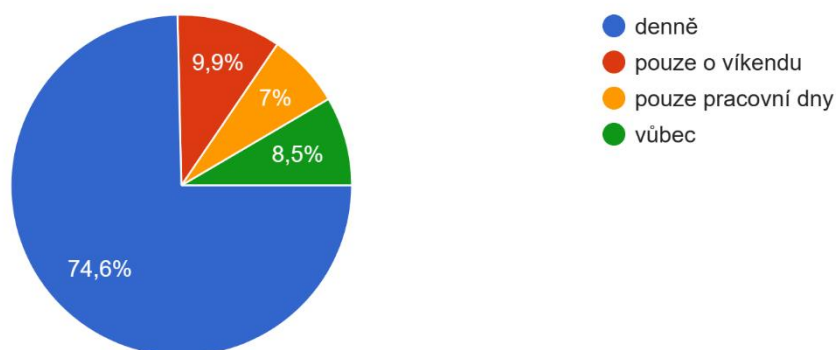
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 4 – zde měli respondenti odpovědět na otázku, jak často řídí automobil. Většina respondentů odpověděla, že řídí automobil denně (74,6%). Dále bylo 9,9% respondentů, co řídí pouze o víkendu. Pouze 8,5% respondentů neřídí vůbec a 7% respondentů řídí jen pracovní dny. Většina respondentů jsou častými účastníky provozu a tím se i často setkávají s faktory ovlivňujícími bezpečnost.

Graf 6 - jak často řídíte automobil ?

Jak často řídíte automobil?

71 odpovědí



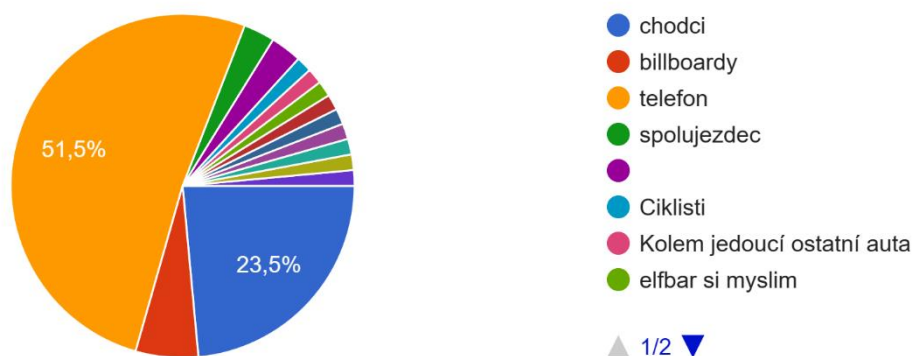
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 5 - zde z názorů respondentů vyplývá, že nejvíce odpoutává řidiče od řízení vozidla telefon (51,5%). Dále respondenti uvedli, že jim odpoutávají pozornost chodci (23,5%). Jen o něco méně respondentů uvedlo, že se jedná o billboardy (5,9%). Podle dalších 2,9% respondentů, může řidičovi odpoutat pozornost spolujezdec. Nejméně (1,5%) dotázaných respondentů uvedlo, že to jsou cyklisti. Dalších 1,5% odpovědělo, že může odpoutat pozornost ostatní kolem jedoucí auta. Dále 1,5% respondentů uvedlo, že pozornost může odpoutat elf bar (e-cigareta). 1,5% respondentů uvedlo, že jim mohou odpoutat pozornost ženy ve vyzývavém oblečení v okolí silnice. Dále, co může odvést pozornost podle respondentů, je to zejména příroda a zvíř (1,5%). U dalších 1,5% respondentů byla odpověď, že jim odpoutávají pozornost vlastní myšlenkové pochody, tedy že upnou pozornost řidiče jiným směrem, než je řízení.

Graf 7 - co Vám nejvíce odpoutává pozornost od řízení vozidla?

Co Vám nejvíce odpoutává pozornost od řízení vozidla?

68 odpovědí



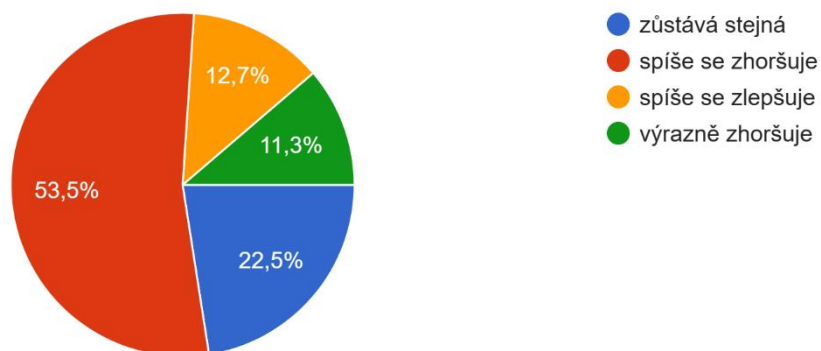
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 6 – podle názorů respondentů se bezpečnost v silniční dopravě spíše zhoršuje (53,5%). O něco méně respondentů odpovědělo, že bezpečnost v silniční dopravě zůstává stejná (22,5%). Dále 12,7% respondentů odpovědělo, že bezpečnost se spíše zlepšuje. A podle 11,3% respondentů se bezpečnost v silniční dopravě výrazně zhoršuje.

