MASARYKOVA UNIVERZITA

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Katedra didaktických technologií

Psychologické aspekty výuky a výcviku SOŠ, SOU a AŠ

Diplomová práce

Brno 2011

Vedoucí práce: **Autor práce:**

PaedDr. Ing. Josef Pecina, CSc. ***Karel Jirčík***

Bibliografický záznam:

JIRČÍK, Karel. *Psychologické aspekty výuky a výcviku SOŠ, SOU a AŠ:* diplomová práce. Brno: Masarykova univerzita, Fakulta pedagogická, Katedra didaktických technologií, 2011. 110 l., 5 l příl. Vedoucí diplomové práce Josef Pecina.

Anotace

Diplomová *AŠ se* věnuje psychologickým aspektům výuky a výcviku předmětu řízení motorových práce *Psychologické aspekty výuky a výcviku SOŠ, SOU a* vozidel a přípravou žáků na závěrečné zkoušky z odborné způsobilosti, předávání vědomostí a dovedností žákům. Je rozdělena do dvou částí teoretické a empirické. Teoretická část se zabývá dopravní nehodovostí v ČR, psychologickými typy řidičů, psychologií dopravy, psychologickými aspekty výuky a výcviku, dopravní výchovou, teoretickou přípravou řidičů, praktickým výcvikem, získáním odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Praktická část se je zaměřena na průzkum přestupků a trestných činů vybraných pověřených obcí s rozšířenou působností a na držitele řidičského oprávnění a jejich dodržováním vybraných ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

Annotation

The diploma work ' The Psychological Aspects of Education and Training at High School, Training College and Driving School' attends to aspects of education and training in the subject of driving motor-powered vehicles and to preparing students for final examination of proffesional competence. It attends also to devolve knowledge and skills upon students. The work is divided into two parts, the theoretical and the empirically one. The theoretical part deals with accident frequency in the Czech Republic, psychological types of drivers, traffic psychology, psychological aspects of education and training, traffic education, theoretical preparing of drivers, practical training and obtaining of proffesional competence to driving motor-powered vehicles. The practical part deals with investigation of offences and crimes in the chosen municipal corporations with extended competency and with offences and crimes of driving licence´s owners. The investigation is also concerned with adherence to the chosen provision of a law No. 361/2000 from the law digest about traffic in communication over land.

Klíčová slova

Řidič, řidičský průkaz, dopravní systémy, nehoda, dopravní výchova, zátěž, stres, únava, psychologické typy řidičů, pozornost, paměť, rozhodování, silnice, dopravní prostředek, dopravní nehoda.

Keywords

Driver, driving licence, transport systems, accident, traffic education, stress, tiredness, psychological types of drivers, attention, memory, decision making, road, means of transport, traffic accident,

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „ Psychologické aspekty výuky a výcviku SOŠ, SOU a AŠ " vypracoval samostatně a použil jen literaturu a prameny uvedené v seznamu literatury. Souhlasím, aby byla práce uložena v knihovně Pedagogické fakulty Masarykovy univerzity v Brně a zpřístupněna ke studijním účelům.

V Brně dne: 20. 4. 2011 ……

podpis

Poděkování

Mé poděkování patří PaedDr. Ing. Josef Pecinovi, CSc., který byl mým vedoucím bakalářské práce, pomáhal mi s výběrem literatury, práci jsem s ním konzultoval, a tato konzultace mi byla velikým přínosem.

Obsah

Úvod ..... **Chyba! Záložka není definována.**

Teoretická část ..... **Chyba! Záložka není definována.**

1. Psychologie dopravy ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. Člověk jako hlavní článek dopravního systému ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. 1. Psychologické typy řidičů ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. 2. Psychologické aspekty činnosti řidiče ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. 3. Smyslové vnímání ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. 3. 1. Zrakové vnímání ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. 3. 2. Sluchové vnímání ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. 3. 3. Hmatové a čichové vnímání ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. 3. 4. Vjem pohybu a rychlosti jízdy ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. 4. Pozornost ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. 5. Paměť ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. 6. Rozhodování ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. 7. Jednání a reakce ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. 8. Únava, monotonie, biologické rytmy ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. 9. Alkohol, omamné látky a léky ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. 9. 1. Omamné látky ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. 9. 2. Léky ..... **Chyba! Záložka není definována.**

2. 10. Agresivita řidičů ..... **Chyba! Záložka není definována.**

3. Dopravní nehody a dopravní konflikty ..... **Chyba! Záložka není definována.**

3. 1. Nehodovost na pozemních komunikacích České republiky za rok 2010 ..... **Chyba! Záložka není definována.**

3. 1. 1. Přehled viníků a zavinění nehod ..... **Chyba! Záložka není definována.**

3. 1. 2. Porovnání počtu nehod a jejich následků, zaviněných řidiči osobních automobilů v závislosti na jejich věku ..... **Chyba! Záložka není definována.**

3. 1. 3. Hlavní příčiny dopravních nehod řidičů motorových vozidel ....**Chyba! Záložka není definována.**

3. 1. 4. Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem..**Chyba! Záložka není definována.**

3. 1. 5. Vliv vybraných faktorů na nehodovost – Česká republika –milníky..... **Chyba! Záložka není definována.**

4. Psychologické aspekty výuky a výcviku..... **Chyba! Záložka není definována.**

4. 1. Osobnost žáka..... **Chyba! Záložka není definována.**

4. 2. Osobnost učitele autoškoly..... **Chyba! Záložka není definována.**

5. Dopravní výchova ..... **Chyba! Záložka není definována.**

5. 1. Teorie přípravy řidičů..... **Chyba! Záložka není definována.**

5. 2. Příprava řidičů - začátečníků ..... **Chyba! Záložka není definována.**

5. 2. 1. Praktický výcvik..... **Chyba! Záložka není definována.**

5. 2. 2. Místo provádění praktického výcviku..... **Chyba! Záložka není definována.**

5. 2. 3. Roční období ..... **Chyba! Záložka není definována.**

5. 3. Získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel..... **Chyba! Záložka není definována.**

5. 3. 1. Výukový předmět motorová vozidla – obecný cíl předmětu .....**Chyba! Záložka není definována.**

5. 3. 2. Výchovně – vzdělávací cíle..... **Chyba! Záložka není definována.**

5. 3. 3. Charakteristika a obsah výuky ..... **Chyba! Záložka není definována.**

6. První etapa praktického výcviku ..... **Chyba! Záložka není definována.**

6. 1. Seznámení s automobilem..... **Chyba! Záložka není definována.**

6. 2. Používání ovládacích prvků..... **Chyba! Záložka není definována.**

6. 3. Kontrola vozidla před jízdou ..... **Chyba! Záložka není definována.**

6. 4. Základní jízdní úkony..... **Chyba! Záložka není definována.**

7. Druhá etapa praktického výcviku..... **Chyba! Záložka není definována.**

7. 1. Složitější jízdní úkony ..... **Chyba! Záložka není definována.**

8. Třetí etapa praktického výcviku ..... **Chyba! Záložka není definována.**

8. 1. Ovládání automobilu ..... **Chyba! Záložka není definována.**

8. 2. Výuka o ovládání a údržbě vozidla ..... **Chyba! Záložka není definována.**

8. 3. Zdravotnická příprava..... **Chyba! Záložka není definována.**

9. Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění ..... **Chyba! Záložka není definována.**

9. 1. Zkouška z předpisu o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy ……**C hyba! Záložka není definována.**

9. 2. Zkouška ze znalosti ovládání a údržby vozidla .... **Chyba! Záložka není definována.**

9. 3. Zkouška z praktické jízdy ..... **Chyba! Záložka není definována.**

Empirická část ..... **Chyba! Záložka není definována.**

10. Cíl a záměr výzkumu, použitá metoda ..... **Chyba! Záložka není definována.**

10. 1. Charakteristika zkoumaného vzorku..... **Chyba! Záložka není definována.**

10. 2. Předpoklady ..... **Chyba! Záložka není definována.**

11. Analýza závěrů šetření ..... **Chyba! Záložka není definována.**

11. 1. Přestupky a trestné činy ..... **Chyba! Záložka není definována.**

12. Vyhodnocení předpokladů ..... **Chyba! Záložka není definována.**

13. Závěry vyplývající z šetření a navrhovaná opatření. **Chyba! Záložka není definována.**

Závěr..... **Chyba! Záložka není definována.**

Resumé ..... **Chyba! Záložka není definována.**

Použitá literatura a další zdroje ..... **Chyba! Záložka není definována.**

Seznam příloh..... **Chyba! Záložka není definována.**

Úvod

Téma své diplomové práce jsem si vybral na základě svého dlouholetého zájmu o problematiku zákona o provozu na pozemních komunikacích.

V době, kdy si nedokážeme představit téměř žádnou část našeho života bez dopravního prostředku, zapomínáme velmi často na to, jak se máme na pozemních komunikacích chovat. Je pravda, že všichni považujeme dopravu za věc naprosto samozřejmou. To nás podvědomě vede k tomu, že se k řízení či vůbec k účasti v silničním provozu stavíme podobně, jako když jdeme nakupovat.

Mnozí z nás umírají strachy, když nasedají do letadla, nebo se příbuzní či známí chystají na chvíle odpočinku u moře a jelikož celý rok šetřili, poletí letadlem. Ze sdělovacích prostředků se dozvídáme zprávy, že při nehodě dopravního letadla zahynulo 150 pasažérů. Nikdo z nás nemá každé ráno obavy z toho, když odjíždí do práce, že se může stát účastníkem dopravní nehody a nemusí se ke svým blízkým vůbec vrátit.

Za statistik vyplívá, že letecká doprava je stále tou nejbezpečnější dopravou, jakou dnes máme, naopak nejméně bezpečnou a nejhorší je doprava motorovými vozidly. První obětí dopravní nehody se stala před necelými sto lety Angličanka . Tehdy ji porazilo auto na tehdejší dobu nezvyklou rychlostí 8 km/hod. Lidé si položili otázku: „ Jak to bude vypadat za pár let, až budou vozy jezdit rychlostí dvacet nebo dokonce třicet kilometrů za hodinu? To by mohl automobil zabít denně na světě i tři lidi.“ Dnes je skutečnost daleko horší. V roce 2010 šetřila Policie ČR v průměru každých 7 minut nehodu, každých 24 minut a 16 vteřin byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 3 hodiny a 6 minut těžce. V průměru každých 11 hodin a 36 minut zemřel při nehodě člověk. Například v roce 2004 zemřelo na našich silnicích 1215 osob, což se při nakupování v obchodě nestane.

Pozitivní na silniční dopravě je to, že všichni máme jedinečnou možnost její stav a kvalitu pozitivně ovlivnit. Tento fakt si bohužel mnoho z nás vůbec nepřipouští a mnozí dokonce svým jednáním a způsobem řízení motorových vozidel přispívají velkou měrou k tomu, že statistiky dopravní nehodovosti a počty usmrcených při dopravních nehodách překračují hranice, které jsme si v minulosti nebyli ochotni vůbec připustit. V 80. letech ČR (*jako součást tehdejší ČSSR*) se řadila ke státům s velmi nízkou nehodovostí na pozemních komunikacích vzhledem k počtu usmrcených na mil. obyvatel. Ve vyspělých zemích, docházelo od počátku 70. let k postupnému a trvalému poklesu následků nehodovosti. V ČR naopak došlo na přelomu 80. a 90. let k nepříznivému obratu. Prudkým nárůstem motorizace, který v podstatě trvá až doposud, spolu s uvolněním a proměnou dosavadních společenských zvyklostí způsobilo, že se ČR zařadila mezi státy s nejhorší nehodovostí (*nárůst počtu usmrcených mezi roky 1986 – 1994 byl 83%, což nezaznamenal žádný jiný stát v Evropě!*). Počty usmrcených dosáhly maxima v r. 1994 (*1637 v období 30 dní od nehody*).

Jistě, můžeme namítat , že povaha lidí je různá. Můžeme také tvrdit, že toto náš problém není, že právě my jsme ti, co řídí a chovají se v silničním provozu na pozemních komunikacích vždy bezpečně. Rozumný člověk si ale připustí, že i on někdy chyboval a způsobil, ať už jen malé nebo i větší problémy sobě či ostatním účastníkům silničního provozu na pozemních komunikacích. Na mnohých z nás se také nepříznivě podepsala doba, ve které jsme žili a žijeme. Někteří prostě nenašli ten správný vzor ve svém otci, kamarádovi, učiteli nebo manželovi. Je i mnoho takových, kteří při výcviku v řízení motorových vozidel v autoškolách neobdrželi to co, obdržet měli a výcvik a poté i zkouška byly zaměřeny pouze na základní dovednosti a znalosti vhodné sotva pro jízdu na autocvičišti, prakticky se v autoškolách nesetkáme s výukou základů psychologie řidiče. Nedochází k přípravě řidičů na to, že jednou budou postaveni před řešení problému, zda řídit motorové vozidlo po požití alkoholického nápoje, nepředjíždět pomalu jedoucí vozidlo před nepřehlednou zatáčkou. Je mnoho učitelů autoškol a bohužel i zkušebních komisařů, kteří si neuvědomují, že se významnou měrou podílí na výchově budoucích řidičů a tvrdí, že nejlepším učitelem jízdy je život, a základy psychologie řidiče psychologické aspekty, zásady bezpečné jízdy, kooperativní způsob jízdy jsou jen pro ty co nedokáží sami poradit.

Jen těžko se můžeme naučit vnímání a chování vůči svému okolí z učebnic. Na druhou stranu lze, ale poměrně snadno naučit člověka tomu základnímu, co k bezpečné jízdě potřebuje, určitým zásadám bezpečné jízdy, základům psychologie řidiče, kooperativnímu způsobu jízdy a bezpečnému chování v silničním provozu. Tím je splněn první předpoklad

pro to, abychom měli na silnicích jen dobré řidiče. Druhým předpokladem je pak nutnost osvojit si taková pravidla a vzít je „ za své „.

Problematikou psychologických aspektů výuky a výcviku, základy psychologie řidiče, zásadami bezpečné jízdy, kooperativním způsobem jízdy se bude zabývat i tato diplomová práce s názvem „ Psychologické aspekty výuky a výcviku SOŠ, SOU a AŠ “. Diplomová práce je členěna do dvou částí: teoretické a empirické. Teoretická část se bude zabývat problematikou psychologických aspektů výuky a výcviku, vymezením a popisem dopravní psychologie jako jsou psychologické typy žáků – budoucích řidičů, psychologickou analýzou činností řidiče, dopravní cestou a provozem, dopravním prostředkem, dále teorií přípravy žáků – budoucích řidičů, přípravou a zkouškami řidičů začátečníků, ostatními účastníky silničního provozu, dopravní výchovou, psychologickou způsobilostí pro řízení dopravních prostředků, dopravní nehodovostí a bodovým systémem v ČR.

Empirická část je zaměřena na průzkum přestupků a trestných činů pověřených obcí s rozšířenou působností: Bystřice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě, Žďár nad Sázavou, Velké Meziříčí za období 2007, 2008, 2009, 2010 po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. a zavedení bodového systému v ČR a jejich komparace s rokem 2006. Dále bude průzkum zaměřen na dotazování se respondentů – držitelů řidičského oprávnění, jak jsou na tom s dodržováním vybraných ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

Cíle diplomové práce

Cílem diplomové práce je průzkum vývoje statistiky přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností: Bystřice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě, Žďár nad Sázavou, Velké Meziříčí za období 2007, 2008, 2009, 2010 po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., zavedení bodového systému v ČR a jejich komparace s rokem 2006.

Dalším cílem vlastního šetření je zjištění pomocí dotazníku, jak jsou na tom dotázaní respondenti s dodržováním vybraných ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu

na pozemních komunikacích a komparace výsledků s vývojem statistiky přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010.

TEORETICKÁ ČÁST

1. Psychologie dopravy

Činnost člověka v dopravě patří k činnostem, které jsou snadno ovlivnitelné různými nepříznivými vlivy. Výsledky úspěchu a neúspěchu v tomto dynamickém odvětví lidské činnosti jsou ovlivněny velmi četnými a rychle se měnícími faktory. Tyto faktory jsou trojího druhu. Jsou to činitelé technického, psychologického a sociálního charakteru. Někdy jdou kombinované v různém poměru. Pracovní oblast dopravy patří k nejvíce exponovaným druhům pracovišť. K problémům v dopravě se druží jako průvodní jev otázka bezpečnosti. Doprava vyžaduje dobrou organizaci práce a řízení i použití moderních technických prostředků. Na silnici dochází čím dál víc k dopravním nehodám. Bezpečný silniční provoz je v současné době silně závislý na schopnostech a na spolupráci všech účastníků silniční dopravy. V každém okamžiku musí byt řidič nachystán a umět rychle reagovat, co má anebo nemá dělat, musí se umět především rychle a hlavně správně rozhodnout jak řešit vzniklou situaci, musí se naučit také řešit i mimořádně obtížné situace. Selháni člověka, může vést v důsledku k fatálním chybám s následkem dopravní nehody. Sečteno a podtrženo – každý z nás může být za určitých podmínek nebezpečný a ne jen pro své okolí. Je na nás, abychom se naučili své chováni ovládat a uvědomovat si své chyby a okamžitá selhání. Bezpečnost na silnicích je velmi nízká a co je ještě horší, ze strany účastníků dochází k podceňování tohoto nebezpečí, nebo si ho někteří neuvědomují takřka vůbec. Tento problém řeší Havlík (2005).

2. Člověk jako hlavní článek dopravního systému

V systému člověk, prostředí, vozidlo, dopravní cesta, sociální dopravní struktura hraje významnou roli řidič. I když člověk řídí motorové vozidlo technicky kvalitní, s dobrou aktivní i pasivní bezpečností, jede po pozemní komunikaci s odpovídajícím svislým i

vodorovným značením v hustém provozu ve městě nebo mimi město, za příznivých nebo problematických přírodních podmínek, vždy je to on, který nese odpovědnost za sebe, za jízdu i za ostatní účastníky silničního provozu. Znamená to počítat při řízení motorového i nemotorového vozidla s různými povětrnostními podmínkami (mlha, sníh, plískanice, vedro), ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích (děti, chodci, cyklisté, mladí řidiči, starší řidiči), kteří jedou před vámi, za vámi, vedle nás, v protisměru. Musíme si uvědomit, že se potkáváme s motoristy slušnými, předvídavými, ohleduplnými, ale také s neukázněnými řidiči, kteří nedodržují zákon. Zjišťujeme, že identifikace s rolí řidiče je pro některé lidi problém. Každá role spojena s určitou činností vyžaduje v zájmu odpovědného naplnění osobitý soubor, který zahrnuje vedle zdraví především vlastnosti, schopnosti, znalosti, dovednosti, mravní atributy i motivaci k tomu, co právě provozujeme. V osobnosti bezproblémového řidiče stojí v popředí vyrovnaná struktura, emotivní stabilita, přizpůsobivost, sebeovládání, přiměřená sebedůvěra, odolnost vůči stresu, svědomitost a spolehlivost. Za podstatné se považují zdravotní a duševní způsobilost a momentální tělesný a psychický stav. Mnoho z nás si neuvědomuje, že naše schopnosti a dovednosti mají svoje hranice, za které nemůžeme vstoupit a že pouhé přiblížení se k nim může znamenat vážné ohrožení bezpečnosti u nás samotných, nebo nic netušících lidí okolo nás. Je mnoho způsobů, jak spolehlivost řidiče zvyšovat, ale ne všechny je možno v praxi v plné míře uplatnit. Například snižováním zátěže řidičů profesionálů. Ti jsou placeni za určité výkony a tím na ně ze strany zaměstnavatelů narůstá tlak. Bezpečnostní přestávky určené zákonem pro odpočinek řidiče nejsou v mnoha případech dodržovány, nebo se využívají jinak než ukládá zákon. Velký vliv na spolehlivost řidiče má stres a s ním související agresivita.

Řidič je zapojen do čtyř regulačních obvodů, cíl spočívá v tom, udržet vozidlo vzhledem k jízdní dráze a ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích v optimálním místě provozu:

I. První regulační obvod tvoří stranové odchylky vozu na pozemní komunikaci. U začínajících řidičů vyžaduje tento regulační systém značnou koncentraci pozornosti. Zkušení řidiči pohybují volantem méně často a jemněji než nezkušení.