Graf 8 - myslíte si, že bezpečnost v silniční dopravě celkově:

Myslíte si že bezpečnost v silniční dopravě celkově:

71 odpovědí

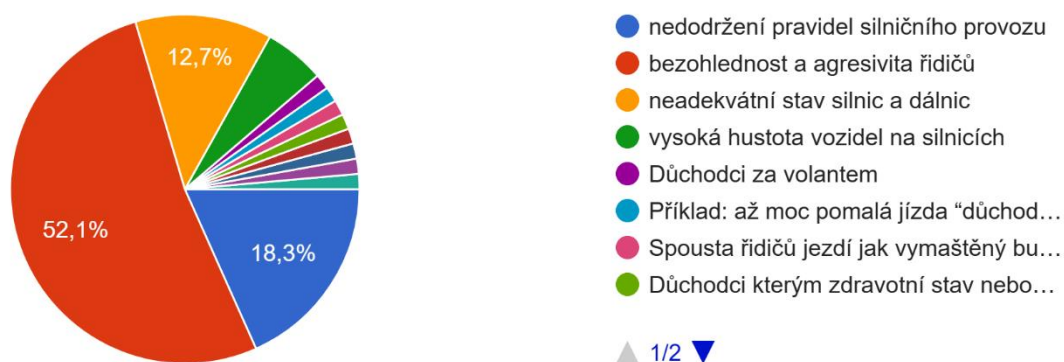


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 7 – zde měli respondenti zhodnotit, jaké jsou hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Podle názorů 52,1% respondentů, hlavní příčinou v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je bezohlednost a agresivita řidičů. O něco méně respondentů uvedlo, že hlavní příčinou je nedodržení pravidel silničního provozu (18,3%). Podle 12,7% respondentů je to neadekvátní stav silnic a dálnic. Dále 5,6% respondentů uvedlo, že za hlavní příčiny problému v bezpečnosti na pozemních komunikacích může vysoká hustota vozidel na silnicích. Jen podle 1,4% respondentů jsou to hlavně senioři za volantem. Dále 1,4% respondentů uvedlo, že je to pomalá jízda seniorů, kdy dochází k předjíždění, agresí a vyšší nehodovosti. Podle 1,4% respondentů jsou to senioři, kterým zdravotní stav nebo čistě věk zhoršuje vnímání provozu kolem nich a také pomalá jízda. Podle 1,4% respondentů jsou to všechny zmíněné příčiny. Dále podle 1,4% respondentů je to kombinace všech odpovědí. Podle názorů 1,4% respondentů je to bezohlednost, agresivita, ale občas i nebezpečná ustrašená jízda méně zdatných řidičů.

Graf 9 - jaké jsou podle Vás hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích

Jaké jsou podle Vás hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích?
71 odpovědí

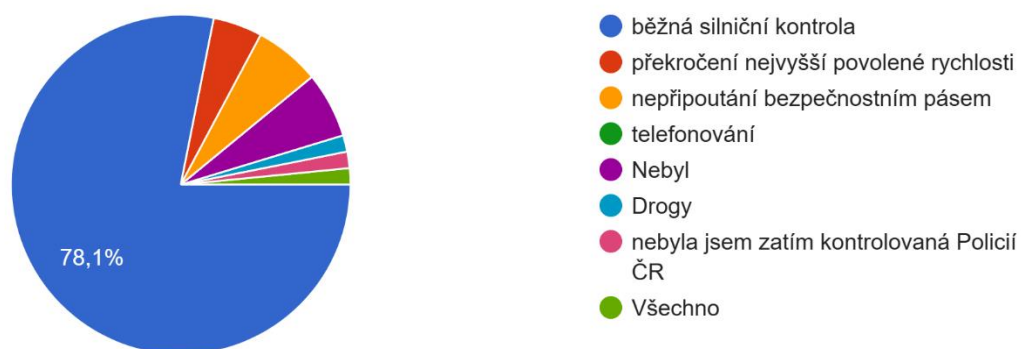


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 8 – zde měli respondenti odpovědět na otázku, zda byli někdy kontrolováni Policií ČR a co bylo důvodem kontroly. U 78,1% respondentů to byla běžná silniční kontrola. Jen u 6,3% respondentů bylo důvodem kontroly nepřipoutání se bezpečnostním pásem. Jen 6,3% respondentů kontrolováno nebylo. Dalším důvodem kontroly u 4,7% respondentů bylo překročení nejvyšší povolené rychlosti. U 1,6% respondentů uvedlo, že důvodem kontroly byly drogy. Dále 1,6% respondentů zatím kontrolováno nebylo od Policie ČR. Dále 1,6% respondentů uvedlo, že důvodem kontroly byly všechny zmíněné možnosti.

Graf 10 - pokud jste byl(a) kontrolován(a) Policií ČR v silničním provozu, jaký byl důvod kontroly?