II. Druhý regulační obvod se vztahuje k podélnému ovládání vozidla ve směru jízdy – zrychlení, zpomalení (práce s akcelerátorem a brzdou)

III. Třetí regulační obvod je dosažení optimálního výkonu motoru a točivého momentu změnou otáček v závislosti na zařazeném rychlostním stupni s ohledem na podmínky jízdní dráhy a způsobu jízdy

IV. Čtvrtý regulační obvod se vztahuje ke komunikaci a prostředí ve kterém se řidič pohybuje (dopravní značení, pozorování podnětů, výstup informací, ovládáním ovladačů)

- Řidiči začátečníci jsou prvními dvěma regulačními obvody tolik zaměstnáni, že nemohou zbývající dva regulační obvody (optimalizaci výkonu a komunikaci) zvládnout.

- Pořadí regulačních obvodů je i jakousi hierarchií pro pokles výkonu řidiče při duševní zátěži. Pokud je řidič duševně přetížen, tak se to projeví na rozsahu a kvalitě výkonu v oblasti příjmu a zpracování informací (čtvrtý regulační obvod).

- Po postupném získávání praxe v řízení motorových vozidel je práce řidiče automatizovaná. Činnost je čím dál méně zaměřena na vlastní ovládání vozidla , do popředí vystupuje chování řidiče ve vztahu k dopravnímu prostředí. Zde se dochází k největším rozdílům v kvalitě řidičů.

Je mnoho řidičů, kteří se nikdy nenaučí správně couvat, jiní budou mít až do konce života problémy s odhadnutím správných otáček motoru pro přeřazení rychlostního stupně. Tito řidiči mohou najet tisíce kilometrů a nemusí mít dopravní nehodu. Na straně druhé jsou řidiči, kteří bez problému absolvují výcvik v autoškole, složí úspěšně závěrečnou zkoušku, jejich chování je ale takové , že se do dopravních konfliktů dostávají často a to se projevuje na zvýšené nehodovosti. Osobní automobil, ale i motocykl podtrhují osobní nezávislost člověka, slouží k regulaci pocitu sebevědomí a umožňují vystavit se nebezpečím, zvládnout je a tak prožít vlastní velikost a pocit neomezenosti. Auto nabízí řidiči pocit velikosti a všemocnosti. Analogicky ke společenské situaci dochází i v silniční dopravě k souboji s cílem vytlačit slabšího silnějším. Ten, kdo bývá na jiném místě sociálně potlačován, kdo se cítí slabý a utlačený, může za pomoci svého auta alespoň krátkodobě tyto poměry ovlivnit. Auto kompenzuje socioekonomickou a psychosociální slabost. Ze sociálně psychologického výzkumu můžeme odvodit dva typy norem, které ovlivňují chování řidičů:

formální (právní) norma – např. ve vztahu k rychlosti jízdy je formální norma vyjádřena omezením rychlost jízdy, ale většina řidičů ji překračuje.

neformální (sociálně psychologická) norma, vyjádřená jako obvyklá tendence skutečně se vyskytujícího chování. Konflikty mezi účastníky provozu na pozemních komunikacích

vznikají, když se různí účastníci chovají podle odlišných formálních a neformálních norem v určité situaci.

Schopnost řidiče předvídat chování jiného řidiče se značně omezuje, jestliže se jiný řidič chová podle odlišné normy. (*Bylo provedeno mnoho výzkumů sociálních činitelů, které ovlivňují hodnocení rizika řidičem. Zjišťovalo se, které proměnné určují řidičův odhad pravděpodobnosti, při níž by se mohl střetnout s jiným vozidlem, které nemůže vidět, kdy na křižovatce má omezený pohled do stran. Na křižovatkách (neřízených), kdy má řidič omezený výhled na pravou stranu, se zjistilo, že průměrná rychlost vjezdu do křižovatky při vyšší frekvenci vozidel přijíždějících zprava, byla 35 km.h^{-1}. a při nižší frekvenci byla průměrná rychlost 50 km.h^{-1}. Přitom bezpečná vypočítaná rychlost byla 29 km.h^{-1}).*

2.1 Psychologické typy řidičů

Pro řízení motorových vozidel jsou kromě tělesných a smyslových předpokladů také nezbytné předpoklady osobnostní. Řidičské vlastnosti nelze vymezit jen určitými vlastnostmi, ale celou strukturou osobnosti. Styl řízení motorového vozidla závisí na pozornosti, paměti, dovednostech, temperamentu a na charakterových vlastnostech řidiče. Například neopatrnost řidiče může být způsobena nedisciplinovaností, neschopností se správně orientovat nebo špatně zaměřenou pozorností. (*Psychologické výzkumy ukazují, že řidiči, kteří neměli nehodu po delší období, byli ukázněnější, vyrovnanější, rozvážnější, rozhodnější, vytrvalejší, přizpůsobivější, měli vyšší úroveň duševní vyspělosti a hodnotnější zájmy než řidiči, kteří měli větší počet nehod).*

Typy řidičů:

1. skupina

- vyrovnaní, výkonní jednotlivci s odpovědným chováním. Respektují pravidla silničního provozu, nemívají dopravní nehody. Z hlediska chování jsou to **výborní řidiči**. Mají dobrou **schopnost předvídat**. (Zrcátka používají asi ve dvou z pěti manévrů a jednou až dvakrát během ujetého kilometru i bez manévru. Nechají se dvakrát častěji předjíždět než sami předjíždějí).

2. skupina

- osoby zvláštního typu. Buď to jsou lidé velmi **mírné povahy** nebo si osvojili způsob, jak ovládat své chování. Trpí citovými poruchami nebo problémy, jsou však společensky odpovědní a většinou nemají nehody ani nezpůsobují porušení předpisů. (

Sledování zpětného zrcátka je obdobné jako u první skupiny, ale nesledují ho vždy, jen když je to nutné).

3. skupina

- tuto skupinu tvoří lidé, kteří mají osobní problémy, nejsou schopni kontrolovat své chování, jsou **odpovědní**, jejich problémy periodicky nabývají vrcholu a po dlouhá období nejsou schopni v normálním životě pracovat výkonně. V těchto obdobích zapomínají na obvyklou obezřetnost. Pak mohou velmi často utrpět úraz nebo se dopustit dopravních přestupků. Jsou většinou dobrými řidiči. **Obtížně si uvědomují změny** v dopravní situaci. (Používání zpětného zrcátka je buď velmi řídké, nebo vůbec neexistuje).

4. skupina

- lidé patřící do této skupiny se často neúmyslně chovají tak, že jejich jednání vede k **dopravním přestupkům a úrazům.** Jsou stále pod vlivem svých problémů. Z hlediska nehodového jednání jsou **velmi špatnými řidiči**. Mají tendenci být **netrpěliví, neteční.**

5. skupina

- zahrnuje jedince, kteří jsou nazýváni **psychopaty**. Projevují se u nich poruchy nespolečenské nebo asociální povahy. Odmítají se přizpůsobit přijatým mravním zásadám. Jsou **bezohlední**, postrádají smysl pro čestné jednání, nemají výčitek svědomí pro své špatnosti. Někteří jsou agresivní a těžko se s nimi vyjde, jiní jsou slabí a pasivní. Skoro všichni jsou egocentričtí. (obr. 1)

6. skupina

- Do této skupiny patří jedinci vykazující některá onemocnění jako je **epilepsie, diabetes, duševní poruchy**, které mohou vést k nebezpečnému jednání. Jejich **chování je nepředvídatelné.**

Je samozřejmé, že tentýž jednotlivec může být zařazen během svého vývoje do různých skupin. Může se např. zlepšovat zkušenostmi nebo zhoršovat nepříznivými vlivy prostředí a nemocemi. *(Výsledky studií o řidičích s větším počtem dopravních nehod ukazují, že se jedná o soby převážné excentrické, impulzivní nebo psychopatické).*

obr. 1

2.2 Psychologické aspekty činnosti řidiče

Ze statistických zjištění vyplývá, že v systému člověk - dopravní prostředek - prostředí nejvíce selhává člověk. Lze konstatovat, že z celkového počtu dopravních nehod zaviní **řidič motorového vozidla přes 90%** všech dopravních nehod, zatímco **silniční motorové vozidlo** se na těchto nehodách podílí pouze **1%** a **závada pozemní komunikace** je jako příčina dopravní nehody zaznamenávána výrazně **méně než 0,5%**

Pro zkoumání role řidiče při vzniku konfliktní dopravní situace s případným vyústěním do dopravní nehody má dominantní význam jeho psychický stav a projev v rámci dopravního chování v konkrétní dopravní situaci.

Bezpečné chování řidiče je úzce závislé především na:

- výkonových možnostech člověka (na dopravní způsobilosti)
- jeho temperamentu a jeho zodpovědnosti v dopravních situacích
- připravenosti pro tuto roli (získané znalosti a zkušenosti)
- tělesných a duševních předpokladech

Chybějící nebo snížené uvedené předpoklady v kombinaci s konkrétní dopravní situací mohou výrazně snížit úroveň bezpečnosti řidičova dopravního chování a vést přímo ke vzniku kritické dopravní situace s jejím možným nehodovým vyústěním. Psychologický pohled na činnost řidiče silničního motorového vozidla je zaměřen především na zjišťování a mapování příčin dopravní nehodovosti. Vychází se ze zkušenosti, že řízení silničního motorového vozidla je komplexní úloha, která zahrnuje celou řadu aspektů:

- senzomotorická koordinace
- akční doba
- usuzování
- pozornost
- emoce
- schopnost vytvářet dovednost učením

Řeší-li se vztah řidiče ke kritické situaci a následné dopravní nehody, musí se respektovat vzájemná vazba systému řidič – vozidlo – pozemní komunikace.

Celková psychika řidiče je ovlivněna různými aspekty:

- smyslová vnímání
- pozornost a nepozornost
- city, vůle, motivace
- struktura osobnosti řidiče
- únava
- rozhodování
- jednání řidiče
- věk a zkušenosti

2.3 Smyslové vnímání

Smyslové vnímání chápeme jako poznávací proces, který zachycuje to, co v daném okamžiku působí na smyslové orgány člověka. Je základním procesem orientace člověka v situaci. Vnímání se v životě člověka podílí na rozhodování, realizaci vytčených cílů, řešení konfliktů, poznávání, řízení činnosti, sociální komunikaci. **Je potvrzeno, že nejméně 90% všech informací důležitých pro účastníky silničního provozu je vnímáno opticky a jen 10% připadá na vnímání jinými smysly.** *(Aby relevantní detaily dané dopravní situace byly získány rychle a jistě a vedly k žádané reakci, musí si řidič osvojit specifické zrakové vnímání. To se rozvíjí zpravidla během prvních 30 000 až 60 000 ujetých kilometrech).*

2.3.1 Zrakové vnímání

Výsledky výzkumu v oblasti zrakového vnímání řidičů uvádějí, že řidič s pětiletou praxí a 50 000 ujetými km vykazuje především v případech nutné větší pozornosti výrazné rozdíly v udržení pohledu oproti zkušenému řidiči (více než 8 let praxe, 100 000 km).

Žáci autoškoly - začátečníci, kteří nemají praxi vykazují především krátké až střední fixační vzdálenosti, spojené s malou hledací aktivitou relevantních informací. Jejich prostorová část výhledu je omezená. Řidiči začátečníci při řízení fixují pohled nejčastěji na nejbližší okolí svého vozu a jen zřídka do dálky, přičemž jen málo objektů je fixováno po delší dobu.

Rychlost zrakového postřehu je ovlivněna řadou okolností: stupněm pozornosti, zaměřeností na určitý jev, pamětí a zkušeností, rozsahem zorného pole a hloubkovým vnímáním, stavem nervové soustavy, její činností a individuálními vlastnostmi každého jedince. (ŠTIKAR, J. 2003)

Doba, která je potřebná pro zpracování podnětů se může významně zkrátit, jestliže je přijme cvičené oko. Lidské oko má oblasti s různou rozlišovací schopností. **Centrální vidění** má rozsah jen několika stupňů (při nejvyšší ostrosti; řidič dostává jasný a přesný obraz). V něm jsou nejlépe vyvinuty zraková ostrost a barvocit. Pro optimální využití centrálního vidění je třeba, aby řidič **měnil stále směr pohledu**. Není tedy správné upřeně pozorovat dopravní situaci jenom úzkou částí zorného pole před vozidlem.
(ŠTIKAR, J. 2003)

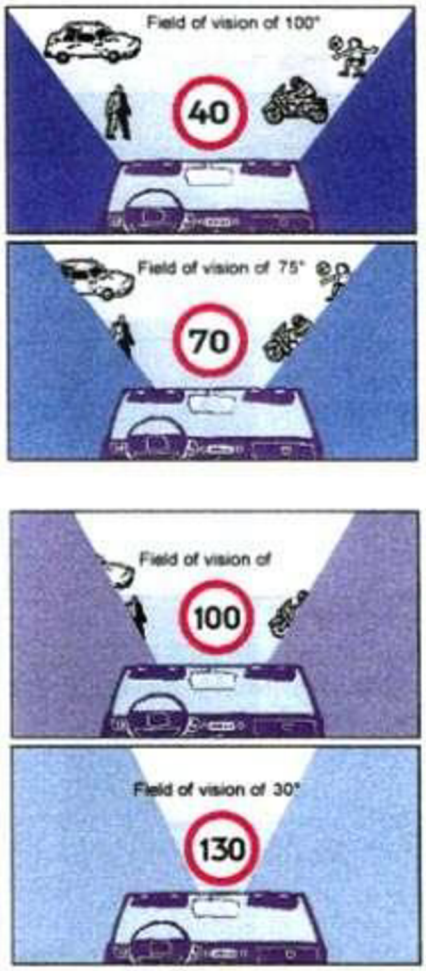
Aby se řidič správně orientoval v hustém provozu, je nezbytný **častý pohyb očí,** zejména při pohledu do zpětných zrcátek (obr. 2). Při změně rychlosti nebo směru jízdy řidič potřebuje informace, co se odehrává v jízdních pruzích před vozidlem a za vozidlem, vedle

vozidla, na chodníku, u krajnice. (*Jak často by měl řidič motorového vozidla sledovat zpětná zrcátka? To záleží na momentální hustotě provozu, vzniklé dopravní situaci, a dalších faktorech. Zkušení řidiči sledují zpětná zrcátka velmi často, i když nehodlají provést žádný manévr).*

obr. 2 - pohled do zpětného zrcátka

V oblasti **periferního vidění** (vidění zachycuje celkovou plochu mimo centrálního vidění, oko zjišťuje pohyb předmětů v okolí, ale špatně rozlišuje detaily a barvy, se zvyšováním rychlosti vozidla, např. z 35 km/hod na 90 km/hod se sníží periferní vidění ze 100° na 40° - obr.3) se lidské oko chová jako radar.

obr.3 - vliv rychlosti na zorné pole



Mnohdy je však právě vjem jakéhokoliv pohybu v okolí jízdní dráhy velmi důležitý. Na **omezení schopnosti** periferního vidění má velký vliv momentální psychický stav řidiče, snížená viditelnost, únava, ovlivnění alkoholem a jinými omamnými látkami. Sledování dopravní situace na značnou vzdálenost dopředu představuje řízení vozidla s vědomím, že řidič zrakově vnímá, co se děje minimálně 15 vteřin před současnou situací.

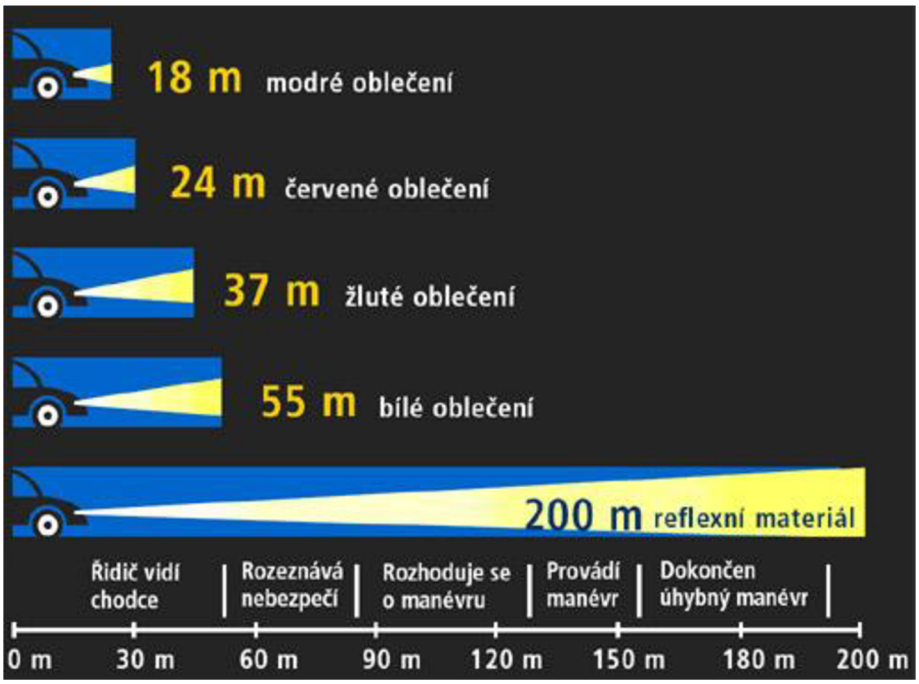
Vnímání za zhoršené viditelnosti: Při jízdě **v mlze** (obr.4), se řidič nemůže adaptovat tak, aby viděl a řídil lépe. Po určité době může mít dojem jede bezpečněji, než se mu zdálo v prvních minutách jízdy. Jde však pouze o zdání, které může mít osudné následky. Jízda v mlze unavuje duševně i fyzicky. Pocit nebezpečí způsobuje napětí se všemi jeho důsledky. Také oči se rychle unaví a začnou slzet. (*Zjistilo se, že při dohlednosti mezi 30 až 130 metry se objekty zdají být podstatně vzdálenější i větší).*

obr.4 - jízda v mlze

Při jízdě v **noci** disponuje zrak u zdravých očí jen čtvrtinou své denní kapacity.
Rozlišitelnost jasů je malá, citlivost na oslnění velká a odhad rychlosti a vzdálenosti jiných dopravních prostředků, předmětu, či jiných účastníku provozu na pozemních komunikacích je horší než ve dne.
Adaptací na tmu se rozumí, že člověk rozezná tvary předmětů i při jasu menším než několik setin nitu (jednotka jasu), nerozezná však barvy. (ŠTIKAR, J. 2003)
Rozpoznání chodců v tmavém oblečení zejména v noci je značně ztíženo. Každý den dochází na pozemních komunikacích k vážným dopravním nehodám. Jejich oběti bývají často chodci. Příčinou mnoha tragických nehod je nedostatečná viditelnost. Auta i cyklisté mají povinnost svítit, chodci takovou povinnost nemají, přitom jsou v silničním provozu ti nejzranitelnější.

„Vidět a být viděn“ (obr. 5) – je základní pravidlo bezpečnosti na silnicích. Za snížené viditelnosti platí dvojnásob. Řidiči, kteří zranili chodce, se shodují na tom, že ho neviděli vůbec nebo příliš pozdě.

obr. 5 - **Reflexní materiály** – odrážejí světlo v úzkém kuželu zpět ke zdroji a to až na vzdálenost kolem 200 metrů. Výrazně zvyšují viditelnost za tmy a za snížené viditelnosti.



Jak zvýšit svoji viditelnosti za zhoršených podmínek ?

1. Používání reflexních a fluorescenčních materiálu a kombinovat je tak, aby byli dobře vidět za světla i za tmy (obr. 6)

obr. 6 - používání reflexních a fluorescenčních materiálu

2. Reflexní předměty umístit nejlépe ke konci rukávů, blízko ke kolenům a do úrovně pasu, cyklistům také na přilbu a kolo. (obr.7)

obr.7 - Bezpečnostní prvky cyklisty

3. Dětem pořiďte oblečení, školní brašny a doplňky opatřené reflexními a fluorescenčními bezpečnostními prvky. (obr. 8)

Obr. 8 - doplňky opatřené reflexními a fluorescenčními bezpečnostními prvky

Důležitou funkcí oka je vnímání barev (např.vnímání dopravních značek, světelných signálů).