Pokud jste byl(a) kontrolován(a) Policií ČR v silničním provozu, jaký byl důvod kontroly?
64 odpovědí



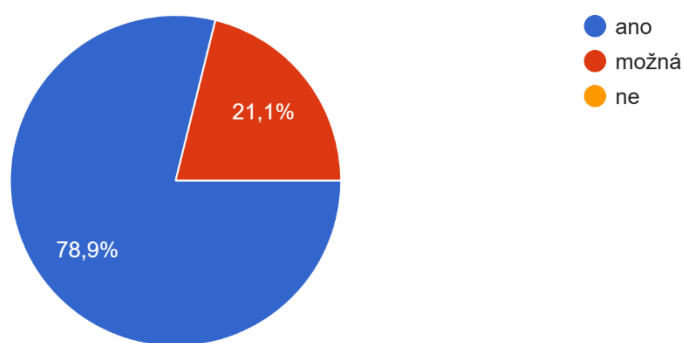
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 9 – zde měli respondenti odpovědět na otázku, zda ví jak se zachovat v případě, že se zúčastní dopravní nehody. Většina respondentů (78,9%) odpovědělo ano, tedy že ví, jak by se měli zachovat. Pouze 21,1% respondentů zvolilo odpověď možná.

Graf 11 - pokud se zúčastníte dopravní nehody, víte, jak se máte zachovat?

Pokud se zúčastníte dopravní nehody, víte, jak se máte zachovat?

71 odpovědí



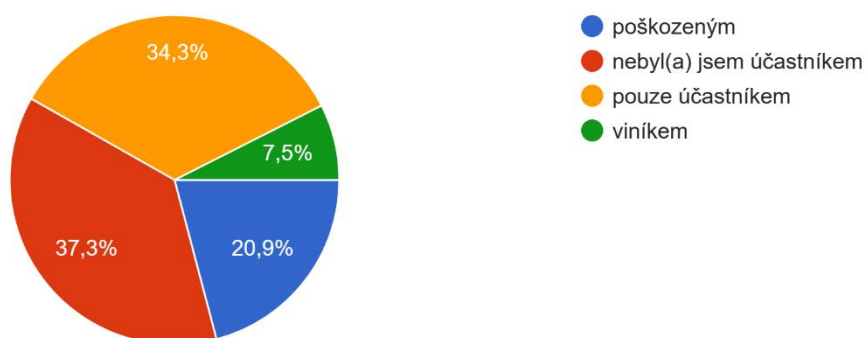
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 10 – zde měli respondenti odpovědět na otázku, zda někdy byli účastníky dopravní nehody. Většina respondentů odpověděla, že nebyli účastníky dopravní nehody (37,3%). O něco méně respondentů tedy 34,3% uvedlo, že byli pouze účastníky dopravní nehody. Dále 20,9% respondentů uvedlo, že byli poškozeným u dopravní nehody. Pouze 7,5% respondentů byli viníci u dopravních nehod.

Graf 12 - byl(a) jste někdy účastníkem dopravní nehody? Pokud ano, byl(a) jsem:

Byl(a) jste někdy účastníkem dopravní nehody? Pokud ano, byl(a) jsem:

67 odpovědí



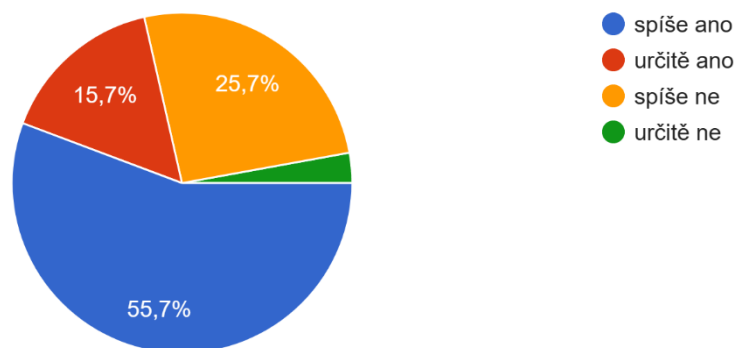
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 11 – zde měli respondenti zhodnotit, zda jsou preventivní kampaně účinné k bezpečnosti silničního provozu. Podle 55,7% respondentů byla odpověď spíše ano, tedy že jsou kampaně účinné. Dále 25,7% respondentů uvedlo, že jsou spíše neúčinné. U 15,7% respondentů byla odpověď určitě ano, tedy účinné. Jen u 2,9% respondentů byla odpověď určitě ne, tedy neúčinné.

Graf 13 - považujete kampaně (např. „Nemyslíš, zaplatíš“!) k bezpečnosti silničního provozu za účinné?

Považujete preventivní kampaně (např. „Nemyslíš, zaplatíš“!) k bezpečnosti silničního provozu za účinné?

70 odpovědí



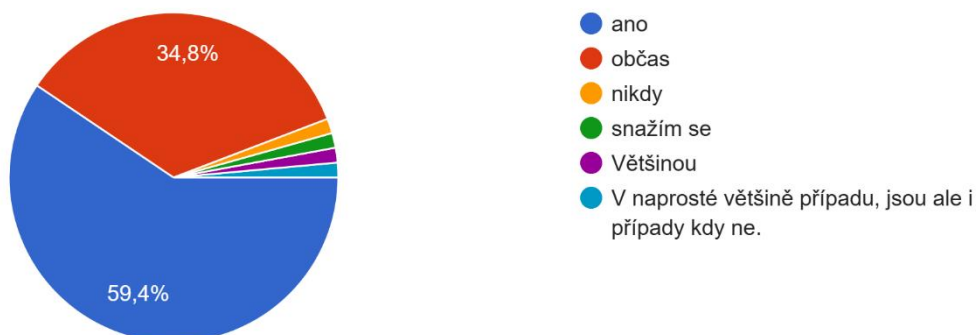
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 12 – zde měli respondenti odpovědět na otázku, zda dodržují bezpečnou vzdálenost mezi vozidly. Většina respondentů uvedla odpověď ano, tedy že dodržují bezpečnou vzdálenost mezi vozidly (59,4%). O něco méně tedy 34,8% respondentů uvedlo, že občas dodržují bezpečnou vzdálenost mezi vozidly. Pouze 1,4% respondentů uvedlo, že nikdy nedodržují bezpečnou vzdálenost. Dále 1,4% respondentů odpovědělo, že se snaží dodržovat bezpečnou vzdálenost. U 1,4% respondentů byla odpověď, že většinou dodržuje bezpečnou vzdálenost. Dále u 1,4% respondentů byla odpověď, že v naprosté většině bezpečnou vzdálenost dodržují, ale jsou i případy kdy ne.

Graf 14 - dodržujete bezpečnou vzdálenost mezi vozidly?

Dodržujete bezpečnou vzdálenost mezi vozidly?

69 odpovědí



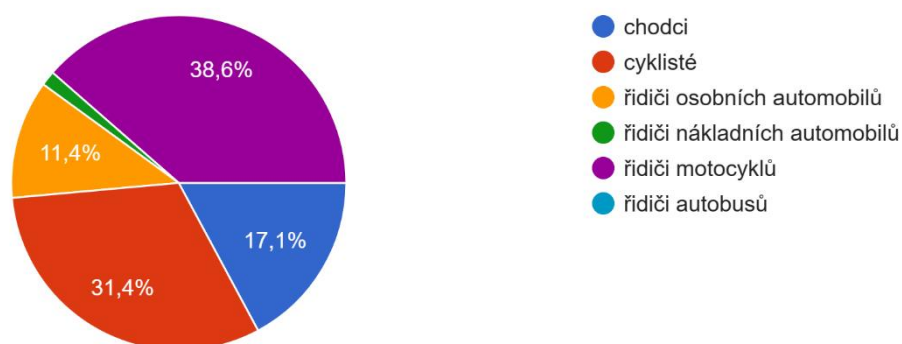
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 13 – zde měli respondenti zhodnotit, jaká skupina je v silničním provozu nejvíce ohrožena. Z názorů respondentů (38,6%) vyplývá, že nejohroženější skupinou jsou řidiči motocyklů. O něco méně respondentů (31,4%) uvedlo, že jsou cyklisté ohroženou skupinou. Dále 17,1% respondentů odpovědělo, že to jsou chodci, kteří jsou ohroženi v silničním provozu. U 11,4% respondentů byla odpověď, že to jsou řidiči osobních automobilů. Dále 1,4% respondentů uvedlo, že nejvíce ohroženou skupinou jsou řidiči nákladních automobilů.

Graf 15 - jaká skupina je nejvíce ohrožena v silničním provozu?

Jaká skupina je nejvíce ohrožena v silničním provozu ?

70 odpovědí



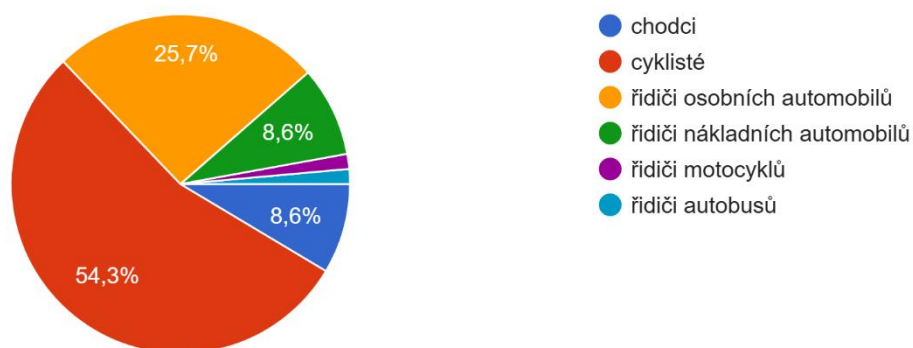
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 14 – zde měli respondenti odpovědět na otázku, jaká skupina nejvíce ohrožuje bezpečnost v silničním provozu. Většina respondentů se domnívá, že to jsou cyklisté, co nejvíce ohrožují bezpečnost v silničním provozu (celkem 54,3%). Dalších 25,7% respondentů uvedlo, že to jsou řidiči osobních automobilů, kteří ohrožují bezpečnost v silničním provozu. O něco méně respondentů tedy 8,6% odpovědělo, že to jsou řidiči nákladních automobilů. Dále 8,6% respondentů uvedlo, že to jsou řidiči autobusů, co ohrožují bezpečnost v silničním provozu. Podle 1,4% respondentů to jsou řidiči motocyklů. Dále 1,4% respondentů odpovědělo, že to jsou řidiči autobusů, kteří ohrožují bezpečnost.

Graf 16 - jaká skupina nejvíce ohrožuje bezpečnost v silničním provozu?

Jaká skupina nejvíce ohrožuje bezpečnost v silničním provozu?