Barvoslepost:

- **Barvoslepost úplná -** člověk vidí svět jen v stupnici šedé, je poměrně **vzácná**.
- **Barvoslepost částečná** - týká se jen některých barev a to **červené a zelené,**

(Oslabené barevné vnímání stačí pro běžný silniční provoz při normálních světelných podmínkách. Za ztížených světelných podmínek se ukazuje jako nedostačující a může být příčinou dopravní nehody)

2.3.2 Sluchové vnímání

Podnětem pro sluchové vnímání je intenzita zvuku = energie zvukového vlnění, která se udává v decibelech. Je měřitelná fyzikálně nezávisle na vnímání zvuku. Lidské ucho

je schopno zachytit zvukové vlny o frekvenci od 20Hz do 20kHz, nejlepší citlivost ucha se nachází mezi 500 až 1500 Hz. Sluchové vnímání umožňuje řidiči získávat informace, které by pomocí zraku získat nemohl, nebo nestačil. Zvukové informace jsou na rozdíl od optických vnímány podvědomě, bez úmyslu je registrovat. Nevýhodou sluchového vnímání je, že je velmi citlivé a nevyvolává rušivý účinek na řidiče. Novým fenoménem jenž se objevuje v posledních letech je používání autorádií, přehrávačů s výkonnými reproduktory zapnutými nad přípustnou hranici hlučnosti. Nabízí se námět, aby psychologové a foniatři poskytly svá odborná stanoviska k tomuto problému, a to zejména ve vztahu k celkové reakci řidiče na možnou kolizi a následné řízení řidiče pod zátěží vědomě vyvolanou nadměrným hlukem z přehrávání hudby, resp. jiných zvukových vjemů. Z hlediska bezpečnosti jízdy jsou nejdůležitější podněty vnímané sluchem - **zvuková výstražná znamení a zvuková znamení dávaná vozidly s právem přednostní jízdy**. Hluk v automobilu, bývá významným činitelem při vzniku únavy řidiče a tím i spolupříčinou vzniku dopravní nehody. Sluchem lze také včas rozpoznat některé závady a nedostatky na vozidle a tím předejít nebezpečným situacím.
(*Špatně zavřené dveře vozidla, hlučná převodovka, kvílení pneumatik při průjezdu zatáčkou, děravý nebo uvolněný tlumič výfuku).* Nedoslýchaví řidiči jsou většinou schopni poměrně dobře tento nedostatek kompenzovat. jsou ovšem určité situace, stejně jako u nedostatků zrakového vnímání, kdy řízení vozidla znamená zvýšené riziko (*hustý provoz, mlha, nepřehledné křižovatky, železniční přejezdy bez signalizace, apod.*). Výsledky v průzkumu v USA (Boston 1987) jednoznačně prokázaly: Neslyšící řidiči se ve Spojených státech podílejí na dopravní nehodovosti 0,14 procenta v porovnání se stejně početnou náhodně vybranou skupinou dobře slyšících osob, u kterých bylo ve stejné době evidováno bezmála 40 procent nehod! Svědčí to o psychologickém faktu, že motoristé se sluchovou vadou umějí svůj defekt vyrovnávat zrakem a přizpůsobují mu styl jízdy. (HAVLÍK, K. 2005)

2.3.3 Hmatové a čichové vnímání

Hmatové vnímání nemůžeme z hlediska bezpečné jízdy **zanedbávat**. Ovládání volantu s citem je závislé na informacích, které řidič dostává z hmatových receptorů rukou. Další informace dostáváme od nohou. Důležité jsou i informace z receptorů zádových a hýžďových, které vyjadřují síly působící na vozidlo při průjezdu zatáčkou, ve smyku, na kluzkém povrchu vozovky apod. Také je velmi důležité při jízdě automobilem i správné nastavení sedadla a opěrky hlavy a s tím související i správné připoutání bezpečnostním

pásem. To přispívá nejen k vyššímu pohodlí, ale také ke zdokonalení hmatového vnímání. Pro bezpečnou jízdu je také důležité, aby řidič dokázal včas postřehnout na základě **čichových vjemů** poruchu, např. unikání paliva, poškození spojkového či brzdového obložení, zápach přehřáté pneumatiky.

2.3.4 Vjem pohybu a rychlosti jízdy

Statistiky dopravní nehodovosti uvádějí na jednom z předních míst nepřiměřenou rychlost. Je na řidičích motorových vozidel, aby uměli správně odhadnout přiměřenou rychlost k daným podmínkám (hustota provozu, povrch vozovky, povětrnostní podmínky, apod.) v závislosti na fyzikálních zákonitostech jízdy a typu motorového vozidla.

Zkušený řidič dokáže velmi dobře vnímat dynamiku svého motorového vozidla, rychlost a změnu rychlosti. Odhad změny relativní rychlosti a vzdálenosti k jiným vozidlům, zejména přijíždějícím v protisměru, jsou dosti nespolehlivé. Řidič proto musí počítat s nepřesností takového odhadu. Odhad rychlosti vlastního vozidla v noci za jízdy s rozsvícenými světly je horší než ve dne.

Pro odhad rychlosti je totiž velmi důležité **periferní vidění a to je právě v noci omezeno**. Proto dochází k častému pohledu na osvětlený tachometr a tím ke korigování rychlosti jízdy, je to důležité i pro dodržení bezpečného odstupu od vozidla jedoucího před Vámi.

Jako minimální odstup se udává tzv. **odstup min. dvě sekundy** (obr. 9).

obr. 9 - odstup min. dvě sekundy

Jak dodržet bezpečnou vzdálenost?

Když vozidlo před Vámi mine nějaký pevný bod u silnice (např. strom, sloup elektrického vedení, dopravní značku, …), tak řidič k tomuto bodu nesmí dojet dříve, než za dvě sekundy. V některých zemích se jako bezpečný odstup udává hodnota nejméně tři sekundy.

Proč je důležitá bezpečná vzdálenost?

Když vozidlo před Vámi začne brzdit, Vy nezačnete brzdit ve stejném okamžiku, ale se zpožděním. Toto zpoždění je způsobeno Vaší tzv. reakční dobou (doba kdy zpozorujete podnět k brždění a přendáte nohu z plynu na brzdový pedál). Reakční doba je při dobré kondici cca 1sekunda, avšak často je delší (nižší pozornost při monotónní jízdě na dálnici, únavě, kouření při řízení, telefonování, rozhovor se spolucestujícím,…..). Přitom jen za dvě sekundy vozidlo ujede při 130 km/h vzdálenost 72 metrů. To je délka cca 18 vozidel. Na křižovatkách, v kolonách vozidel, v hustém provozu dochází velmi často k dopravním nehodám právě z důvodu nedodržení bezpečného odstupu od vozidla. Správný odhad rychlosti jízdy a přizpůsobení rychlosti aktuálním podmínkám je dovednost, která je závislá na délce praxe a zkušenostech.

2.4 Pozornost

Jedná se o orientační činnost spočívající v **seznamování se s okolními předměty a jevy**. Je to biologická funkce, která vybírá z množství podnětů jen ty, které jsou pro řidiče důležité. Pozornost soustřeďuje vnímání a další psychické procesy na jeden předmět nebo jev.

● **Bezděčná pozornost** - změna prostředí (nečekaný zvuk, světlo, pohybující se předmět), potřebami a zájmy jedince. **Je rychle upoutána** a **rychle pomíjí.** Jedná se o vrozený reflex.

● **Záměrná pozornost** - souvisí se zřetelným uvědoměním, motivy, cíly a volním úsilím.

Při delším upírání pozornosti dochází k jejímu **kolísání**.

● **Roztržitost -** je pro řidiče zvláště nebezpečná. Jde buď o nestálost záměrné pozornosti, kdy pozornost těká z jednoho objektu na druhý, není věnována tomu, co vyžaduje současná situace a dopouští se chyb.

● **Nepozornost** - u řidiče je zpravidla pozornost obrácená jinam než k dopravní situaci. Jedná se o nebezpečný jev. Ke snížení pozornosti dochází při **rozhovoru se spolujezdcem** nebo **při provádění činnosti nesouvisející s řízením vozidla**.V dopravních statistikách zaujímá místo mezi jednou z nejčastějších příčin selhání řidičů. Takovým případem je **telefonování, které**

během řízení motorového vozidla významně snižuje bezpečnost jízdy i když je použita sada „Hands free“. Odborníci se shodli na závěru, že telefonování během řízení motorového vozidla je **riskantní činností.** (*Statistiky udávají, že řidiči při telefonování projíždějí zatáčky nesprávným způsobem, přejíždějí do protisměru nebo vjíždějí na krajnici. Mají problémy se sledováním zpětných zrcátek. Prodlužuje se* ***reakční doba*** *řidiče, který telefonuje, a to o* ***0,6 s*** *u mladších řidičů a o* ***1,5 s*** *u starších. Pro řidiče, kteří během jízdy telefonují, se riziko nehody v době přibližně do 15 minut od ukončení hovoru zvyšuje zhruba čtyřikrát. Při světelném signálu správně reagovalo pouze 25% řidičů s mobilním telefonem. Velké nedostatky vykazovala tato skupina na křižovatkách).*

2.5 Paměť

Paměť je psychický proces odrazu minulého prožívání a chování ve vědomí člověka.

Proces paměti se dělí na tři fáze:

1. zapamatování nebo vštípení do paměti,
2. pamatování nebo uchování v paměti,
3. vybavování. (ŠTIKAR, J. 2003)

Paměť dělíme podle délky zapamatování:

● **Krátkodobou -** ta působí při zapamatování si podnětů po jejich jednorázovém působení po dobu sekundy až minuty.

Umožňuje:

- uchování zobrazení měnící se dopravní situace (chodci, vozidla, překážky)
- krátkodobé uchování obrazu dopravní situace při pohledu jiným směrem (při oslnění, sledování krajiny)
- krátkodobé zapamatování dopravních značek, kontrola dopravní situace

● **Dlouhodobá** - způsobí, že si podnět zapamatujeme v rozsahu několika minut až po celý život.

Umožňuje:

- zapamatování si trasy a orientaci v terénu, dopravních značek,
- osvojení si dovedností, návyků, vědomostí a zručnosti potřebných při údržbě a opravách vozidla

- osvojení si základních pravidel provozu na pozemních komunikacích

● **Názornou** (zraková, sluchová nebo pohybová),

● **Slovně logickou** (pojmy, úsudky, myšlenky),

● **Emocionální** (zapamatování si citově zabarvených zážitků).

Musíme počítat s úbytkem informací v čase, se zapomínáním. Projevuje se to ve dvou formách. Je to **nemožnost rozpomenout se** a potom jako **nesprávné vzpomínání**.

2.6 Rozhodování

Rozhodování řidičů při řízení motorového vozidla vychází z informací o dané dopravní situaci a bývá ovlivněno jeho znalostmi a zkušenostmi. Řidič není schopen využívat, zejména z časových důvodů, všechny informace. Zkušený řidič využívá ty, které jsou v daném okamžiku nejzávažnější.

Činnost řidiče obsahuje určitý konflikt tendencí:

- dosažení cíle (rychlost vozidla, cíl cesty,)
- dosažení bezpečnosti

Rozhodování řidiče je ovlivněno zachycením důležitých podnětů v dopravní situaci: 1. Objeví se podnět, řidič ho správně rozpozná.

2. Objeví se podnět, řidič ho nerozpozná.
3. Podnět se neobjeví, řidič to správně rozpozná.
4. Podnět se neobjeví, řidič se domnívá, že ho rozpoznal.

Podněty (chodci, světelné signály, vozidla, dopravní značení, a pod.) upozorňují řidiče, že musí něco respektovat, či provést opravnou nebo odvratnou reakci, aby nedošlo k nehodě. **Kvalita rozhodování se snižuje s rostoucí únavou, při časové tísni, nepříznivým prostředím, nedostatkem nebo nepřesnými informacemi,** tím dochází často k nesprávným a ukvapeným rozhodnutím. Při rozhodování řidičů na všech typech křižovatek dochází k uplatňování tzv. **psychologické přednosti** (vzdání se přednosti v jízdě ve prospěch druhých, prosazování přednosti i když ji řidič nemá). K tomuto jevu dochází z různých psychologických příčin (např. místní situace, kde se vedlejší komunikace jeví jako hlavní).

Tomuto problému je ve vyspělých zemích věnována velká pozornost. *(V učebnici pro žadatele o řidičská oprávnění v kanadské provincii British Columbia je několikrát zdůrazňováno, že vjet do křižovatky může řidič jen v případě, že je to bezpečné a prostor*

křižovatky je volný. Neučí řidiče, tak jak je to v ČR , že ten či onen je povinen dát vždy přednost v jízdě. Oni myslí i na to, že ne všichni řidiči jsou pozorní).

Mnoho dopravních nehod vzniká tím, že řidič, který má **přednost v jízdě** ji **uplatňuje za každou cenu** a svým agresivním chováním potom ohrožuje druhé. Je třeba při správném a bezpečném řízení v některých případech upřednostňovat i hledisko lidskosti nad striktním zněním zákonů.

2.7 Jednání a reakce

Správné vnímání a chápání dopravní situace je základním prvkem další činnosti řidiče, kterou je potom vlastní jednání – reakce.

V dopravní praxi se rozeznávají dvě základní řady jednání:

- **jednání přizpůsobené** - reakce řidiče jsou přiměřené, správně hodnotí situaci, svoje schopnosti, předvídá změny v dopravní situaci
- **jednání nepřizpůsobené**
  - chování se **zkratovou reakcí** (stržení volantu na opačnou stranu je typickou zkratovou reakcí řidičů – začátečníků)
  - chování s **prodlouženou reakcí** (projevuje se v začátcích výcviku řízení motorových vozidel, únavě, nesoustředění se na jízdu)
  - **reakce** vyplývající z rozporu mezi očekáváním často se vyskytujícího stereotypního podnětu v jízdní dráze, který se neobjevil
  - **pomalé reakce -** jsou považovány za důležitou příčinu dopravních nehod, ke kterým dochází při vyšších rychlostech. Faktorů, které působí na délku reakční doby je velké množství, např. hlasitá hudba v autě prodlužuje reakční dobu průměrně o 0,16 s. Brzdná dráha se při rychlosti 100 km.h^{-1} prodlužuje o 4 metry

2.8 Únava, monotonie, biologické rytmy

Únava se projevuje postupným ubýváním výkonnosti, vzniká zejména opakováním určité činnosti a podléhá jí každý řidič. Doba, kdy se únava dostaví, je u každého řidiče jiná. **Při únavě se u řidičů objevují varovné signály:** bolesti zad, ospalost, ztěžklá víčka, zpomalené dýchání, strnulost těla, bolest nohou, pálení očí, bolest hlavy, pocit podrážděnosti, skleslosti, apatie a slabosti.

Z hlediska bezpečnosti se doporučuje, aby řidič (amatér) po **prvních třech hodinách** řízení motorového vozidla **udělal** minimálně 15 minutovou přestávkou. Další doba řízení má být přerušována častěji. Řidič by měl zastavit co nejdříve, když zjistí, že u něho dochází k výraznějšímu poklesu bdělosti či k ospalosti. K tomu může někdy dojít velmi brzy, zejména není-li řidič dostatečně odpočinutý, nebo jede-li na monotónní trase (dálnici).

Dobu řízení motorových vozidel, **přestávek a odpočinku** u řidičů (profesionálu) stanoví nařízení **ES č. 561/2006** (platné od 11. dubna 2007)**:**

- **denní doba řízení – 9 hodin** (2 x za týden může být prodloužená na 10 hod.)
- **týdenní doba řízení – 56 hodin** (současně musí být dodržena max. týdenní pracovní doba – 60 hodin)
- **čtrnáctidenní – 90 hodin**
- **doba řízení – max. 4,5 hod.** (souvislá přestávka 45 minut, nebo možnost rozdělení 15 + 30 minut)
- **denní doba odpočinku** – **běžná** nejméně **11 hodin** (v průběhu 24 hodin)
- **týdenní doba odpočinku** – **běžná** nejméně **45 hodin**

Monotonie - Subjektivní projevy jsou: pocit nudy, nezájem, mrzutost a pocit nepohodlí. Monotonie je často spojena s pocity **únavy, poklesem výkonu a úniky pozornosti.**

Řidiči motorových vozidel v silniční dopravě pociťují vliv monotonie nejvíce:

1. za přikázané rychlosti nižší než 60 $km.h^{-1}$ s vyrovnaným hlukem,
2. za vysokých teplot v kabině,
3. za oslňování sluncem nebo odrazem světelných paprsků od sněhu,
4. na příliš známé trase,
5. za mlhy, za deště,
6. rovnoměrný pohyb stěračů na předním skle
7. doba mezi 4-6 hodinou ranní.

Řidiči jsou nejméně odolní vůči účinkům monotonie mezi půlnocí a šestou hodinou ranní.

Biologické rytmy se považují za jeden z obecných projevů života. Rytmy, které se nejčastěji zkoumají mají periodu 24 hodin. **Pozornost** řidiče je menší v časných ranních hodinách, pak se stupňuje k 10. až 11. hodině. Po obědě se na čas bdělost zmenší (možnost usnutí za volantem je dokonce třikrát větší než ráno) a pak se zvyšuje na konci pracovní doby. Při práci

v noci bývá úroveň bdělosti menší, avšak nejčastěji doléhá únava a spánek za volantem mezi 24. a 5. hodinou ranní.

Z výsledků výzkumu lze vyvodit závěr, že v provozu je nutné všímat si nejen délky výkonu, ale i umístění pracovního výkonu během čtyřiadvaceti hodin. **Zásadně by neměl být do popůlnočních hodin přetahován výkon, který trvá již deset souvislých hodin práce.**

2.9 Alkohol, omamné látky a léky

Řízení motorového vozidla **pod vlivem alkoholu, omamných látek nebo léků** je nejčastější příčina **dopravních nehod,** při kterých zemře každým rokem **velké množství lidí**. Počet takto způsobených dopravních nehod v České republice stále **stoupá** (pravděpodobnost havárie je až 130x větší). Nejvíce nehod pod vlivem alkoholu v krvi je zaznamenáno **při 0,5 – 1,5 promile**. Tyto látky, které v negativním slova smyslu ovlivňují činnost řidiče, jsou problémem číslo jedna ve všech zemích světa.

2.9.1 Alkohol

Jako **alkoholický nápoj** je našimi zákony označován takový, který obsahuje **0,75 obj.% alkoholu.** Hranice, **povoleného** množství alkoholu v krvi řidičů na našich silnicích je **0 promile**. V některých zemích mají řidiči povoleno řídit vozidlo s 0.3 - 0.5, a někde dokonce i s 0.7 promile alkoholu v krvi. Je však prokázáno, že už hodnoty okolo 0.5 promile jsou pro řidiče a jeho okolí velmi nebezpečné. Benevolentnost k malému množství alkoholu v krvi je však kompenzována mnohem větší přísností a postihem při překročení této hranice, než je tomu u nás.

Základní přehled o výši pokut za jízdu pod vlivem alkoholu v zahraničí:

Stát	**Sankce**
Francie	Až 750 EURO - 6 bodů
SRN	Až 750 EURO 4 body odnětí řidičského oprávnění až na 3 měsíce V případě řidičů do 21 let: 125 EURO 4 body prodloužení zkušební doby ze 2 na 4 roky

Stát	Sankce
Rakousko	Až 3 700 EURO odnětí řidičského oprávnění nejméně na 3 měsíce, absolvování kursu v hodnotě 100 EURO (1,5 dne) při opakovaných přestupcích, případně u alkoholu nad 0,8 promile
Finsko	60 denní pokuta podle výše příjmů přestupce až do 5 let odnětí řidičského oprávnění trest odnětí svobody až do 2 let
Belgie	Až 10 000 EURO
Velká Británie	Až 5000 GBP povinné odnětí řidičského oprávnění nejméně na 12 měsíců až 6 měsíců trest odnětí svobody
Švédsko	Až 600 EURO odnětí řidičského oprávnění na 4 roky
Dánsko	Až 8000 DKK
Nizozemí	Až 4500 EURO Až 5 let vězení odnětí řidičského oprávnění až na 5 let
Itálie	Až 2 582 EURO odnětí řidičského oprávnění až na 6 měsíců

Poznámka: Sankce uvedené v tabulce reprezentují horní hranici trestů; trest je udělován podle výše alkoholu v krvi řidiče.

Základní přehled o výši pokut za jízdu pod vlivem alkoholu v ČR:

do 0,3 promile - přestupek, **pokuta do 20.000 Kč**, **3 trestné body**, zákaz řízení **na 6 měsíců** až **1 rok**
0,3 - 1 promile - trestný čin s podmínečným trestem**, pokuta do 20.000 Kč, 6 trestných bodů,** zákaz řízení **na 6 měsíců až 1 rok**
více než 1 promile - trestný čin a nepodmíněný trest **na 1-2 roky**, **pokuta 25.000 - 50.000 Kč, 6-7 trestných bodů,** zákaz řízení **na 1-2 roky**
odmítnutí dechové zkoušky - 7 trestných bodů, 25.000-50.000 Kč, zákaz řízení na 1-2 roky.

Všichni budoucí řidiči by měli být vedeni k tomu, že jízda s vozidlem, které řídí člověk pod vlivem alkoholu, nebo omamných látek je nadmíru nebezpečná záležitost. Nebezpečí alkoholu spočívá v tom, že u toho kdo alkohol konzumuje, dochází k posílení sebevědomí a vážnost situace si buď vůbec neuvědomuje, nebo má tendenci ji zlehčovat a podceňovat nebezpečí. Negativní roli zde hraje také tlak sociální skupiny a tendence stylizovat se před vrstevníky. Způsob, jak **naučit řidiče jinak uvažovat**, jsou kampaně

(**Nepijte, když řídíte, Road Show**) zaměřené především na mladé lidi (Ti jsou vhodnými způsoby přinuceni k tomu, aby přemýšleli o situaci, kdy budou s přáteli na večírku a budou požádáni, aby své známé odvezli vozidlem domů. Je velmi důležité, aby tito řidiči, pokud jsou pod vlivem alkoholu, uměli včas a správně tuto výzvu odmítnout). Alkohol velice **zpomaluje reakční dobu** řidiče, která má vliv na brzdnou dráhu vozidla v případě zpozorování nebezpečí. Pokud se k tomu přidá **zvýšený sklon k riskování** daný věkem řidiče a vlivem alkoholu, tak se v tento okamžik jedná o soubor negativně působících činitelů s **vysokým stupněm nebezpečí**.

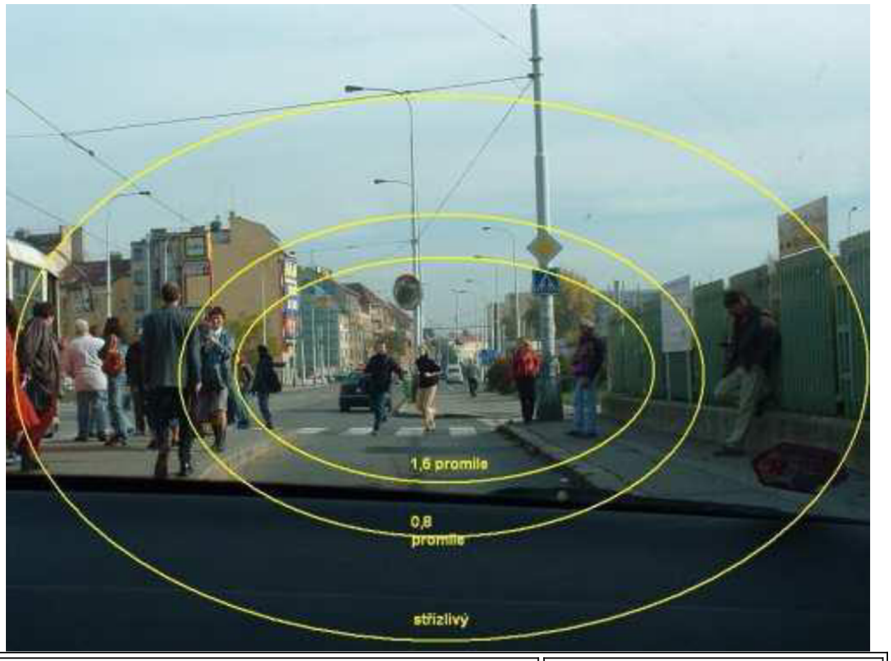
Hladina alkoholu v krvi a řízení motorového vozidla:

Hladina alkoholu v krvi	Projevy ovlivnění ve vztahu k řízení motorového vozidla
0,2 až 0,5 promile	Prokazatelné zhoršení schopnosti řídit. Tendence riskovat, nepřiměřená sebedůvěra, zhoršená schopnost rozeznat pohybující se světla. Horší odhad vzdálenosti. Velmi nebezpečné je to, že si takto alkoholem ovlivněný řidič neuvědomuje svůj handicap a naopak má sklon se přeceňovat.
0,5 až 0,8 promile	Viz výše, navíc pronikavě prodloužený reakční čas (zhoršený postřeh). Dále roste přeceňování vlastních schopností, oči se obtížně přizpůsobují přechodu ze světla do tmy a naopak, horší vnímání barev (červená!). Zhoršená schopnost soustředění. Poruchy rovnováhy (motocyklisté a cyklisté!). Dále se zhoršuje odhad vzdálenosti.
0,8 až 1,2 promile	Viz výše, navíc se zhoršuje schopnost vnímat okraje zorného pole (tzv. tunelové vidění), další zhoršování soustředění, je ještě více prodloužen reakční čas, roste bezohlednost při řízení.
Přes 1,2 promile	Viz výše. Takový řidič představuje pro sebe i okolí obrovské riziko. Nadále se zhoršují poruchy soustřední, reakční čas, rovnováha i nekritickost. Často i špatná orientace. I velmi

	zkušený řidič se v tomto stavu může dopustit hrubých chyb jako je zašlápnutí plynu místo brzdy.
Kocovina, kdy alkohol už z krve vymizel	Vyšší riziko spánku, nevolnosti a dalších tělesných a duševních obtíží, které odvádějí pozornost řidiče, krátkodobá ztráta vědomí v důsledku hypoglykémie (poklesu krevního cukru). Zhoršení některých nemocí, což může ovlivnit schopnost bezpečně řídit (např. vysoký krevní tlak, cukrovka, nemoci trávicího systému, epilepsie).

Mezi další negativně působící vlivy alkoholu patří **poruchy zrakového vnímání**. Jde o tzv. „tunelové vidění“ (obr. 10 - absence periferního vidění), zhoršené vnímání barev a v neposlední řadě i o zhoršený odhad vzdálenosti.

obr. 10 - absence periferního vidění



Jaký je obsah alkoholu v nápojích

12° pivo v půl litru přibližně	15,4 g
Vína ve 200 ml (2 dcl) zhruba	15,9 až 22,2 g
40% lihovina v 50 ml (0,5 dcl)	kolem 15,8 g

Rychlost odbourávání alkoholu v těle uvádějí odborné prameny asi **od 0.085g až 0.1g alkoholu na 1kg tělesné hmotnosti za 1 hodinu**. Vstřebávání alkoholu se zpomaluje a snižuje, jestliže je v žaludku přítomna potrava obsahující bílkoviny. Nelze proto jednoznačně říci za jak dlouho se odbourá určité množství alkoholu u určitých jedinců a tabulky, které tento výpočet nabízejí, je nutno brát pouze jako **orientační**:

Pivo 10°	**muž**	**žena**
0,5 l	2,15 hod.	3,42 hod.
1 l	4,30	7,24
1,5 l	6,45	11,07
2 l	9,00	14,49
2,5 l	11,15	18,31

Pivo 12°	**muž**	**žena**
0,5 l	2,45 hod.	4,31 hod.
1 l	5,30	9,12
1,5 l	8,15	13,33
2 l	11,00	18,04
2,5 l	13,45	22,35

víno přírodní	**muž**	**žena**
0,2 l	2,28 hod.	4,04 hod.
0,4 l	4,56	8,08
0,6 l	7,24	12,13
0,8 l	9,52	16,18
1 l	12,20	20,22

lihovina 40 %	**muž**	**žena**
0,5 dcl	3,15 hod.	3,42 hod.

1 dcl	4,30	7,24
1,5 dcl	6,45	11,07
2 dcl	9,00	14,49

2.9.1 Omamné látky

Podobné účinky jako alkohol mají i některé **drogy**, které jsou v dnešní době velmi rozšířené a jejichž zjišťování v těle je mnohem složitější než v případě alkoholu.

Možné účinky některých drog na řidiče:

Marihuana - zhorší schopnost řízení min. na 10 hodin, prodlužuje se reakční doba řidiče. Velmi oblíbená droga, podobné účinky ale mnohem silnější má hašiš.

Cannabioidy - Silná únava, motorické poruchy, poruchy koncentrace a pozornosti, prodloužení reakčního času, hromadění falešných neodpovídajících reakcí, narušení jemných automatismů (měnící se rychlost jízdy, odchýlení se z přímého směru), chybné reakce na chování řidiče jedoucího před, zhoršená schopnost vnímání červené barvy a signálních světel, neadekvátní reakce na vjemy z okraje zorného pole, akutní příznaky se projevují po 1-2 hodiny po klasické aplikaci

Metamfetamin - V akutní fázi ovlivnění riziková jízda bez zábran vysokou rychlostí s přeceněním vlastních schopností k jízdě (zvýšená sebedůvěra, nekritičnost, roztěkanost, neklid, nervozita, podrážděnost, agresivita), navršení chyb. Rychlý pulz, mydriáza a z toho plynoucí zvýšená citlivost na oslnění. Po odeznění účinku se dostavuje dramatický pokles výkonu provázený útlumem, únavou ospalostí. Během jízdy se mohou projevit i deprese a halucinace. Chybné řízení, vybočování z jízdního pruhu a ze silnice, vlnkovitá jízda, riskantní chování, kolize za velké rychlosti.

Kokain - Rizikový styl jízdy bez zábran nepřiměřeně velkou rychlostí s přeceněním vlastních schopností k jízdě, zvýšená citlivost na oslnění (rozšířené zornice), nepozornost, neklid, roztěkanost, nervozita a podrážděnost, agresivita, snížená schopnost soustředění, snížení pozornosti, ale také v důsledku vyčerpání a deprese pomalá jízda nebo měnící se rychlost, ujíždění před domnělým pronásledovatelem.

Halucinogeny - Uživatel se po aplikaci halucinogenu nachází ve změněném stavu vědomí, nemá vztah k realitě. Halucinace jsou pro něj zcela konkrétní vjemy a to jak zrakové, tak sluchové

Hypnotika - Vyvolávají lhostejnost vůči dojmům navozujícím strach, potlačují sklony ke křečím. Reakce na vnější podněty jsou opožděné a neadekvátní

Stimulancia - Látky této skupiny někdy užívají dálkoví řidiči, aby si udrželi po delší dobu bdělost. Tyto látky mohou ale vést k poruchám myšlení, ukvapenosti a podráždění.
V první fázi skutečně aktivují, ale v druhé nastává hluboký útlum. Řidič potom může při řízení buď úplně usnout nebo opožděně reagovat. Do této skupiny patří relativně málo rizikový kofein i extrémně nebezpečná droga jako je pervitin.

Opiáty - Centrální útlum, sedace, spavost, apatie, otupělost se sníženou schopností koncentrace, zpomalená motorika, prodloužení reakčního času, zúžení zornic (omezení přizpůsobivosti na střídání světla a stínu, tmy), krátce po aplikaci nebo při doznívání účinku pomalá jízda s odchylkami od přímého směru, chyby při jízdě. Po odeznění hypnotického účinku se může projevit agresivní styl jízdy, popudlivost, bezohlednost – neodůvodněné předjíždění (Zdroj: Ústav Soudního lékařství Brno)

Jak časté jsou dopravní nehody způsobené pod **vlivem omamných látek** není příliš jasné. Do statistik se mohou dostat pouze nehody, u nichž byla omamná látka prokázána, Jenže toxikologické vyšetření moči nepatří k běžným vyšetřením při dopravních nehodách ani ve zdravotnických zařízeních, kde postižení vyhledá pomoc. Tím méně se přítomnost drogy v těle zjišťuje v případech, kdy ke zranění nedošlo.
Policie ČR používá detekční přístroje DrugWipe na orientační zjišťování omamných látek u řidičů: (obr.11)

Obr.11 – detekční přístroji DrugWipe

DrugWipe je schopen detekovat **stěrem ze slin, potu** nebo **kůže** různé skupiny **drog** – **kanabiody, amfetaminy, kokain a opiáty**. Jeho použití je jednoduché – policista pouze provede stěr z kůže nebo slin řidiče, počká několik minut a zbarvení okénka ukáže přítomnost drogy. Jedná se sice pouze o orientační test, ovlivnění musí prokázat odběr krve nebo moči podezřelé osoby. I přes tuto skutečnost je zavedení přístroje DrugWipe významný krokem v boji s nebezpečným fenoménem drog za volantem.

I zde se nabízí **velké množství preventivních opatření**, která nelze podceňovat a která mají prokazatelně velký vliv na snižování počtu nehod způsobených pod vlivem drog. **Jde především o výchovu a opatření v těchto pohledech:**

a) **Podpora bezpečného a zdraví prospěšného chování**, pozitivní modely lidí s nimiž se cílová populace, zejména mladí lidé, mohou ztotožnit.
b) **Nabízení lepších alternativ**. Sem patří široká škála možností jako jsou kvalitní způsob trávení volného času, konzumace nealkoholických nápojů, proti stresové intervence typu relaxačních technik nebo jógy, psychoterapie apod.
c) **Opatření**, která omezí účast v silničním provozu osobám, jež představují pro ostatní neúnosné riziko. Řidičské oprávnění by pak neměl vlastnit člověk, který je závislý a léčbu odmítá nebo v ní nespolupracuje.
d) **Výchovné působení** z několika stran. Jde zejména o působení ze strany rodičů, školy, ale jiných vzdělávacích organizací jako je např. autoškola.
e) **Prevenci problémů** působených návykovými látkami v dopravě nelze oddělovat od prevence dalších škod, které návykové látky působí.

2.9.2 Léky

V dnešní době, kdy stále narůstá spotřeba léků, vzrůstá i počet dopravních nehod způsobených **vlivem léků** nebezpečných pro silniční provoz. V ČR je preventivní výstraha zajištěna opatřením, podle kterého musí být všechny v úvahu přicházející **léky označeny** nápadným upozorněním na riziko pro jejich uživatele. Takto označené léky můžou navodit **pokles pozornosti, ospalost** atd.

Je nutné přihlédnout k přetrvávání účinků léků po ukončení užívání a také k individuální citlivosti na určité látky.

Současné požívání některých léků může prohloubit nežádoucí účinek. Nebezpečná je **kombinace některých léků a alkoholu**. Jejich účinky se mohou zesilovat.

2.10 Agresivita řidičů

- Agresivita se projevuje neschopností zvládat stres a ovládat emoce
- Sklon k agresivnímu jednání mají cholerici a lidé trpící silnými pocity méněcennosti (riskují, protože si chtějí něco dokázat)

Agresivní chování za volantem má mnoho forem, zahrnuje např:

- nedodržení nejvyšší dovolené rychlosti,
- nedodržení bezpečné vzdálenosti,
- nerespektování dopravních předpisů,
- špatnou jízdu v jízdních pruzích,
- nebezpečné předjíždění a podobně.

Agresoři za volantem

- „Člověk“ pospíchá, aby stihl všechny své povinnosti, a vyvede ho z míry, když se setká s překážkou, například uvázne v koloně.
- „Závodníci", kteří si chtějí zvýšit sebevědomí rychlou jízdou a nedokáží se vyrovnat s tím, když je druzí řidiči zdržují.
- „Pasivní agresor", vadí mu, když ho někdo předjíždí a snaží se mu v tom zabránit.
- „Narcista" je často rozezlen na nerozhodné a řidiče začátečníky.
- „Strážce" mstí se (trestá) na silnici za přestupky druhých.

Výzkum FD ČVUT, Policie ČR, Besip

- Problém se zvládáním emocí za volantem mají převážně muži do 35 let (90%)
- Třetina smrtelných nehod je zaviněna mladými řidiči ve věku 24 - 35 let
- Řidiči vozů Audi, Volvo, BMW a Mercedes
- Přibývá i agresivních řidiček (2/5 ze sledovaného vzorku řidiček)

Většina z nás čas od času řídí vozidlo pod vlivem agresivity a ani o tom nevíme. Můžeme ji definovat jako chování, kdy **řidič vědomě zvyšuje riziko kolize a je motivováno netrpělivostí, nepřátelstvím nebo pouze získáním času.** *(Podle průzkumu ukončeného v roce 2003 uvedlo 66% respondentů v USA, 65% v Ruské federaci, 48% v Evropské unii, že bylo v předchozím roce obětí agresivního chování při řízení motorového vozidla).*

Agresivní chování není novým fenoménem, který se objevuje při řízení motorového vozidla a stále narůstá. Formy agresivního chování se v jednotlivých státech a kontinentech liší. Řidiči motorových vozidel, kteří se stali oběťmi agresivního chování nejčastěji uvádějí pronásledování:

- agresivním používání dálkových světel,
- najížděním na vozidlo,
- náhlým brzděním jako varování řidiči vozidla jedoucího vzadu,
- neumožněním zařazení se do jízdního pruhu,
- blokováním jízdního pruhu,
- změnou jízdního pruhu bez dání znamení o změně směru jízdy,
- verbálním útokem,

Všechny typy zmíněného chování jsou v dnešní době podpořeny stresem**,** nedostatkem času, rostoucím počtem přeplněných silnic a nedostatkem úcty k ostatním.

Agresivní chování je častější v situaci, kdy se lidé cítí **v anonymitě**. Očekávání trestu je sníženo a agresivní impulsy jsou vyjadřovány častěji. Možnost zmizet bez potrestání, může způsobit agresi ke které by v případě kontrol nedošlo. Agresivní chování zvyšuje i vliv drog, alkoholu, působení médii snůškou agrese v podobě akčních filmů nebo videoher. **Agresivní řízení je naučené chování**. Děti se ho učí od svých rodičů. Existuje mnoho způsobů, jak předcházet nebo odradit od agresivního chování. Nejčastějšími jsou policejní postih a výchova; přičemž se ukazuje, že policejní aktivity by měly být doprovázeny informačními kampaněmi, a to za účelem docílení vyššího účinku. Jako velmi účinný se ukazuje **vliv sdělovacích prostředků**. Ty mohou působí na **změnu postojů a chování** ve společnosti a

vzbudit pozornost u lidí, kteří jsou aktéry nebo oběťmi agresivního chování, což jsme v podstatě všichni. A co může řidič proti tomu všemu dělat? Především jde o to, rozpoznat problém, odstranit vlastní agresivní způsob řízení a **prokázat úctu** vůči ostatním účastníkům.

3. Dopravní nehody a dopravní konflikty

Náchylnost k nehodám (tj. stupeň pravděpodobnosti, že se řidič stane účastníkem dopravní nehody) je ovlivněna vývojovými faktory, které jsou spojovány s věkem řidiče. Věk řidiče má vliv na fyziologické změny a jejich prostřednictvím i na pravděpodobnost dopravní nehody. Kromě těchto bezprostředně na věku závislých faktorů je zde mnoho dalších proměnlivých a ovlivnitelných faktorů, které patří k této skupině, např. **výchova** (k odpovědnosti a svědomitosti), **výcvik** (dovednosti a zkušenosti)

V rámci rizika jízdy s motorovým vozidlem můžeme spatřit dva fenomény. Jednak je to prakticky **univerzální akceptace značně vysokého rizika** a dále **pak pasivita**, s níž jsou přijímána bezpečnostní opatření.