70 odpovědí



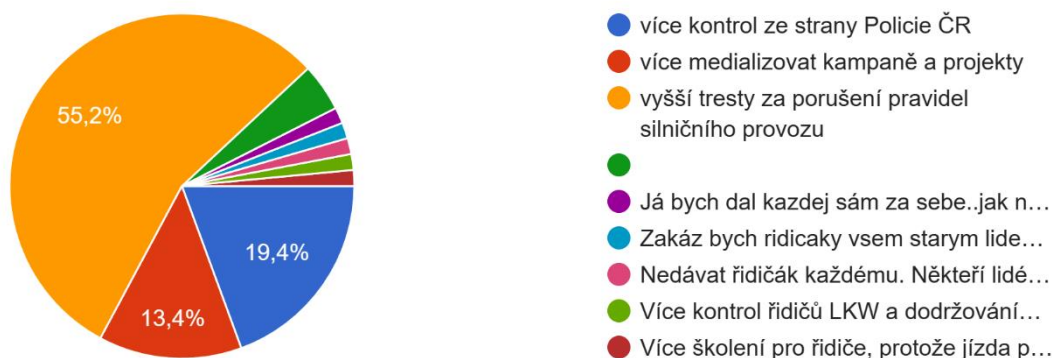
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 15 – zde se měli respondenti vyjádřit k tomu, co by navrhli za opatření pro zlepšení situace v bezpečnosti silničního provozu. Většina respondentů tedy 55,2% navrhuje vyšší tresty za porušení pravidel silničního provozu. Dalších 19,4% respondentů navrhuje více kontrol ze strany Policie ČR, pro zlepšení situace v bezpečnosti silničního provozu. Dále 13,4% respondentů navrhuje více medializovat kampaně a projekty pro zlepšení situace v bezpečnosti silničního provozu. Dále 1,5% respondentů uvedlo, že by zakázali řidičské oprávnění pro seniory. Dále 1,5% respondentů navrhl, že by měli někteří lidé vrátit řidičské oprávnění a další návrh byl, aby se nedávalo řidičské oprávnění každému. Dalších 1,5% respondentů navrhuje více kontrol řidičů nákladních automobilů a dále apeluje na řidiče, aby dodržovali rychlosti v obcích a městech. Dále 1,5% respondentů navrhuje více školení pro řidiče, protože jízda podle předpisů nemusí být bezpečnou.

Graf 17 - co byste navrhl(a) za opatření pro zlepšení bezpečnosti v silničním provozu?

Co byste navrhl(a) za opatření pro zlepšení bezpečnosti v silničním provozu?

67 odpovědí



Zdroj: vlastní zpracování

8 Ověření splnění cílů a pravdivosti hypotéz

Za pomoci výsledků dotazníkového šetření ověřím splnění cílů a pravdivosti hypotéz.

Cíl práce:

Cílem mé práce je nalezení nejčastějších faktorů, které se podílejí na dopravních nehodách v Kraji Vysočina. Sekundárním cílem práce jsou vlastní návrhy na opatření vedoucích ke snížení nehodovosti.

Hlavním cílem mé práce je identifikace nejčastějších faktorů přispívajících k dopravním nehodám v Kraji Vysočina. Na což byla položena konkrétní otázka číslo 7 v dotazníkovém šetření. Tato otázka byla zaměřena na řidiče a na jejich názor, kde měli odpovědět, jaká je nejčastější příčina nehodovosti. Z doložených dat u otázky číslo 7 tedy vychází, že hlavní příčinou v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je bezohlednost a agresivita řidičů.

Hypotéza č. 1

U hypotézy číslo 1 jsem předpokládala, že více jak polovina respondentů odpoví, že jim nejvíce odpoutává pozornost telefon od řízení vozidla – viz otázka č. 5 anonymního dotazníku.

Respondenti odpověděli až v 51,5%, že jim odpoutává nejčastěji pozornost telefon.

Hypotéza č. 1 se potvrdila.

Hypotéza č. 2

Při stanovení hypotézy číslo 2 jsem předpokládala, že nejvíce ohroženou skupinou v silničním provozu, jsou řidiči motocyklů – viz otázka č. 13 anonymního dotazníku.

Podle 38,6% respondentů vyplývá, že nejohroženější skupinou jsou řidiči motocyklů.

Na základě dotazníkového šetření se hypotéza č. 2 potvrdila.

Hypotéza č. 3

U hypotézy číslo 3 jsem předpokládala, že více jak polovina respondentů odpoví, že hlavní příčinou problémů v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, je nedodržování pravidel silničního provozu – viz otázka č. 7 anonymního dotazníku.

Podle respondentů vyplývá, že hlavní příčinou problémů v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je bezohlednost a agresivita řidičů, a to až v 52,1%.

Jen o něco méně respondentů uvedlo, že hlavní příčinou je nedodržení pravidel silničního provozu (18,3%)

Hypotéza č. 3 se nepotvrdila.

Hypotéza č. 4

U hypotézy číslo 4 jsem předpokládala, že alespoň třetina respondentů odpoví, že někdy nedodrží bezpečnou vzdálenost – viz otázka č. 12 anonymního dotazníku.

Podle respondentů vyplývá, že více jak třetina z nich někdy nedodrží bezpečnou vzdálenost, tedy 34,8%.

Hypotéza č. 4 se potvrdila.

Hypotéza č. 5

Při stanovení hypotézy číslo 5 jsem předpokládala, že více než polovina respondentů pociťuje, že situace v dopravě z hlediska bezpečnosti se zhoršuje - viz otázka č. 6 anonymního dotazníku. Podle 53,5% respondentů byla odpověď, že se bezpečnost v silniční dopravě spíše zhoršuje.

Hypotéza č. 5 se potvrdila.