Vlivy, které se podílí na selhání člověka jako řidiče:

- nedostatky v oblasti osobní kázně a sebeovládání,
- nedostatek znalostí a dovedností, úsudkových schopností,

Vlivy působící přechodně:

- přechodné útlumové stavy,
- emoce z rodinných či společenských důvodu,
- činnost v časové zátěži,
- únava,
- chronické či akutní abnormální duševní stavy a neurózy,
- činnost v časové zátěži,
- řízení vozidla pod vlivem alkoholu a drog,

Rizikovost jízdy motorovým vozidlem je podmíněna věkem a pohlavím:

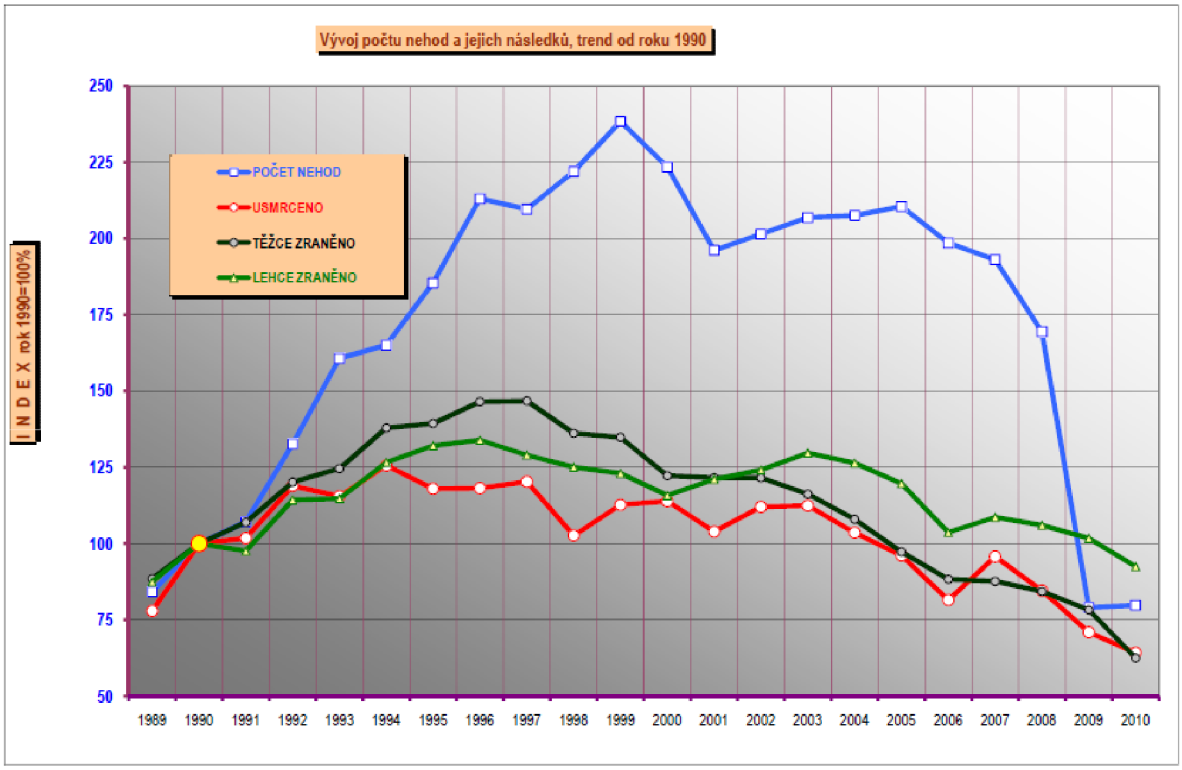
- Procentuální poměr nehod je cca 2-3x větší u mužů než u žen.
- Zvláště vysoká míra nehodovosti s úmrtím je u věkové skupiny 20-25 let.
- Nejvyšší riziko zranění či smrti se týká mladistvých motocyklistů, u řidičů 20-24 let na pětinásobek průměru.
- Lidé nad 65 let se relativně zřídka podílejí na smrtelných nehodách, na rozdíl od mladých řidičů do 20 let.

- Nejmenší riziko zranění či smrti je u chodců pod 60 let, u starších chodců se zvyšuje riziko úmrtí trojnásobně a více.
- Riziko související s jízdou automobilem je určováno také hodinou a dnem v týdnu.
- V noci dochází k více smrtelným nehodám než ve dne, v pátek a sobotu více než v jiné dny.

3.1 Nehodovost na pozemních komunikacích České republiky za rok 2010

Česká republika se zařazuje mezi státy s nejvyšší dopravní nehodovostí (*počet usmrcených mezi roky 1986 – 1994 měl nárůst o 83% to v Evropě nezaznamenal jiný stát!*). Počet usmrcených dosáhl maxima v r. 1994 (**1637** *v období 30 dní od nehody*). Od té doby sice dochází k poklesu, ale celkově stav zůstává nadále přes všechna dosud provedena opatření velmi neuspokojivý. (tab.1) Všeobecně můžeme konstatovat, že počty dopravních nehod a závažnost jejich následků v 90. letech výrazně vzrostly. Počty usmrcených v letech 1998 – 2010 se podařilo snížit novelizací zákona č. 361/2000 Sb., která začala platit od 1.7. 2006 a zavedením bodového systémů. (graf.1)

graf. 1 - Vývoj počtu nehod a jejich následků, trend od roku 1989 – 2010



tab. 1 – Nehody a jejich následky od roku 1991

NEHODY A JEJICH NÁSLEDKY OD ROKU 1991 **ROK**	**POČET NEHOD**	**USMRCENO**	**TĚŽCE ZRANĚNO**	**LEHCE ZRANĚNO**	**Hmotná škoda v mil. Kč**
1991	101 387	1 194	4 833	22 806	1 014,2
1992	125 599	1 395	5 429	26 708	1 794,2
1993	152 157	1 355	5 629	26 821	2 988,3
1994	156 242	1 473	6 232	29 590	4 262,9
1995	175 520	1 384	6 298	30 866	4 877,2
1996	201 697	1 386	6 621	31 296	6 054,4
1997	198 431	1 411	6 632	30 155	5 981,6
1998	210 138	1 204	6 152	29 225	6 834,0
1999	225 690	1 322	6 093	28 747	7 148,8
2000	211 516	1 336	5 525	27 063	7 095,8
2001	185 664	1 219	5 493	28 297	8 243,9
2002	190 718	1 314	5 492	29 013	8 891,2
2003	195 851	1 319	5 253	30 312	9 334,3
2004	196 484	1 215	4 878	29 543	9 687,4
2005	199 262	1 127	4 396	27 974	9 771,3
2006	187 965	956	3 990	24 231	9 116,3
2007	182 736	1 023	3 960	25 382	8 467,3
2008	160 376	992	3 809	24 776	7 741,4
2009	74 815	832	3 536	23 777	7 971,5
2010	**75 522**	**753**	**2 823**	**21 610**	**4 924,9**

Policie ČR v roce 2010 šetřila **75 522** nehody, při kterých bylo **753** osob usmrceno, **2 823** osob těžce zraněno a **21 610** osob lehce zraněno. Odhadnutá hmotná škoda dopravní policií na místě nehody je **4 924,987** mil. Kč. Porovnání hodnot základních ukazatelů se stejným obdobím roku 2009 je následující:

Nárůst zaznamenáváme v kategorii:

počet nehod o **707**, tj. o **0,9%**

Pokles zaznamenáváme v kategorii:

počet usmrcených o **79** osob, tj. o **9,5%**

počet těžce zraněných o **713** osob, tj. o **20,2%**

počet lehce zraněných	o **2 167** osob,	tj.	o **9,1%**
odhad hmotné škody	o **56,1 mil**. Kč,	tj.	o **1,1%.**

Počet nehod je v roce 2010, v porovnání od roku 1961, uprostřed padesátiletého období. Nejméně nehod bylo šetřeno právě v roce 1961 – 35 842; v roce 1991 byla poprvé překročena hranice 100 000 nehod (101 387), hranice 200 000 nehod „padla“ v roce 1996 (201 697) a nejvíce nehod bylo Policií ČR šetřeno v roce 1999 – 225 690. Při porovnávání počtu nehod v tomto období je nutné ale brát v úvahu legislativní změny upravující povinnost oznamování nehody Policii.

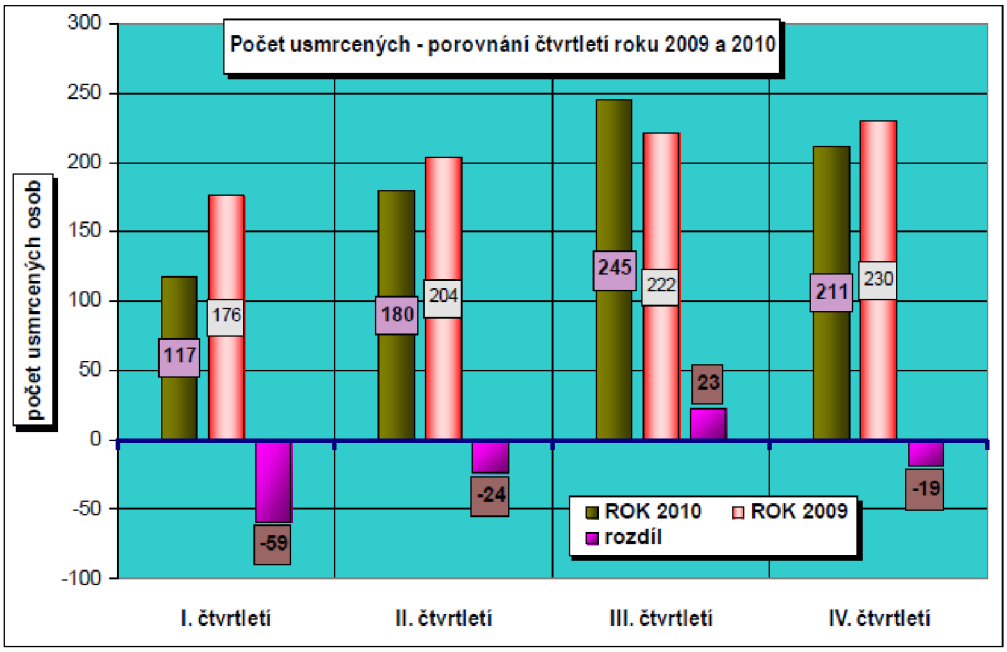
Počet usmrcených osob v roce 2010 **je od roku 1961 nejnižší**. Druhý nejnižší počet byl v roce 1987 – 766 usmrcených a na třetí příčce je rok 1986 se 768 usmrcenými. Nejvíce usmrcených v tomto období bylo v roce 1969 – 1 758 osob, tzn. o 1 005 usmrcených osob více (o 57%), než v roce 2010.

Počet těžce zraněných osob je v roce 2010 nejnižší od roku 1961 a poprvé v tomto období klesl pod hranici 3 000. Nejvíce těžce zraněných osob zaznamenáváme v roce 1969 – 9 258 osob, v porovnání s rokem 2010 představuje rozdíl téměř 70%.

Počet lehce zraněných osob je v porovnání od roku 1961 15. nejnižší; nejvíce lehce zraněných osob bylo v roce 1996 – 31 296. Nejméně lehce zraněných bylo v letech 1962 - 14 990, 1961 – 15 404, 1982 – 17 958 atd.

Z porovnání jednotlivých období roku 2010 (graf. 2) vyplývá, že počet usmrcených osob, v porovnání s rokem 2009, byl nižší ve třech čtvrtletích (nejvyšší pokles zaznamenáváme v prvním čtvrtletí – o 59 osob, tj. o více jak 33 %). Pouze ve třetím čtvrtletí zaznamenáváme nepříznivý vývoj – zvýšení o 23 osob, tj. o více jak 10%.

graf. 2 - Počet usmrcených - porovnání čtvrtletí roku 2009 a 2010



3.1.1 Přehled viníků a zavinění nehod (tab. 2)

tab.2 - Přehled viníků a zavinění nehod

Viník, zavinění nehody období rok 2010	Počet nehod	Rozdíl nehod	Rozdíl v %	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených	Rozdíl v %
Řidičem motorového vozidla	67 455	233	0,3%	675	-80	-10,6%
Řidičem nemotorového vozidla	1 851	-137	-6,9%	40	1	2,6%
z toho dětmi	201	-40	-16,6%	0	0	
Chodcem	1 243	-61	-4,7%	27	-5	-15,6%
z toho dětmi	486	32	7,0%	3	3	
Jiným účastníkem	110	-6	-5,2%	0	0	
Závadou komunikace	448	141	45,9%	0	0	
Technickou závadou vozidla	480	26	5,7%	4	-1	-20,0%
Lesní, domácí zvěří	3 523	447	14,5%	1	1	
Jiné zavinění	412	64	18,4%	6	5	500,0%

Ze **75 522** nehod zavinili více **jak 89,3% řidiči motorových vozidel** a při těchto nehodách zemřelo **675 osob, což je 89,6%** z celkového počtu usmrcených. V porovnání s rokem 2009 je sice počet nehod vyšší o 0,3%, ale počet usmrcených je o 80 osob nižší.

K největšímu relativnímu nárůstu počtu nehod došlo u nehod zaviněných závadou komunikace – **o téměř 46%.** Méně zaviněných nehod registrujeme u řidičů nemotorových

vozidel, chodců a jiných účastníků. Pokles počtu usmrcených nastal především u nehod zaviněných řidiči motorových vozidel (o 80 osob), dále u nehod zaviněných chodci (o 5 osob) a technickou závadou vozidla (o 1 osobu). Nárůst počtu usmrcených zaznamenáváme u jiného zavinění (o 5 osob) a u nehod způsobených lesní a domácí zvěří a řidičem nemotorového vozidla – shodně o 1 osobu.

3.1.2 Porovnání počtu nehod a jejich následků, zaviněných řidiči osobních automobilů v závislosti na jejich věku. (tab. 3)

Řidiči věkového rozmezí **25 až 34 let** se podílejí necelými **29%** na zavinění nehod a více jak **24%** na počtu usmrcených při těchto nehodách. Další více jak **1/5** nehod připadá na věkovou skupinu **35 až 44 let.** V porovnání s rokem 2009 registrujeme více usmrcených u nehod zaviněných řidiči do 20 let věku a pak u věkové kategorie 35 až 44 let. **Nejvyšší závažnost** byla u nehod **zaviněných řidiči věkové skupiny do 18 let** (25,2 usmrcených osob připadajících na 1 000 nehod) a dále u věkové skupiny nad 64 let, kde hodnota tohoto ukazatele představuje 18,6 usmrcených.

tab.3 - Počty nehod a jejich následků, zaviněných řidiči osobních automobilů v závislosti na jejich věku.

rok 2010	Počet nehod	počet usmrcených	rozdíl usmrcených
do 18 let	119	3	2
18-20	3 107	50	6
21-24	4 835	72	-8
25-34	11 404	120	-42
35-44	8 929	99	9
45-54	5 438	62	-13
55-64	4 082	42	-5
>64	2 425	45	-9
nezjištěno	4	2	1

3.1.3 Hlavní příčiny dopravních nehod řidičů motorových vozidel

Nejčastější hlavní příčinou dopravních nehod zůstává stále **nesprávný způsob jízdy**, následuje **nepřiměřená rychlost jízdy**, které ale patří prvenství v počtu usmrcených osob. (tab.4)

tab. 4 - Hlavní příčiny dopravních nehod, období rok 2010

Hlavní příčina nehody období rok 2010	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %	Rozdíl usmrcených
NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST	14 633	21,7	279	41,3	-89
NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ	1 543	2,3	37	5,5	6
NEDÁNÍ PŘEDNOSTI	12 060	17,9	114	16,9	10
NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY	39 219	58,1	245	36,3	-7

Nepřiměřená rychlost:

Nepřiměřená rychlost jízdy je důležitým faktorem určující rozsah následků dopravní nehody (obr. 12). Platí to převážně k nechráněným účastníkům silničního provozu a osobám cestujícím ve vozidlech. (obr. 13) Na základě zkušeností ze zahraničí byl zaveden rychlostní limit v obci **50 km/h** a v obytných zónách **20 km/h.**

obr. 12 - následky dopravní nehody - nepřiměřená rychlost jízdy: *,, 29. května 2010 a půl třetí ráno došlo na silnici k tragické dopravní nehodě. Třiačtyřicetiletý řidič nezvládl projetí mírnou pravotočivou zatáčku a vyjel mimo silnici. Jeho spěch se mu stal osudným, vozidlo v plné rychlosti čelně narazilo do stromu" (zdroj Policie ČR 2010).*

obr.13 - Nejvyšší dovolené rychlosti v km.h

Míra rizika usmrcení chodce v závislosti na rychlosti jízdy je uvedena v tab. 5. Při rychlosti ***30 km/h*** je riziko usmrcení chodce mnohem nižší než při ***60 km/h*** .

tab. 5 - Míra rizika usmrcení chodce v závislosti na rychlosti jízdy

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

Nesprávné předjíždění:

Nesprávné předjíždění je častou příčinou tragických dopravních nehod (obr. 13), při kterých dochází k čelním srážkám s protijedoucím vozidlem. Řidiči porušují ustanovení **§ 17 zákona č. 361/2000 Sb.,**

obr. 13 - nesprávné předjíždění je častou příčinou tragických dopravních nehod

(,, Osmnáctiletý řidič se v úseku kde je předjíždění zakázáno i přes zákaz rozhodl předjet dvě před ním pomaleji jedoucí vozidla. Při tomto riskantním manévru uviděl v protisměru přijíždějící vozidlo Škoda Fabia přičemž strh řízení, dostal smyk a boční částí narazil do Fabie. Zraněním, které při dopravní nehodě utrpěl, podlehl při převozu do nemocnice " (zdroj Policie ČR 2010).

Řidič nesmí předjíždět:

a) nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí,

b) jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet,

c) jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích,

d) na přechodu pro chodce a bezprostředně před ním,

e) dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo, nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy,

f) na křižovatce a v těsné blízkosti před ní; to neplatí

- jde-li o předjíždění vpravo podle odstavce,

- jde-li o předjíždění jízdních kol, mopedů a motocyklů bez postranního vozíku,

- na hlavní pozemní komunikaci,

- na křižovatce s řízeným provozem.

g) na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním.

(BURDEK, L. 2010)

Nedaní přednosti v jízdě:

Následky dopravních nehod, kdy řidič nedá přednost v jízdě bývají otřesné (obr. 14). Řidiči motorových vozidel porušují ustanovení **§ 2 ods. q zák. č. 361/2000 Sb.,**

Dát přednost v jízdě znamená: *povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy*, (BURDEK, L. 2010). Tímto způsobují vážné dopravní nehody.

Obr. 14 - nedaní přednosti v jízdě

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu:

Policie ČR v roce 2010 eviduje **5 015** nehod zaviněných pod vlivem alkoholu (tj.**7,1%** z celkového počtu), při kterých eviduje **102** usmrcených osob (tj. **13,6%** z celkového počtu)

a dalších 2 291 osob bylo zraněno. V porovnání s rokem 2009 je počet těchto nehod nižší **o 710 (tj. o 12,4%),** počet usmrcených je nižší **o 21 osob (tj. o 17,1%)** a počet zraněných je nižší **o 367 osob (tj. o 13,8%)**. Nejvyšší podíl těchto nehod byl na území Zlínského a Plzeňského kraje (15,38%, resp. 10,81%). Nejvíce usmrcených při těchto nehodách bylo na území krajů Středočeského, Moravskoslezského a Pardubického (shodně po 12 osobách). Nejvyšší podíl usmrcených osob při těchto nehodách je v Plzeňském kraji – 22,45%. Žádnou usmrcenou osobu při nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu nevykazuje Karlovarský kraj. (tab.6)

obr. 6 - členění dopravních nehod podle výše zjištěné hodnoty

Alkohol - členění; rok 2010	Počet nehod	tj. %	**Počet usmrcených**	tj. %
Alkohol u viníka do 1‰	1 554	31,0	**37**	36,3
Alkohol u viníka 1‰ a více	3 447	68,7	**64**	62,7
Alkohol a drogy	14	0,3	**1**	1,0

Druhy nehod:

Nejčastějším druhem dopravní nehody (tab. 7) byla srážka jedoucích vozidel (**40,5%** z celkového počtu nehod) a srážka s pevnou překážkou **(22,4%).** Poměrně vysoký je i počet nehod končících srážkou s vozidlem zaparkovaným nebo odstaveným **(17,7%)** apod.

tab. 7 - druhy nehod rok 2010

Druh nehody rok 2010	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
srážka s jedoucím vozidlem	30 564	250	321	-26
srážka s vozidlem zaparkovaným	**13 351**	**1 107**	**13**	**4**
srážka s pevnou překážkou	16 894	- 885	187	-39
srážka s chodcem	3 481	- 182	143	-8
srážka s lesní zvěří	3 219	415	1	1
srážka s domácím zvířetem	327	47	0	-1
srážka s vlakem	**240**	**50**	**34**	**13**
srážka s tramvají	663	101	0	-2
havárie	4 856	- 501	47	-21
jiný druh nehody	1 927	305	7	0

Souhrnné následky:

Policie ČR v roce 2010 šetřila celkem **75 522** nehod, při kterých bylo **753** lidí usmrceno,

z toho bylo:

276 řidičů osobních automobilů

151 chodců

111 spolujezdců v osobních automobilech

80 řidičů motocyklů

70 cyklistů

33 řidičů nákladních automobilů

10 spolujezdců v nákladních automobilech

9 spolujezdců na motocyklech

4 řidiči mopedů

3 řidiči malých motocyklů

2 řidiči traktorů

2 spolujezdci na traktorech

1 řidič autobusu

1 řidič pojízdného pracovního stroje.

(Zdroj - Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR)

3.1.4. Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem

Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchání přestupků nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového nebo, že se řidič porušování těchto povinností nedopouští. (BURDEK, L. 2010.)

Současný systém bodového hodnocení byl v ČR zaveden 1. července 2006 zákonem č. 411/2005 Sb., který novelizoval zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonu (zákon o silničním provozu).

Započítávání bodů :

Řidiči motorového vozidla, kterému byla příslušným orgánem uložena sankce za přestupek, nebo mu byl uložen kázeňský trest za jednání mající znaky přestupku anebo mu byl soudem uložen trest za trestný čin, jednání mající znaky přestupku anebo trestný čin, spáchal jednáním zařazeným do bodového hodnocení, se zaznamená v registru řidičů stanovený počet bodů. Záznam v registru řidičů provádí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení nebo ke dni nabytí právní moci rozhodnutí o uložení sankce za přestupek, rozhodnutí o uložení kázeňského trestu za jednání mající znaky přestupku anebo rozhodnutí, kterým se ukládá trest za trestný čin, a to nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu bylo doručeno. Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zaznamenává řidičem dosažený počet bodů pouze do celkového počtu 12 bodů. Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení. Řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno. Dosáhne-li řidič, který je držitelem řidičského průkazu celkového počtu 12 bodů, pozbývá právo k řízení motorového vozidla na území České republiky po dobu jednoho roku. Ministerstvo sdělí, po obdržení podkladů zaslaných příslušným obecním

úřadem obce s rozšířenou působností, tuto skutečnost orgánu, který řidičský průkaz vydal. (BURDEK, L. 2010.)

3.1.4 Vlivu vybraných faktorů na nehodovost - ČESKÁ REPUBLIKA – milníky

1965	**Povinné pásy na předních sedadlech OA** **Školení řidičů: 40 x 50 minut, školí učitelé i neučitelé, školení 1 x za 2 roky, přezkoušení jen BUS**
1973	**Školení řidičů: 32 x 50 minut, školí jen učitelé, školení každý rok vč. přezkoušení** **Výcvik sk. B: praktické jízdy 18 x 50 minut** **Zkouší dopravní policie, 1 řádný a 2 opravné termíny**
1974	**Max. povolená rychlost 90 km/hod v extravilánu**
	Povinná přilba pro jezdce na MOTO (nad 50 ccm)
1978	**Zavedena systematická dopravní výchova pro školní mládež**
1980	**Školení řidičů: 32 x 45 minut, školí jen učitelé, školení každý rok vč. přezkoušení** **Výcvik sk. B: praktické jízdy 18 x 45 minut** **Zkouší dopravní policie, 1 řádný a 2 opravné termíny**
1989	**Změna režimu** **Výrazný nárůst dopravy přes státní hranice**
	Povinné pásy na zadních sedadlech OA
	Zřízení rady české vlády pro bezpečnost silničního provozu a jejího sekretariátu
1990	**Představení systémového programu bezpečnosti silničního provozu. Zrušena systematická dopravní výchova pro školní mládež**
1991	**Školení řidičů: 16 x 45 minut BUS a NA, ostatní 8 x 45 minut, mezinárodní doprava: + 8 x 45 minut, školí jen učitelé, přezkoušení 1 x za 2 roky**

	Výcvik sk. B: praktické jízdy 28 x 45 minut **Zkouší dopravní policie, 1 řádný a 2 opravné termíny**
1993	**1.1.1993 – rozdělení státu**
1995	**Nově stanovena min. hloubka dezénu pneu na 1,6 mm (MOTO zůstává 1,0 mm)**
1997	**Schválení akčního programu bezp. siln. provozu jakožto rozvití přijatého systémového programu bezpečnosti siln. provozu (viz výše)**
	Snížení max. povolené rychlosti v obci ze 60 na 50 km/hod
	Zvýšení povolené rychlosti na dálnicích ze 110 na 130 km/hod
2000	**Zdokonalení programu bezpečnosti siln. provozu**
	Zásadní změna kompetencí v oblasti bezp. siln. provozu. Ministerstvo dopravy se namísto ministerstva vnitra stalo hlavním garantem bezp. siln. provozu. Prvotní odpovědnost za situaci v oblasti bezp. siln.provozu je na straně ministerstva dopravy a v přenesené působnosti na vymezených obecních úřadech (do té doby odpovídala policie).
	Vytvoření koordinační rady bezp. siln.provozu na ministerstvu dopravy.
	Zdokonalení národního programu předcházení úrazům „Zdraví pro 21. století“ vč. měření účinků preventivních opatření v oblasti bezp. siln. provozu.
2001	**Vytvoření 14 krajů**
	Účinným se stal zákon č. 361/2000 Sb. s některými důležitými ustanoveními: **Cyklisté do 15 let věku musí povinně používat přilbu, povinné používání dětských zádržných systémů na dálnicích, zvýšená přednost chodců na přechodech pro chodce, povinné svícení během zimního období.**
	Včleňování legislativy EU do národního práva – např. zavedení poradců pro bezp.siln.provozu v rámci přepravních společností. **Harmonizace kategorií a subkategorií ŘP v souladu se Směrnicí EU č. 91/439/EEC.**
	Povinnost hlásit policii nehody se škodou přesahující 20.000,- Kč (namísto 1.000,- Kč v předchozí právní úpravě).
	ŘP nově nemůže být na místě zadržen policií.

	Školení: 16 x 45 minut, školí jen učitelé, školeni řidiči BUS, NA nad 7,5 t, TAXI, vozidla s právem přednostní jízdy, školení ročně, přezkušování 1 x za 3 roky **Výcvik sk. B: praktické jízdy 28 x 45 minut, přezkušuje obecní úřad s rozšířenou působností, 1 řádný termín + možnost opravit se do 6 měsíců vždy po uplynutí 5 prac. dnů od předchozího termínu (teoreticky 22 – 23 x)**
2002	**Kampaň na podporu dodržování max. povolené rychlosti.**
2003	**Založení podvýboru pro bezp.siln.provozu v Senátu PČR** **Kampaň proti alkoholu.**
2004	**Změna národní bezpečnostní strategie ve spojení s přijatým zákonem č. 361/2000 Sb. (návrh zavést následující):** **Dále přísnější pokuty.** **Dětské zádržné systémy na všech komunikacích.**
2006	**Zavedení bodového systému**

(zdroj projekt TWIST, dostupný na www.studiotwist.eu)

4. Psychologické aspekty výuky a výcviku

S rostoucí dopravou se nutně musí zvyšovat požadavky na přípravu budoucích řidičů v oblasti výuky a výcviku.

Proces výuky zahrnuje:

- osvojení si znalostí, dovedností, dílčích informací (včetně využívání těchto znalostí k vytváření pozitivních postojů), které by měl žák mít za účelem splnění výchovně vzdělávacích cílů.
- myšlenkové resp. představové přípravy chování, které by bylo vyhovující pro bezpečný a úspěšný výkon.

Výcvikový proces zahrnuje:

- vzdělávací činnost, která má za úkol získat, upevnit, nebo vylepšit praktické znalosti, dovednosti a schopnosti v daném oboru činnosti

- výcvikový proces při řízení dopravního prostředku se týká nabytí určité dovednosti (zejména řadu pohybových celků a jejich dílčích částí, osvojovaných ve fázi – poznávací, upevňovací, automatizované)
- výcvik je vhodným prostředkem pro vytváření navyklých reakcí odpovídajících vznikajícím situacím a podmínkám při jízdě s motorovým vozidlem
- řidič by měl pomocí výcviku získat specifické znalosti a dovednosti

Má-li se u žáků autoškol vytvořit vysoký stupeň dokonalosti při uplatnění návyků a dovedností při řízení motorových vozidel, musíme vytvořit takové situace a podmínky, které odpovídají požadavkům skutečné jízdy. Běžné metody přípravy žáků autoškol zahrnují sice výcvik specifických reakcí při jízdě a dílčích schopností, dovedností a úkonů, neberou však někdy ohled na různost situací a podmínek, za kterých je lze správně použít. Mnoho nežádoucích návyků se snadno upevní. *(Když vezmeme v úvahu řidiče, který dodržuje dopravní předpisy a jednoho dne, kdy jsou silnice poloprázdné, projíždí křižovatkou s dopravní značkou „stůj, dej přednost v jízdě“. Rozhodne se pouze přibrzdit. Jsou zde předpoklady, že se jeho chování bude opakovat – nic se nestalo, nic po hlavní silnici nejelo, nestala se nehoda. Proto se tendence udělat stejný přestupek příště, i když nebude spěchat, zesílí, tím se vytvoří návyk probíhající automaticky).*

Většina **nežádoucích návyků** se vytváří podobným způsobem. Můžeme zdůraznit, že automatické mechanismy ovládají chování způsobem, který nemá žádný vztah k postojům a názorům řidiče motorových vozidel na dopravní přestupek. Je dokonce možné, že takové automatické chování je v rozporu se skutečnými postoji a názory dané osoby, které se projevují hlavně tehdy, když je chování řízeno soustředěnou pozorností.
Je mnoho dopravních přestupků, které vznikají ze špatných návyků. V těchto případech by se měla příprava řidičů zaměřit na výcvik dovedností s ohledem na trvalost vhodného chování při řízení motorového vozidla. Jsou pořádány speciální kursy pro řidiče motorových vozidel, např. pro řidiče, kteří řídili motorová vozidla pod vlivem alkoholu.

Z hlediska rizika se identifikují čtyři způsoby chování:

1. preventivní chování, které mohou zabránit vzniku nehodové situace,
2. defenzivní chování, které mohlo umožnit řidiči, aby se vyhnul nehodové situaci,
3. úhybné chování, které mohlo dovolit jednotlivci vyváznout z hrozící nehody,
4. kooperativní chování, které obsahuje iniciativu pomoci jiným ve zvládnutí obtížné situace, (ŠTIKAR, J. 2003)

4.1 Osobnost žáka

Žáci jsou pro získání řidičského oprávnění různě motivováni. Někteří se přihlásí do autoškoly s tím, že řidičské oprávnění zatím nepotřebují, ale předpokládají, že někdy v budoucnu ho využijí. Jiní mají motivaci nabídku zaměstnání, nebo je získání řidičské oprávnění součástí přípravy na budoucí povolání (žáci středních škol zemědělských, dopravních, lesnických). Jiný jako cíl přihlášky do autoškoly spatřuje naučit se bezpečně jezdit a ovládat motorové vozidlo. Důležitou úlohu na přístupu k výuce a výcviku má věk žadatele o řidičské oprávnění. Dlouhodobé zkušenosti ukazují, že se zvyšujícím se věkem žáků, dochází k odpovědnému přístupu k výuce a výcviku. Jednou z důležitých věcí pro úspěšné absolvování výuky a výcviku, jsou také vlastnosti žáka (vlohy, schopnosti a dovednosti). Pokud jsou tyto vlastnosti na dostatečné úrovni, má dostatečnou motivaci a odpovědný přístup, jsou tímto dány základy pro úspěšné absolvování výuky a výcviku a následně úspěšné absolvování závěrečné zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla - získání řidičského oprávnění.

4.2. Osobnost učitele autoškoly

Výuka a výcvik na středních školách (zemědělských, dopravních, lesnických)a v autoškolách by měla dosahovat požadované kvality. V první řadě je třeba zajistit, aby výuku a výcvik zajišťovali učitelé, kteří pro provádění kvalitní výuky a výcviku mají předpoklady. Učitelé praktického vyučování, kteří připravují a vychovávají budoucí řidiče, musí být co nejvíce seznámeni s motorismem, měli by znát jeho charakteristické projevy a zákonitosti, kladné i záporné stránky. Dále musí být nejen odborníkem ovládající problematiku předmětu, který je oprávněn vyučovat, ale měl by být dobrým pedagogem a především dobrým psychologem. Pro získání oprávnění pro učitele řízení motorových vozidel které jsou stanoveny zvláštním předpisem (zákon č. 247/2000 Sb.,) podmínky, které musí každý žadatel o toto oprávnění splnit. *(Držitelem profesního osvědčení může být osoba, která má ukončené střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou, nebo jde-li o učitele výcviku v řízení vozidla nebo výuky praktické údržby vozidla, ukončené střední vzdělání strojního nebo dopravního oboru, dosáhla věku 24 let, s kladným výsledkem se podrobila dopravně psychologickému vyšetření, absolvovala základní školení a zkoušku prokázala znalosti předpisů o provozu na pozemních, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel*

a znalosti ovládání a údržby vozidla, řízení vozidla a zásad bezpečné jízdy vozidla,včetně vozidla konstrukčně přizpůsobeného tělesně postižené osobě ; jde-li o výuku předpisů o provozu na pozemních komunikacích a teorii řízení a zásad bezpečné jízdy, musí mít osoba řidičské oprávnění k řízení vozidel té skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, k jejímuž získání provádí výuku, nemá soudem nebo správním orgánem uložen trest zákazu řízení motorových vozidel (zákon č. 247/2000 Sb., § 21 odst. 1 – 3).

Funkce učitele

- **Usměrňování osvojovacího procesu** – samostatnost, sebevzdělávání
- **Zprostředkování** - vědomostí, dovedností, schopností , zkušeností, poznatků,
- **Inspirace** – motivace žáků k učení, rozvíjení jejich potřeb (učebních, poznávacích)
- **Regulativní funkce** – výchova, usměrnění vývoje žáků
- **Kontrolní a hodnotící funkce**
- **Kooperativní funkce** – sjednocení výchovných vlivů
- **Poradenská funkce** – výchovný poradce, pedagogicko-psychologická poradna, rodiče,

5. Dopravní výchova

Dopravní výchova v České republice má dlouholetou tradici (v letech 1978 – 1989 bylo **vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu** ve školách a školkách povinné), je to rozsáhlý proces, jehož začátky jsou v v rodinách, předškolní výchově dětí (mateřských školách). Pokračuje na prvním stupni základních škol (prvouka), a to se zaměřením na problematiku **bezpečné chůze** a **orientace v provozu** na pozemních komunikacích. V současné době je ve vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu zaangažováno málo subjektů. Na celostátní úrovni je to **„BESIP“** (aktivity spojené s dětskými dopravními hřišti, distribuce prostřednictvím regionálních pracovníků - publikací pro děti, rodiče, učitele (slabikář, učebnice, metodické pomůcky) plakátů, samolepek, reflexních předmětů, PC her, testů) a **ÚAMK**. Některé subjekty se zapojují na regionální úrovni. Pokud se jedná o mimoškolní aktivity, aktivní jsou především domy dětí a mládeže, centra pro matky a některé nestátní subjekty. Těm je poskytována podpora ze strany policie, státní správy, vedení měst a krajů.

Základní školy:

● **1.-3. třída** – výchova v rozsahu znalostí potřebných pro chodce (v 1. třídě obdrželi děti - rodiče leták **„Cesta do školy“** - postup jak mají rodiče naučit děti samostatnému orientování se v cestě do školy z hlediska dopravy)

● **2 třída** – domalovánky – přenos obrazutvornosti z levé strany na pravou a opačně (nácvik správného rozhlížení)

● **3. třída** – ukončení dopravní výchovy v rozsahu chodce testem **„Umíš správně chodit?“** (ověření znalostí chodce testovým přezkoušením s možností využít pro soutěž žáků)

● **4. třída** – **systematická výchova na DDH** v rozsahu normy znalostí teorie a praxe s ukončením závěrečného přezkoušení a při splnění požadované normy znalostí získání **„Průkazu cyklisty“.**

● **5.-8. třída** – prohlubování normy znalostí v rozsahu cyklisty a vyvrcholením soutěží **„DSMC“**

(RVP pro základní vzdělávání).

● **9. třída** - v minulosti nepovinný předmět **„Dopravní výchova“** se získáním řidičského oprávnění v rozsahu **A/M** – po účinnosti zákona č. 361/ 2000 Sb., byl tento systém zrušen vzhledem k rozsahu oprávnění ve vztahu k malému motocyklu. Starší děti mají možnost naučit se dobře a bezpečně jezdit na kole a získat důležité řidičské návyky převážně jen díky obětavosti učitelů vedoucích v době mimo vyučování (speciální kroužky, kursy, práce dopravních hřišť v určitých oblastech). To je ovšem stav, který v žádném případě neodpovídá požadavkům a potřebám naší společnosti. Svědčí o tom i stále nepříznivá statistika dopravní nehodovosti.

● Pro skupinu do 18 let existoval na středních školách nepovinný předmět **„Řízení motorových vozidel“, byl zrušen** – nyní tato věková skupina není ovlivňována jinak, než v autoškolách. (teorii na SŠ platilo MŠMT)

Ve školách se problematice vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu věnuje málo učitelů. Nízká angažovanost učitelů souvisí mj. s vysokou feminizací školství a pracovní vytížeností pedagogického sboru, kromě toho není problematika **vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu vyučována na pedagogických fakultách.**

CDV Brno provedlo průzkum stavu **vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu ve školách**. Výsledky jsou následující:

- vzdělávání žáků ve věku 6 – 10 let probíhá tak, že některé třídy se 1x ročně účastní lekce na dětském dopravním hřišti, některé třídy 1x ročně navštíví počítačovou učebnu, kde mají k dispozici adekvátní programy, děti v rámci prvouky píší úkoly s příslušnou tématikou.
- vzdělávání žáků ve věku 11 – 14 let probíhá tak, že žáci 1x ročně vyplní test s dopravní tématikou, jsou seznamováni s tématikou RSE v rámci vlastivědy, občanské nauky, přírodopisu, před prázdninami, svátky jsou děti seznamovány s možnými nebezpečími číhajícími v silničním provozu.
- vzdělávání ve školkách má následující formu: některé školky 1x ročně navštíví dětské dopravní hřiště, dále pak děti v rámci aktivit kreslívají dopravní značky, se značkami se seznamují, v rámci procházek učitelé děti instruují, jak se správně chovat v provozu.
  (zdroj projekt Twist)

5.1 Teorie přípravy řidičů

Některé teorie jsou na nízké úrovni zobecnění, popisují manévry řidičů, které vedou velmi často k dopravním nehodám, jako například nepřiměřená rychlost, nebezpečné předjíždění, nedostatečný odstup od vozidla, přehlédnutí dopravních značek a dopravních signálů. Teorie těchto **„specifických reakcí“** vytvářely často podklady pro sestavování výcvikových plánů. Můžeme pozorovat, a statistiky to dokazují, že určité specifické reakce nebo selhání se projevují u jednotlivců opakovaně. Často je pak speciální výcvik zaměřen na ty skupiny řidičů, které jsou charakterizovány určitými rysy nebo syndromy. Řidiče těchto skupin je třeba správně diagnostikovat (rozlišit, zda je selhání způsobeno osobností řidiče nebo nedokonalým osvojením dovedností). Většina činností vyžaduje riskování a řízení motorového vozidla není výjimkou. Mnohé z činností řidiče se projevují kompromisem mezi rizikem a dosažitelným užitkem *(užitek, který lze získat přejetím vozidla, které brzdí rychlost proudu vozidel, je často dosahován vystavením se zvýšenému nebezpečí střetu s protijedoucím vozidlem).*

Riskování ovlivňuje stupeň nebezpečí, které se vytváří v rámci určité provozní situace a ovlivňuje pravděpodobnost dopravní nehody. Používaný systém přípravy řidičů v ČR je nedostačující pro dopravní bezpečnost. Základní řidičské dovednosti jsou získány poměrně rychle, ale poznání, uvědomění si nebezpečí, roste jen pomalu, což vede k tomu, že řidiči provádějí manévry, které jsou ve skutečnosti rizikovější, než si tito řidiči o nich myslí. Jinými

slovy – výcvik, který získali před vydáním řidičského průkazu, nebyl přiměřený ke zvládnutí nebezpečných situací.

Mladiství ve věku 18 – 20 let, kteří získaly řidičské oprávnění, mají několikanásobně vyšší počet dopravních přestupků a dopravních nehod než je celostátní průměr (viz. tab. 3). To znamená, že v jejich přípravě jim nebyl poskytnut dostatečný rozsah způsobů bezpečného jednání. Je to také důsledek věkového faktoru, se zvýšeným riskováním, podceňováním nebezpečnosti příliš rychlé jízdy a vyhledáváním vzrušení, což nelze dobře korigovat samotným výcvikem, který nepřináší pozitivní efekty, pokud není naplněn **výchovnými aspekty**. Výcvik je nutné zaměřit především na **obsah**, ale i na **rozsah**. Velice důležitá je příprava na zvládání rizikových situací. Pokud bude ve výcviku náležitě prezentována část přípravy na složité a nebezpečné situace, lze potom prosazovat tuto přípravu řidičů jako povinnou. Předpisy o provozu na pozemních komunikacích lze rozvíjet v učebně a poznávání nebezpečných situací při praktických jízdách. Uvědomování si rizik a jejich překonávání spočívá ve vlastním provádění a rozvíjení dopravních dovedností, to je ovšem dlouhodobý proces. Uvedené argumenty podporují myšlenku postupného systému řidičského výcviku a zkoušení řidičů.