Závěr

V dnešní pokročilé době se stala doprava součástí většiny z nás. Denně na silnicích přichází o život stovky lidí, ať už jsou to řidiči motorových vozidel, řidiči nemotorových vozidel nebo chodci. Je v našem zájmu maximalizovat bezpečnost a minimalizovat riziko nehod. Nehody se často stávají kvůli nedostatečné přizpůsobení rychlosti podmínkám na silnici, ať už jde o počasí, zkušenosti, fyzickou kondici řidiče nebo stav vozidla. V dnešní uspěchané době se lidé často snaží dohnat čas, což vede k překračování povolených rychlostních limitů a ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. Také lidé často nadhodnocují své schopnosti a zkušenosti, což vede ke zvýšenému riziku nehod.

V teoretické části jsem se zaměřila na řidiče motorových vozidel a jejich chování v silniční dopravě. Dále na vliv z hlediska věku řidiče, řidičskou praxi, náladu a zdravotní stav ovlivňující bezpečnost silničního provozu. Dále jsem charakterizovala příčiny chybového jednání řidičů, vedoucí ke vzniku dopravních nehod, zejména nedodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. V praktické části jsem se zaměřila na analýzu výsledků dotazníkového šetření a stanovený cíl práce a hypotézy. Otázky v dotazníkovém šetření byly sestaveny tak, aby mi pomohly najít odpověď na výzkumné otázky. Tyto preference byly získány prostřednictvím dotazníkového průzkumu, který byl distribuován elektronicky do několika skupin na sociální síti Facebook. Dotazník obsahoval kombinaci uzavřených a otevřených otázek. Výsledky dotazníkového šetření byly vyhodnoceny pomocí grafického znázornění v procentuálním vyjádření. Zvolila jsem kvantitativní metodu formou dotazníkového šetření pro veřejnost. Bylo osloveno 100 respondentů, z nichž se jich aktivně účastnilo 71. Dotazník byl anonymní. Obsahem praktické části jsou výsledky dotazníkového šetření, které byly vyhodnoceny pomocí grafického znázornění v procentuálním vyjádření. Respondenti vyjádřili svůj názor, zaměřený na téma absolventské práce, tedy na Řidiče, jako faktor ovlivňující bezpečnost v silničním provozu a otázky související.

Cílem mé práce bylo nalézt nejčastější faktory, které se podílejí na dopravních nehodách v Kraji Vysočina. Z výsledků dotazníkového šetření vyplynulo, že hlavním faktorem časté nehodovosti na pozemních komunikacích je bezohlednost a agresivita řidičů. Dalším zjištěním, co odpoutává nejčastěji řidiče od řízení vozidla je převážně telefon.

Dále z výsledků mého šetření bych za největší riziko, co ohrožuje bezpečnost označila cyklisty. Mezi další faktory jsem zahrnula nedodržení bezpečné vzdálenosti, v tomto ohledu více než třetina respondentů přiznala, že toto pravidlo sami porušují. Více než polovina uvádí, že pocítují, že bezpečnost v silniční dopravě se zhoršuje, ale kontrolováno policií byla většina respondentů tedy konkrétně 64.

Pozitivně z dotazníku vyplynulo, že většina respondentů by věděla, jak se zachovat při dopravní nehodě. Dále z výsledků mého šetření vyplynulo, že více než polovina respondentů pozitivně vnímá kampaně, které pozitivně ovlivňují řidiče.

Pro zlepšení celkové situace v dopravě navrhuji zvýšení represe za porušení pravidel. Dále doporučuji pravidelné školení pro řidiče, aby se celkově zlepšila bezpečnost dopravy. Většina zjištění koresponduje i s dlouhodobými statistickými údaji, které dlouhodobě vyhodnocují příčiny dopravních nehod – agresivita, nevěnování se řízení, vzdálenost mezi vozidly.

Myslím si, že podle výše uvedených údajů jsem vymezené cíle bakalářské práce splnila.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BRADÁČ, A. a kol. Soudní inženýrství. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 1999. 725 s. ISBN 80-7204-133-9.
2. DRÁPELA, Emil. Lidský faktor v dopravě. Transport research centre. 1 st, 2013.
3. DROŻDZIEL, Paweł, Sławomir TARKOWSKI, Iwona RYBICKA a Rafał WRONA. Drivers 'reaction time research in the conditions in the real traffic. Open Engineering. 2020, 10(1), 35-47. ISSN 2391-5439. Dostupné z: doi:10.1515/eng-2020-0004
4. HAMERNÍKOVÁ, Veronika. *Základy dopravní psychologie nejen pro prof. řid.* 2010. ISBN 978-80-7013-517-4.
5. Havlík, K. (2005). Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál.
6. Jana Šmolíková Jiří Hoskovec Jiří Štikar. *Psychologie v dopravě*. Karolinum, 2003. ISBN 8024606062.
7. JIŘÍ ŠTIKAR, JIŘÍ HOSKOVEC. Přehled dopravní psychologie. 1. Praha: Karolinum, 1995, 80 s. ISBN 80-7066-981-0.
8. LATA, Jan a Tomáš VAŇÁSEK. Kritické stavy v hepatologii. 1. vyd. Praha: Grada, 2005, s. 53, ISBN 80-247-0404-8.
9. MCGEE,, H., W. HOOPER, K. G HUGHES a W. E BENSON. Highway Design and Operations Standards Affected by Driver Characteristics. Volume 2. Final Technical Report. 2. 1983.
10. Seitl, M. & Šucha, M. (Eds). (2010). Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel.
11. Smékal, V. (2002). Pozvání do psychologie osobnosti. Člověk v zrcadle vědomí a jednání. Brno: Barrister & Principal.
12. Summala, H. & Mikkola, T. (1994). Fatal accidents among car and truck drivers: effects of fatigue, age and alcohol consumption. Human Factors, 36(2), 315-326.
13. ŠTIKAR, J.; HOSKOVEC J. a ŠMOLÍKOVÁ J. Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe). Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.
14. ŠUCHA, M., et al. (2009). Agresivita na cestách. Olomouc: Univerzita Palackého, Filozofická fakulta.