5.2 Příprava řidičů – začátečníků

Statistiky uvádějí, že **nehodovost řidičů začátečníků** je **vyšší** než u řidičů s delší praxí v řízení motorových vozidel. Z psychologického hlediska lze tento jev vysvětlit tendencí k výstřednosti a snahou prověřit své schopnosti.

Selhání mladých řidičů je způsobeno spíše podceněním nebezpečných momentů než přehlížením nebezpečí. Podle některých průzkumů dochází po získání řidičského oprávnění, nejprve k postupnému nárůstu nehodovosti a poté k pozvolnému klesání. Potřebujeme problémovou výuku, která seznamuje se skutečným stavem dopravy – nikoliv s takovým, jaký by měl být; výuku, která nabízí jasné řešení obtížných situací.

Pro vzdělávání v oblasti dopravy je nutné nepoužívat nadále dopravní techniku a pravidla silničního provozu jako orientační rámec pro pedagogický proces. Vzdělávací úloha příslušející autoškole totiž spočívá mnohem více v tom, **seznámit a naučit zacházet** budoucího motorizovaného účastníka provozu s jeho typickými **silnými a slabými stránkami** vzhledem k jeho věku a zkušenostem.

Do výuky nejsou dosud plně prosazena a správně začleněna **sociálně psychologická témata**, jako:

- způsoby poznávání a uvědomování,
- chyby při poznávání,
- rizikové chování.
- afektivní vlivy na chování za volantem (např. strach z jízdy),
- témata sociální oblasti (soupeření, urážky, agrese apod.).

5.2.1 Praktický výcvik

Řidič často nemůže za výcvikových podmínek sbírat zkušenosti z fyzikálních mezních situací, tyto zkušenosti získává až při náhodně se vyskytujících vážných situací. Podle názorů některých odborníků je nutné se naučit ovládat vozidlo odděleně od nácviku začlenění se do provozu na silnici. Na konci výcviku musí být žák schopen **účastnit se plně silniční dopravy.**

Při výuce v autoškolách je nezbytné vysvětlit zvláštní vlivy ze sociální oblasti:

- jízda jako seberealizace,
- jízda jako soutěž,
- strach z jízdy,
- komunikační deficit apod.

Také je nutné seznamovat žáky s vlivem věku a dalšími rizikovými faktory. Posílit **kooperativní chování** a zlepšit **sociální vnímání**, tzn. do výuky by měly být zahrnuty skupinové prvky.

Zavedení těchto aspektů do povinné teoretické výuky by přispělo ke zvýšení úrovně této části výuky. Existence soukromých autoškol ukazuje, že jde o podnikání, které vyžaduje pomoc státních i nestátních orgánů a organizací. Je veřejným zájmem udržet dostupnost kvalitní řidičské přípravy pro co nejširší okruh zájemců. Konkurenční prostředí působí negativně na zvyšování kvality práce autoškol. Je nutné neustále sledovat zvyšující se úroveň přípravy řidičů ve vyspělých státech, kde se tomuto problému věnuje velké množství psychologických průzkumů. *(V Německu byl po několika letech ověřování zaveden řidičský průkaz na zkoušku. V současné době je zkušební doba 2 roky, budoucí úprava počítá až se čtyřmi roky. Po zvláště*

závažném dopravním přestupku zachyceném policií, např. při jízdě na červenou, nezastavení na dopravní značce „ Stůj, dej předost v jízdě " apod. se musí držitel řidičského průkazu zúčastnit doškolovacího kurzu. U méně závažných chyb je řidič povinen zahájit doškolovací kurz po dvou proviněních. Náklady na účast v kurzu si musí hradit každý účastník sám.. Po uplynutí pěti let po zavedení řidičského průkazu na zkoušku byla provedena analýza výsledků. Byly srovnány počty nehod se zraněním u řidičů se zkušební lhůtou s počtem nehod, které zavinili ostatní řidiči. ***V letech 1991 - 1996*** *došlo ke snížení počtu dopravních nehod u řidičů ve zkušební době* ***o 32,5%,*** *zatímco u ostatních šlo o snížení pouze o 8,9%. Současně je třeba zohlednit i skutečnost, že při zavedení řidičského oprávnění na zkoušku došlo k poklesu počtu uchazečů o skupinu „B" o 19,2%. I tak se po analýze jeví snížení počtu nehod o 18,7%.*

V zemích EU byl přijat program (v ČR program „ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu ") pro zvýšení dopravní bezpečnosti, který zahrnuje základní přípravu, doškolování a zkoušení řidičů. V základním výcviku nových žadatelů o řidičské oprávnění se tak postupuje proti neblahému jevu v autoškolách „co nejrychleji a nejlevněji" a klade se důraz na účelnou legislativní regulaci výcviku. V zahraničí se řeší zásadní **kvalitativní vzestup** činnosti autoškol a systému zkoušení znalostí a dovedností žadatelů o řidičské oprávnění. Systém by měl řešit kvalitní přípravu učitelů autoškol včetně pravidelné kontroly jejich úrovně a kontrolu kvality práce autoškoly. To by měl garantovat nezávislý zkušební komisař, jehož **vysoká odborná úroveň** je podporována státem a který po stránce **pedagogické, psychologické i etické** splňuje požadované nároky. *(Zajímavý model přípravy řidičů má Kanada. Řidič skládá zkouška z jízdy dvakrát, poprvé je to po šesti měsících získávání znalostí a dovedností pod dohledem zkušeného řidiče. Tato doba se zkrátí na tři měsíce, pokud se řidič podrobí výcviku v akreditované autoškole. Poté má před sebou osmnáct měsíců jízdy se speciálně označeným vozidlem za zpřísněných podmínek. Po této době se může řidič podrobit druhé zkoušce, která je mnohem náročnější a vyžaduje perfektní dovednosti a znalosti při ovládání vozidla s důrazem na bezpečnost. Při závěrečné zkoušce je žadatel např. několikrát vyzván, aby určil možná nebezpečí, která hrozí jemu, či ostatním řidičům. Úspěšným složením této zkoušky se stává držitelem plnohodnotného řidičského oprávnění. Před jakýmkoliv řízením v provozu je ovšem nutné složit zkoušku ze znalostí pravidel provozu a zásad bezpečné jízdy. Jde o vstupní test (skládá se z 80% otázek týkajících se chování řidiče v provozu a zásad bezpečné jízdy), který se provádí za pomocí výpočetní techniky.*

Velkým problémem pro učitele autoškoly při praktickém výcviku v řízení je **rozhodování, kdy zasáhnout** při chybných manévrech. Zasáhne – li se příliš brzy, snižuje se **sebedůvěra žáka**, pokud se zasáhne pozdě, **může dojít k dopravní nehodě**. Žáka lze učit vnímat nejen

hluky z okolí jako je např. klakson, ale i hluky provozní a být tak ostražitý vůči vnějším nebezpečím ale i k závadám na vozidle, které mohou způsobit potíže. Velmi často se stáne, že po zastříkání čelního skla žák hledá spínač stěračů, i když mu byla jeho poloha ukázána hned v první hodině.

5.2.2 Místo provádění praktického výcviku

Aby byla příprava uchazečů o řidičské oprávnění co nejkvalitnější, měli bychom také zvolit místo, kde bude výcvik v řízení motorových vozidel prováděn. Toto místo by mělo splňovat požadavky kladené na žadatele o řidičské oprávnění při závěrečných zkouškách z odborné způsobilosti.

Výcvik v řízení motorových vozidel by měl být prováděn:

- v místech s dostatečnou hustotou provozu,
- na pozemních komunikacích s různým počtem jízdních pruhů,
- na křižovatkách řízených světelnou signalizací,
- na křižovatkách které umožňují nácvik různých i složitějších dopravních situací,
- v úsecích, kde je provoz hromadné osobní dopravy,
- v úsecích, kde je dostatečný pohyb chodců s vyznačenými přechody pro chodce,
- mimo obec, kde je dovolena rychlost vyšší než 50 km.h
- mimo obec, kde je možnost ovládání vozidla ve vyšších rychlostech a při různých manévrovacích situacích,

Žák si musí osvojit způsob jízdy v obci, mimo obec, tak i na dálnici, kde je nutné se naučit ovládat vozidlo i při vyšších rychlostech. U tohoto výcviku, který je obtížný jak pro žáka, tak pro učitele autoškoly, se výsledek dostaví při absolvování zkoušek z odborné způsobilosti a získání řidičského průkazu. Žák bude schopen lépe řešit složitější dopravní situace v hustém městském provozu, ale také bude schopen bezpečně využívat vyšší rychlosti na silnicích mimo obec tak, aby svou pomalou jízdou neohrožoval bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a tedy nebyl potenciálním nebezpečím pro vznik dopravní nehody.

5.2.3. Roční období

Převážná většina řidičů neprošla výcvikem v zimním období, kdy je stav vozovky jiný, než v období letním. Tito řidiči jsou častými viníky dopravních nehod, protože nepřizpůsobili rychlost jízdy stavu a povaze komunikace. Neuvědomují si však, že se v budoucnu budou se zimními podmínkami setkávat a nebudou na tyto podmínky dostatečně připraveni. Takovou připravenost na zimní podmínky je však možno získat právě při výcviku řízení motorových vozidel v zimním období, kdy lze předpokládat, že bude výcvik prováděn i na kluzkém povrchu vozovky pod přímým dohledem učitele autoškoly. V této situaci hraje významnou roli schopnost učitele autoškoly dostatečně vysvětlit způsob jízdy na takovémto povrchu vozovky s jejím procvičením v praxi. Střední školy (zemědělské, dopravní, lesnické), kterým byla vydána registrace k provozování autoškoly umožňují svým studentům provádět výcvik řízení motorových vozidel v průběhu celého školního roku. Jedná se o kurz dlouhodobý a jeho výhodou je, že žáci zažijí střídání se ročních období a získají zkušenosti v řízení motorových vozidel za různých povětrnostních podmínek.

5.3. Získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

Jak získat odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel – řidičské oprávnění? Z hlediska legislativy to umožňuje **zákon č. 247/2000 Sb.,** který upravuje podmínky pro získání registrace k provozování autoškoly, způsob provádění výuky a výcviku žadatelů, práva a povinnosti žadatelů - žáků, provozovatelů a učitelů autoškol, podmínky pro udělování a odnímání osvědčení pro učitele výuky a výcviku, způsob provádění zkoušek o získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla - získání řidičského oprávnění. To znamená, že každý budoucí řidič (žadatel o řidičské oprávnění) se musí přihlásit do autoškoly. (v ČR je registrováno **2806** autoškol , *Obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá registraci k provozování autoškoly na základě písemné žádosti, prokáže-li žadatel, že*

a) je držitelem příslušného živnostenského oprávnění, nebo v případě, kdy žadatelem je organizační složka státu, je držitelem zřizovací listiny, ze které vyplývá, že provádí výuku a výcvik k získání oprávnění k řízení vozidel,

b) splnil technické podmínky pro provozování autoškoly podle tohoto zákona.

Při splnění těchto podmínek má žadatel nárok na vydání registrace k provozování autoškoly . (zákon č. 247/ 2000 Sb., § 2 odst. 2)

Žáci středních škol (zemědělské, dopravní, lesnické), mají možnost získat řidičské oprávnění v rámci přípravy pro výkon budoucího povolání, na které se žáci ve škole připravují.

5.3.1 Výukový předmět motorová vozidla – obecný cíl předmětu

Úkolem výukového předmětu motorová vozidla na středních školách je připravit žáky k získání řidičských oprávnění skupin A, B, T, a C . Naučit je ovládat motorová vozidla, dodržovat pravidla silničního provozu, správně reagovat a řešit dopravní situace. V předepsaném rozsahu je seznámit s konstrukcí motorových vozidel, naučit údržbě a využívání motorových vozidel v silničním provozu i v zemědělském provozu, službách a zpracovatelském průmyslu. (*RVP, ŠVP, 2008*)

5.3.2. Výchovně - vzdělávací cíle

Výchovně - vzdělávací cíle spočívají v rozvíjení základů obecně technického a systémového myšlení a pěstování smyslu pro zodpovědnost, pro pečlivou, přesnou a systematickou činnost, a to nejen odbornou, ale i při aktivní účasti v silničním a zemědělském provozu. Předmět vychovává žáky k technickému vyjadřování, logickému chápání konstrukce a činnosti jednotlivých ústrojí vozidel. Utváří schopnost sledovat vývoj moderní konstrukce a vybavení vozidel a vede k respektování hledisek tvorby a ochrany životního prostředí při provozu vozidel. (*RVP, ŠVP, 2008*)

Výuka předmětu motorová vozidla by měla splňovat výchovně - vzdělávací cíle:

- ovládat pravidla silničního provozu a jejich aplikace při řešení konkrétních dopravních situací,
- umět samostatně a bezpečně ovládat motorové vozidlo v podmínkách silničního provozu, provádět jeho údržbu, zjišťovat a odstraňovat jednoduché poruchy,
- dodržovat zásady správného řízení a ovládání vozidel v provozních podmínkách s ohledem na bezpečnost, životního prostředí, plynulost a hospodárnost provozu,
- ovládat základní pojmy související s motorovými vozidly a jejich provozem,

- znát konstrukci a činnost spalovacích motorů a jednotlivých funkčních částí motorových vozidel, vlivy na výkon, nejčastější poruchy a jejich příčiny, zásady údržby,
- umět poskytovat první pomoc při dopravních nehodách,
- vést evidenci o provozu motorových vozidel,

5.3.3. Charakteristika a obsah výuky

Výuka předmětu motorová vozidla se provádí podle platného zákona Ministerstva dopravy o pravidlech silničního provozu (***zákon č. 361/2000 Sb.***) a zákona o výcviku a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů silničních motorových vozidel (***zákon č. 247/2000 Sb.,***). Zákon č. 247/ 2000 Sb., stanoví počty hodin základní výuky a výcviku pro jednotlivé skupiny řidičského oprávnění **AM, A1, A, B1, B, T** , rozšiřující výuky a výcviku které nelze snižovat, ani některá témata vypustit. Opakování probraného učiva je vhodné zařazovat průběžně po probrání jednotlivých tématických celků.

Skupina řidičského oprávnění B - základní výuka a výcvik:

Počet hodin v předmětech výuky:

- Výuka předpisů o provozu vozidel 18 hodin
- Výuka o ovládání a údržbě vozidla 2 hodiny
- Výuka teorie a zásad bezpečné jízdy 10 hodin
- Výuka zdravotnické přípravy 2 hodiny
- Opakování a přezkoušení 4 hodiny

Počet hodin v předmětech praktického výcviku:

Praktický výcvik se skládá z výcviku v řízení motorového vozidla, praktické údržby a zdravotnické přípravy. Výuka těchto předmětů je specifická. Od klasické výuky na školách se liší, jak při uplatňování didaktických zásad ve výuce, kdy převládá zásada názornosti, tak vyučovacích metod, kdy z metod monologických volíme instruktáž a z metod názorně demonstračních metodu předvádění.

První etapa praktického výcviku:

- Autocvičiště, nebo autotrenažer 2 hodiny

- Minimální provoz 5 hodin

Druhá etapa praktického výcviku:

- Střední provoz s nízkou hustotou provoz 12 hodin

Třetí etapa praktického výcviku:

- Silný provoz s vysokou hustotou provozu 9 hodin

Organizační formy používané ve výuce a praktickém výcviku:

- podle způsobu organizace: vyučovací hodina, trvá 45 minut
- volíme vyučování skupinové (max. 15 žáků),
- vyučování individuální (výcvik v řízení)
- maximální počet hodin praktické jízdy je zákonem omezen na 2 hodiny v jednom dni.

Podle plánování výchovně-vzdělávací práce používáme:

- RVP,
- ŠVP,
- učebnice,
- přípravu učitele na vyučování,
- vyučování individuální

6. První etapa praktického výcviku

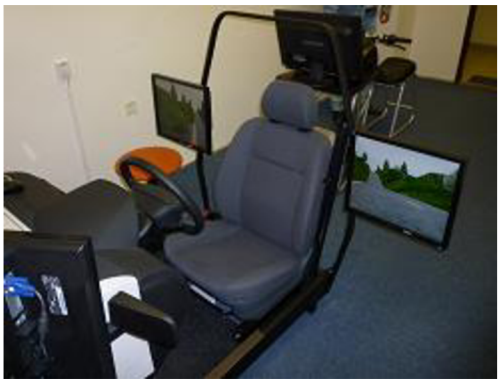
První etapa praktického výcviku skupina B obsahuje 7 vyučovacích hodin, 2 hodiny autotrenažeru nebo autocvičiště, 5 hodin jízdy v mírném provozu. Žáci by se měli seznámit s vozidle a naučit dovednostem potřebným k ovládání vozidla

Autotrenažér:

Řidičské autotrenažéry (obr. 15) nebo mototrenažery (obr. 16), moderní konstrukce na bázi virtuální reality, jsou vybaveny širokoúhlou projekcí s zobrazením situace za vozidlem ve zpětných zrcátkách. V prvních lekcích by měli žáci zvládnou základy ovládání vozidla (ovládání volantu, ovládání pedálů, ovládání spínací skříňky, ovládání páky parkovací brzdy, ovladače, spínače,) a některé dovednosti tak, jako by již jezdili v provozu. Při lekcích na trenažéru si osvojí základní úkony potřebné k ovládání vozidla tak, aby je již

při první reálné jízdě bez problémů zvládali. Nespornou výhodou virtuálního provozu je to, že žáci nejsou omezováni jinými vozidly, hustotou provozu, délkou ulic apod.

obr. 15 - autotrenažer



Trenažér rovněž umožňuje intenzivní nácvik některých specifických dovedností, které se v provozu cvičí obtížně: (obr. 16)

obr. 16 - žáci cvičí na trenažéru například

Nácvik rozjíždění a zastavování

Jízda po autocvičišti se zastavením ve vymezeném prostoru.

Průjezd zúženým profilem

Nácvik rozjezdu do kopce

Jízda s dodržením maximální povolené rychlosti

Jízda s objížděním překážek

Jízda mimo obec podle dopravních značek

Jízda po silnici o více jízdních pruzích

Jízda v obci - nácvik průjezdu křižovatkou

Obr. 16 - mototrenažér

6.1 Seznámení s automobilem

Uspořádání automobilu:

- umístění motoru - vpředu či vzadu,
- umístění zavazadlového prostoru,
- umístění plnícího otvoru paliva,
- umístění povinné výbavy,

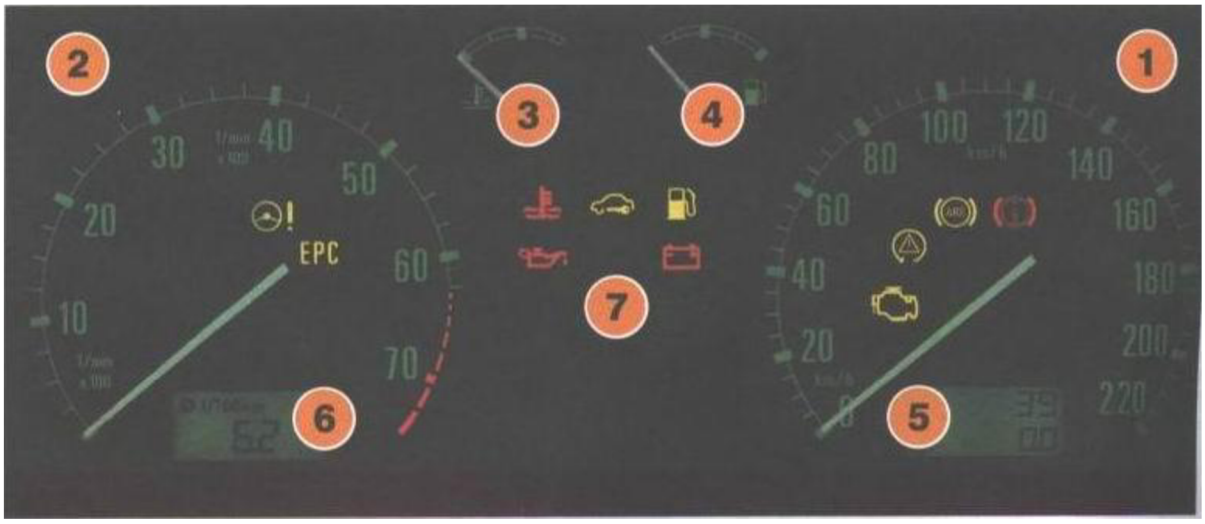
Ovládací prvky osobního automobilu:

1. Ovladače osobního automobilu - volant, spínací skříňka, řadící páka, pedál plynu, pedál brzdy, pedál spojky, parkovací brzda,

2. Spínače osobního automobilu - spínač varovných světel, směrová světla, stěrače, osvětlení, větrání a topení, klimatizace,

3. Sdělovače a přístroje osobního automobilu - (obr. 17) rychloměr **1**, otáčkoměr **2**, ukazatel teploty chladící kapaliny **3**, ukazatel zásoby paliva **4** , počítač ujetých kilometrů **5,** multifunkční ukazatel **6**, kontrolní svítilny **7**,

obr. 17 - sdělovače **-** přístroje



Kontrolní svítilny přístrojové desky:

varovné kontrolky - (obr. 18) mazání motoru, dobíjení akumulátoru, tloušťka brzdového obložení, kontrola elektroniky motoru, bezpečnostní pásy, žhavící svíčky, přehřátí chladící kapaliny, hladina brzdové kapaliny, závada brzdové kapaliny, parkovací brzda, stav paliva v nádrži, ABS (protiblokovací systém), sytič (u starších vozidel s ručně ovládaným sytičem)

obr. 18 - varovné kontrolky přístrojové desky

Informativní kontrolky přístrojové desky - (obr.19) směrová světla, potkávací světla, dálková světla, světlomety do mlhy, koncové světlo do mlhy, výstražné světelné zařízení, vyhřívání zadního okna, imobilizér,

obr.19 - informativní kontrolky přístrojové desky

Akustická signalizace automobilu – nedovřené dveře, rozsvícená světla, přehřátí chladící kapaliny, bezpečnostní pásy, zásoba paliva

6.2 Používání ovládacích prvků

Ovládání volantu – Správná poloha držení volantu (obr. 20) **je „tři čtvrtě na tři“** – pokud si volant představíte jako hodiny, pak levačka je na „tři čtvrtě“ a pravačka na trojce. Dříve se udávala správná poloha „za deset minut dvě“, konstrukce moderních volantů a jejich velikost mají optimální držení právě v poloze „tři čtvrtě na tři“. Jaký to má důvod? Především máte v rukách největší cit a také dovedete rychle a bezpečně točit volantem (vhodné zejména při řešení krizových situací, ale i při projíždění zatáček).