15. ŠUCHA, Matúš. Dopravní psychologie pro praxi. Praha : Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247 4113-0.
16. ŠUCHA, Matúš. Proč se v dopravě chováme, tak jak se chováme? A co s tím můžeme dělat. Lidové noviny, 2020. ISBN 978-80-7422-726-4.

Elektronické zdroje

1. Aktivní bezpečnost. *Autolexicon* [online]. © 2024 [cit. 2024-03-10]. Dostupné z: <https://www.autolexicon.net/cs/articles/aktivni-bezpecnost/>
2. *BESIP* [online]. © 2024 [cit. 2024-03-04]. Dostupné z: <https://besip.cz/>
3. *Zpomal, dokud není skutečně pozdě* [online]. 2021 [cit. 2024-03-04]. Dostupné z: <https://www.13minut.cz/>
4. *Pasivní a aktivní bezpečnost vozidla* [online]. 2022 [cit. 2024-03-03]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/aktivni-a-pasivni-bezpecnost-vozidla>
5. *Drogy a řízení* [online]. 2008, šestý [cit. 2024-02-24]. Dostupné z: https://www.drogy-info.cz/data/obj_files/4601/577/Zaostreno%20_na_drogy_200802_web.pdf
6. Ministerstvo dopravy. [cit. 2024-02-19]. Dostupné z: <https://docplayer.cz/195919-Manual-doporucenych-psychodiagnosticky-metod-pro-vysetrovani-a-posuzovani-psychicke-zpusobilosti-k-rizeni-motorovych-vozidel.html>
7. Centrum služeb pro silniční dopravu: Bezpečná vzdálenost mezi vozidly [online]. 2015 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/378-bezpecna-vzdalenost-mezi-vozidly>
8. *Defenzivní jízda – Všichni o ní slyšeli, ale co znamená?* [online]. ČERVENKA, Jan. 2020 [cit. 2024-03-03]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/defenzivni-jizda-komunikace-21004590>
9. *Defenzivní jízda – znáte pravidla bezpečného řízení?* [online]. , Anna Macurová. 2023 [cit. 2024-03-03]. Dostupné z: <https://autotrip.cz/co-je-to-defenzivni-jizda/>
10. European Transport Workers' Federation: Únava řidičů v evropské silniční dopravě [online]. 2021 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2021/06/Fatigue-REPORT-CZ-1.pdf>
11. Jak funguje nouzové volání eCall: Pozor na čudlík!. Auto.cz [online]. 19. 5. 2019 [cit. 2024-03-10]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/jak-funguje-nouzove-volani-ecall-pozor-na-cudlik-129228>

12. JÁNSKÝ, Martin. Nepoutáte se v autě? Neomluvitelná omezenost. Garáž.cz [online]. 2018 [cit. 2024-03-10]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/jen-blbec-se-v-aute-nepouta-bezpecnostnim-pasem-21000467>
13. LARSON, John A. Steering Clear of Highway Madness: A Driver's Guide to Curbing Stress & Strain. Oregon, 1996.
14. Návykové látky a jejich vliv na bezpečnost silničního provozu [online]. [cit. 2024-02-19]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/navykovye-latky-a-jejich-vliv-na-bezpecnost-silnicniho-provozu>
15. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY - KŘP Středočeského kraje. Viditelnost. [Online] 2. 12 2020. [cit. 2024-02-19]. <https://www.policie.cz/clanek/or-melnik-zpravodajstvi-viditelnost.aspx>.
16. *Statistika nehodovosti* [online]. Policie České republiky. [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>
17. Věci, které nejvíce odvádějí pozornost od řízení. Srovnator [online]. 2021 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.srovnator.cz/clanky/veci-ktere-nejvice-odvadeji-pozornos>
18. Víte, co nejvíce odvádí naši pozornosti od řízení? [online]. 2021 [cit. 2024-02-07]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/vite-co-nejvic-odvadi-nasi-pozornosti-od-rizeni-21006690>
19. Mladí versus senioři: Dvě nejrizikovější skupiny řidičů, která více bourá? KOVAL, Vojtěch. *Autojournal.cz* [online]. 2023 [cit. 2024-04-01]. Dostupné z: <https://www.autojournal.cz/mladi-versus-seniori-dve-nejrizikovejsi-skupiny-ridicu-ktera-vice-boura-2/>
20. Rozptýlení pozornosti řidiče. Observatoř silničního provozu [online]. 2007 [cit. 2024-04-01]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/rozptyleni-pozornosti-ridice/?id=1301>

Legislativní dokumenty

1. Zákon č. 65/2017 Sb. o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek
2. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

Seznam zkratk

ABS	Anti-lock Brake Systém
ASR	Anti-Slip Regulation
ESP	Electronic Stability Programme
eCall	Nouzové volání
Př.	Příklad

Seznam obrázků

Obrázek 1: Viditelnost v noci.....	20
Obrázek 2 - Bezpečná vzdálenost	27
Obrázek 3- Vyhýbací manévr se systémem ABS a bez systému ABS	30

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Nejčastější příčiny dopravních nehod	34
Tabulka 2 - Nejtragičtější příčiny dopravních nehod.....	35
Tabulka 3 - Alkohol a jiné návykové látky (drogy) u řidičů - podle krajů.....	36

Seznam grafů

Graf 1 - Klasifikace úrovní selhání účastníků silničního provozu ve věkové skupině 15-24 let.	13
Graf 2 - Nehody pod vlivem alkoholu a drog	24
Graf 3 - věk respondentů	37
Graf 4 - pohlaví respondentů	38
Graf 5 - vlastníte řidičský průkaz ?	39
Graf 6 - jak často řídíte automobil ?	40
Graf 7 - co Vám nejvíce odpoutává pozornost od řízení vozidla?	41
Graf 8 - myslíte si, že bezpečnost v silniční dopravě celkově:	42
Graf 9 - jaké jsou podle Vás hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích	43
Graf 10 - pokud jste byl(a) kontrolován(a) Policií ČR v silničním provozu, jaký byl	44
Graf 11 - pokud se zúčastníte dopravní nehody, víte, jak se máte zachovat?	45
Graf 12 - byl(a) jste někdy účastníkem dopravní nehody? Pokud ano, byl(a) jsem:	46
Graf 13 - považujete kampaně (např. „Nemyslíš, zaplatíš“!) k bezpečnosti silničního	47
Graf 14 - dodržujete bezpečnou vzdálenost mezi vozidly?	48
Graf 15 - jaká skupina je nejvíce ohrožena v silničním provozu?	49

Graf 16 - jaká skupina nejvíce ohrožuje bezpečnost v silničním provozu?	50
Graf 17 - co byste navrhl(a) za opatření pro zlepšení bezpečnosti v silničním provozu?.....	51

Seznam příloh

- I. Dotazník

Dobrý den,

jmenuji se Martina Bustová a jsem studentkou studijního oboru Bezpečnostně právní činnost na VŠERS. Obracím se na Vás s žádostí o vyplnění mého dotazníku, který bude sloužit jako podklad pro zpracování Bakalářské práce, s názvem: Řidič jako faktor ovlivňující bezpečnost silničního provozu.

Dotazník je anonymní.

Děkuji, že jste si udělali čas na vyplnění tohoto dotazníku.

1) Jaký je Váš věk ?

- a) 18-25
- b) 26-45
- c) 46-59
- d) 66-75
- e) jiné

2) Jaké je Vaše pohlaví ?

- a) žena,
- b) muž

3) Vlastníte řidičský průkaz?

- a) ano
- b) ne

4) Jak často řídíte automobil?

- a) denně
- b) pouze o víkendu
- c) pouze pracovní dny
- d) vůbec

5) Co Vám nejvíce odpoutává pozornost od řízení vozidla?

- a) chodci
- b) billboardy
- c) telefon
- d) spolujezdec
- e) jiné

6) Myslíte si že bezpečnost v silniční dopravě celkově:

- a) zůstává stejná
- b) spíše se zhoršuje
- c) spíše se zlepšuje
- d) výrazně zhoršuje

7) Jaké jsou podle Vás hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích?

- a) nedodržení pravidel silničního provozu
- b) bezohlednost a agresivita řidičů
- c) neadekvátní stav silnic a dálnic
- d) vysoká hustota vozidel na silnicích
- e) jiné - uveďte jaké

8) Pokud jste byl(a) kontrolován(a) Policií ČR v silničním provozu, jaký byl důvod kontroly?

- a) běžná silniční kontrola
- b) překročení nejvyšší povolené rychlosti
- c) nepřipoutání bezpečnostním pásem
- d) telefonování
- e) jiné

9) Pokud se zúčastníte dopravní nehody, víte, jak se máte zachovat ?

- a) ano
- b) možná
- c) ne

10) Byl(a) jste někdy účastníkem dopravní nehody? Pokud ano, byl(a) jsem:

- a) poškozeným
- b) nebyl(a) jsem účastníkem
- c) pouze účastníkem
- d) viníkem

11) Považujete preventivní kampaně (např. „Nemyslíš, zaplatíš“!) k bezpečnosti silničního provozu za účinné?

- a) spíše ano
- b) určitě ano
- c) spíše ne
- d) určitě ne

12) Dodržujete bezpečnou vzdálenost mezi vozidly?

- a) ano
- b) občas
- c) nikdy
- d) jiné

13) Jaká skupina je nejvíce ohrožena v silničním provozu ?

- a) chodci
- b) cyklisté
- c) řidiči osobních automobilů
- d) řidiči nákladních automobilů
- e) řidiči motocyklů
- f) řidiči autobusů

14) Jaká skupina nejvíce ohrožuje bezpečnost v silničním provozu?

- a) chodci
- b) cyklisté
- c) řidiči osobních automobilů
- d) řidiči nákladních automobilů
- e) řidiči motocyklů

f) řidiči autobusů

15) Co byste navrhl(a) za opatření pro zlepšení bezpečnosti v silničním provozu?

a) více kontrol ze strany Policie ČR

b) více medializovat kampaně a projekty

c) vyšší tresty za porušení pravidel silničního provozu

d) jiné