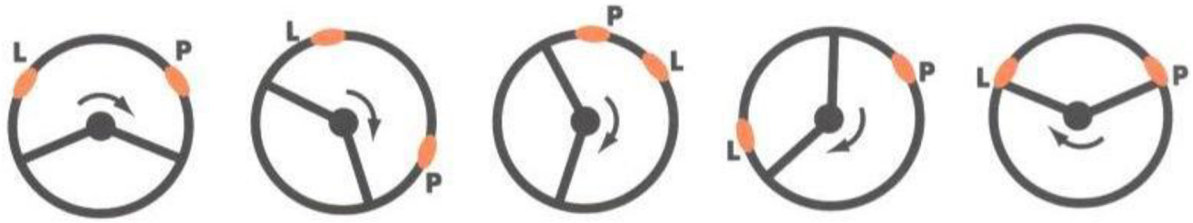
obr. 20 - základní poloha rukou na volantu,

Jaká je správná vzdálenost od volantu? Pokud natáhnete obě ruce, měla by se zápěstí dotýkat horní hrany volantu. Špatné je mít volant příliš blízko a řídit s hodně pokrčenýma rukama nebo naopak příliš daleko, kdy jsou ruce přespříliš natažené. Volant držte oběma rukama (obr.21 - příklad špatného držení volantu), jinak nebudete mít v rukou potřebný cit a nezvládnete s volantem rychle manipulovat. Palce mají být uvnitř věnce volantu s jedinou výjimkou – pokud jedete v off-roadu v těžším terénu, tam palce položené na věnci volantu zaručí při překonávání terénních záludností větší cit.

obr.21 - příklad špatného držení volantu

Jak pevně držet volant? Přiměřeně situaci – na zasněžené silnici je lepší držet volant spíše lehce, naopak čím vyšší rychlostí jedete, tím pevnější by mělo být držení volantu. Ovšem pozor, nikdy nesmí být držení křečovité.

Postup při přehmatávání



Ovládání pedálů – levá noha ovládá pedál spojky**,** pravá noha pedál brzdy a plynu,

Ovládání spínací skříňky – polohy klíčku zapalování **1, 2,**

Ovládání páky parkovací brzdy – odbrždění, zabrždění,

6.3 Kontrola vozidla před jízdou

Kontrola prováděná z venku vozidla:

- vzhled motorového vozidla, únik kapalin, tlak v pneumatikách, kontrola kapalin (motorový olej, brzdová kapalina, chladící kapalina, vstřikovače, kapalina posilovače řízení), akumulátor, klínový řemen, elektrická výstroj,

Kontrola prováděná z interiéru vozidla:

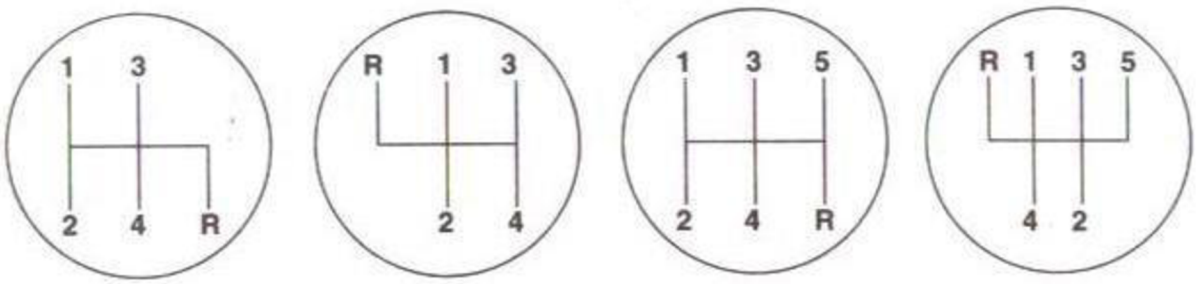
- řízení, pedály, kontrolky a přístroje, řazení, ruční parkovací brzda, doklady,
- nastavení sedadla (obr. 22), podélný posun, sklon opěradla, výška sedáku,
- nastavení opěradla, správná vzdálenost od volantu,
- nastavení opěrky hlavy, správná výška,
- seřízení zpětných zrcátek - vnitřní zpětné zrcátko, vnější zpětná zrcátka,
- Připoutání se bezpečnostním pásem **-** správná poloha bezpečnostních pásů

obr. 22 - nastavení sedadla

6.4 Základní jízdní úkony

- **Rozjezd vozidla na rovině -** správný bod záběru spojky, rozjezdové otáčky,
- **Rozjezd vozidla do svahu -** s ruční parkovací brzdou, vyšší rozjezdové otáčky, bod záběru spojky,
- **Rozjezd vozidla ze svahu -** s provozní nožní brzdou,
- **Technika řazení převodových stupňů -** 1.převodový stupeň, 2.převodový stupeň, přeřazení z 1. na 2. převodový stupeň, 3. převodový stupeň, 4. převodový stupeň, přeřazení z 3. na 4. převodový stupeň a zpět, 5. převodový stupeň, přeřazení ze 4. na 5. stupeň a zpět, přeřazení ze 3. na 2. převodový stupeň, řazení zpátečky, (obr. 23),

obr.23 - řazení převodových stupňů



- **Zpomalení motorového vozidla** - snižování rychlosti brzděním motorem, snižování rychlosti brzděním motorem a nožní brzdy,
- **Zastavení motorového vozidla -** uvedení motorového vozidla do klidu,
- **Couvání -** správná poloha těla při couvání, regulace rychlosti jízdy,
- **Zajištění automobilu proti pohybu po ukončení jízdy -** pomocí ruční brzdy, zařazením rychlostního stupně,

7. Druhá etapa praktického výcviku

Druhá etapa praktického výcviku skupiny B obsahuje 12 hodin v silničním provozu, kde se procvičují složitější jízdní úkony v běžném silničním provozu s důrazem na dodržování pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích a zásad bezpečné jízdy. V této fázi výcviku je nutná plná znalost pravidel silničního provozu.

7.1 Složitější jízdní úkony

Odbočování - na pozemní komunikaci vpravo, vlevo,

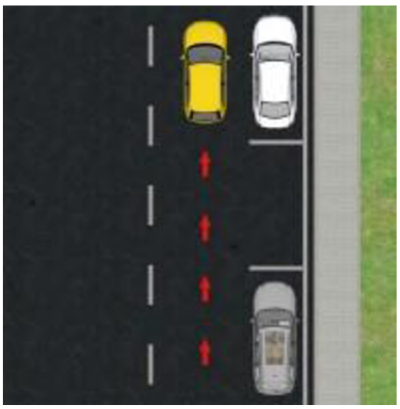
Předjíždění jiného vozidla – bezpečný odstup od předjížděného vozidla, úkony při předjíždění, předjížděný řidič, předjíždějící řidič, předjíždění na dálnici

Otáčení - bezpečné otáčení v obci, mimo obec,

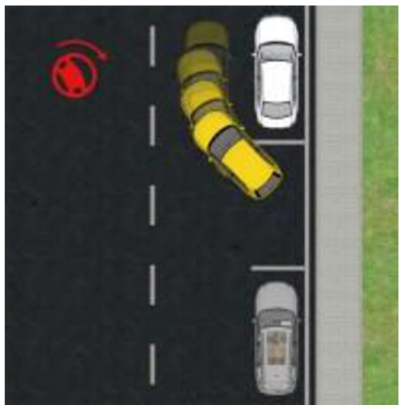
Parkování:

- podélné parkování jízdou vpřed,
- podélné parkování jízdou vzad,

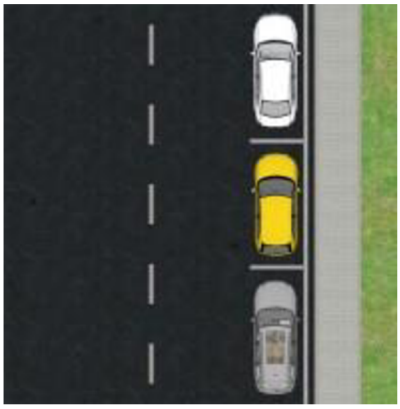
1. Příjezd do výchozí pozice



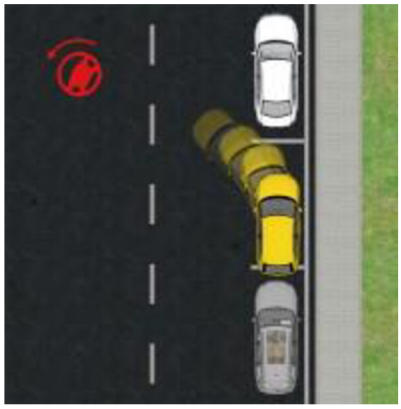
2. Levý oblouk - couvání



3. Pravý oblouk – couvání

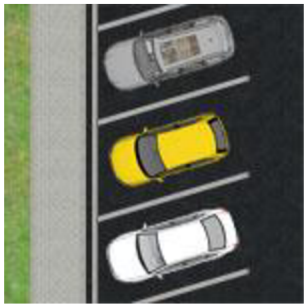


4. Závěrečné srovnání auta



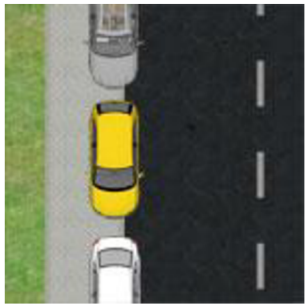
- kolmé či šikmé parkování jízdou vpřed,
- kolmé či šikmé parkování jízdou vzad,

<u>Šikmé parkování</u>



<u>Příčné parkování</u>

<u>Parkování na chodníku</u>



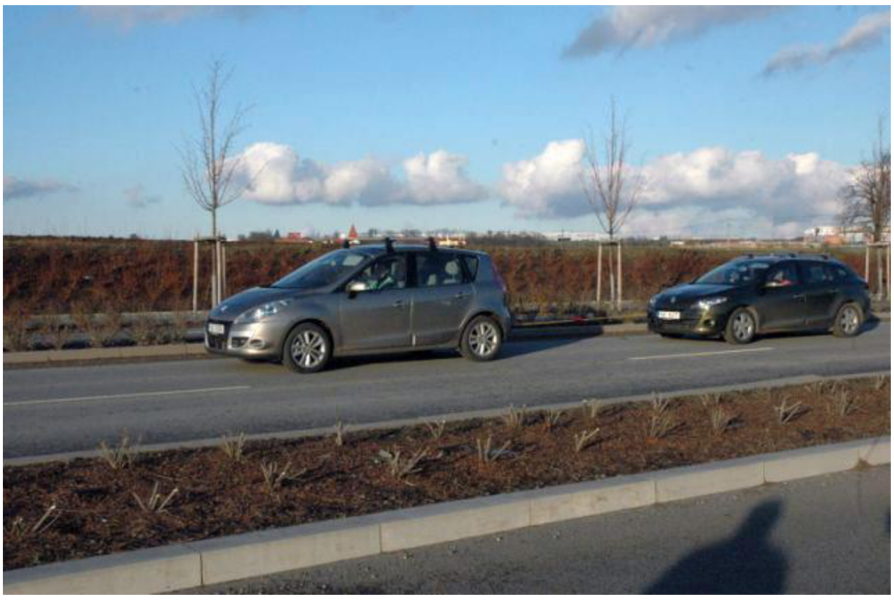
Plynulý průjezd zatáčkou:

- průjezd levotočivou zatáčkou, nájezdová rychlost, volba správné stopy,
- průjezd pravotočivou zatáčkou, nájezdová rychlost, volba správné stopy,
- průjezd zatáčkou s motorovým vozidlem se zadním pohonem kol,

Jízda s přívěsem (připojení přívěsu, hmotnost soupravy, rychlost jízdy s přívěsem, rozměry soupravy, couvání s přívěsem),

Vlečení vozidla – obr. 24 (vlečení vozidla na laně, rozjezd vozidla, činnost řidiče vlečného vozidla, činnost řidiče vlečeného vozidla, rychlost při vlečení, na co si dát pozor při vlečení vozidla),

obr. 24 - vlečení vozidla na laně



Vlečné lano je určeno k vlečení motorových vozidel do okamžité hmotnosti 1 800 kg, je zakončeno háky z kovu, vybaveno červeným praporkem o rozměrech 30 x 30 cm.

8. Třetí etapa praktického výcviku

Třetí etapa praktického výcviku obsahuje 9 hodin v silničním provozu. Cílem třetí etapy praktického výcviku je dosažení plné samostatnosti při řízení motorového vozidla, a to v jakémkoli provozu, včetně ztížených podmínek.

8.1 Ovládání automobilu

Přiměřená rychlost – řidičova zkušenost, jeho schopnosti, stav vozovky,

Jízda v přímém směru – sledovat dění na vozovce, boční vítr,

Jízda ze svahu – odstředivá síla, v zatáčce, účinnost brzd,

Smyk:

- zvládnutí smyku při akceleraci nebo brždění,

- zvládnutí smyku v přímém směru,

- zvládnutí smyku v zatáčce,

Jízda v jízdních pruzích – změna pruhu, zachování dostatečné bezpečnostní vzdálenosti od vozidel jedoucích před vámi,

Objíždění – bezpečný boční odstup, kontrola vozidel za sebou,

Vyhýbání – vhodná rychlost, bezpečný boční odstup, kontrola vozidel za sebou,

Jízda křižovatkou – vždy ve střehu, omezená přehlednost křižovatek, dodržení přiměřené rychlosti,

Jízda ve městě – sledování dopravního značení, sledování chodců, dodržení přiměřené, rychlosti, dostatečná bezpečnostní vzdálenost od vozidel jedoucích před vámi, své úmysly dávejte najevo včas,

Jízda mimo obec – přiměřená rychlost, schopnost zařídit se podle dané dopravní situace a zvolit odpovídající taktiku jízdy,

Jízda na dálnici a dálnici pro motorová vozidla – rychlost jízdy na dálnici, jízda v jízdních pruzích, bezpečný odstup od vozidel před vámi, nájezdy a výjezdy z dálnice, připojovací a odbočovací pruh,

Jízda za ztížených podmínek – jízda v noci, jízda v dešti, jízda v mlze, jízda na sněhu a náledí,

Dálková jízda - únava, bezpečnostní přestávky,

Kritická situace a nehoda - předvídání, označení dopravní nehody,

(BURDEK, L. 2010)

8.2. Výuka o ovládání a údržbě vozidla

Výuka o ovládání a údržbě vozidla obsahuje 4 vyučovací hodiny. Jejím účelem je, aby žáci dokázali odhalit závady na motorovém vozidle (samovolný nežádoucí únik oleje,

paliva, chladící nebo brzdové kapaliny, závady na kolech a pneumatikách, funkčnost vnějšího osvětlení poškození vozidla) s nimiž je vozidlo nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích.

Výuka o ovládání a údržbě vozidla by se měla zaměřit na :

Kontrolu vozidla před jízdou – celkový stav a neporušení vozidla.

Kola a pneumatiky – tlak v pneumatikách, stav vzorku, dotažení matic, životnost pneumatik, postup při výměně kola, poškození plášťů, geometrie náprav.

Světelná zařízení – stav a neporušení, čistota oken, zrcátek, registrované značky.

Provozní náplně – stav oleje v motoru, chladící kapaliny, brzdové kapaliny, servořízení, ostřikovače, zásoba paliva.

Rozdíl mezi zážehovým a vznětovým motorem – zážehový motor, vznětový motor, rozdíly.

Funkce signalizace správné činnosti dobíjení akumulátoru a mazání motoru – dobíjení akumulátoru, kontrola akumulátoru, poruchy, mazání motoru, kontrola oleje, doplňování oleje – časové intervaly.

Kontrola a ošetřování kapalinové chladící soustavy – kontrola těsnosti, ošetřování, ventilátor, nemrznoucí směs, postup při přehřátém motoru.

Funkce katalyzátoru výfukových plynů – podmínky ovlivňující životnost katalyzátoru, zákaz – roztahování vozidel.

Funkce spojky a její životnost – účel spojky, seřízení spojky, provozní režim spojky.

Funkce převodovky – synchronizace – účel převodovky, ošetřování převodovky, synchronizace převodovky.

Funkce tlumičů, pérování a stabilizátoru – nesprávná činnost, účel stabilizátoru, tlumiče kmitů.

Účel posilovače brzd a řízení na vozidle – umístění, kontrola činnosti, těsnosti.

Rozdíl mezi kotoučovou a bubnovou brzdou – kotoučová brzda, bubnová čelisťová brzda.

Účel antiblokovacího systému (ABS) na vozidle – účel ABS, kontrola správné funkce.

Ošetřování akumulátoru a jeho účel – údržba, životnost akumulátoru, účel akumulátoru.

Funkce pojistek v elektrické soustavě, výměna žárovek vnějšího osvětlení – druhy pojistek, výměna pojistek, druhy žárovek, výměna žárovek.

Postup při připojení tažného lana – všeobecná pravidla pro vlečení mot. vozidla, připojení lana.

Postup při připojení přívěsu – tažné zařízení, kontrola přívěsu.

Povinná výbava vozidla – stanovená povinná výbava vozidla, doplňková výstroj a vybavení.

(INDRÁK, P. 2001.)

8.3. Zdravotnická příprava

Vyučovat zdravotnickou přípravu a provádět praktický výcvik v poskytování první pomoci mohou osoby kvalifikované: lékaři, vyšší zdravotní pracovníci, diplomovaná všeobecná sestra, zdravotnický záchranář, instruktoři Českého červeného kříže. (zákon č. 247/2006 Sb.)

Průzkumy ukazují, že roste lhostejnost či bezradnost těch, kteří jsou přímo účastníky dopravní nehody se zraněným člověkem. Člověk, který jako první dorazí na místo dopravní nehody si musí vědět rady při poskytování první pomoci. Neposkytnutí potřebné pomoci při dopravní nehodě, na níž jsme měli účast, utrpěla újmu na zdraví, je kvalifikováno jako trestný čin. Proto je nutné vyučovat zdravotnickou přípravu a provádět praktický výcvik v poskytování první pomoci.

Výuka o zdravotnické přípravy by se měla zaměřit na :

Dopravní nehoda - Zajištění místa dopravní nehody, zajištění bezpečnosti zraněných, odsun zraněných, přivolání zdravotní záchranné služby, vyproštění zraněného z vozidla, posouzení závažnosti poranění.

Ohrožení životně důležitých funkcí - Kontrola životně důležitých funkcí, bezvědomí, stabilizovaná poloha, zástava dýchání, postup při umělém dýchání, dýchání z úst do úst, zástava srdce (krevního oběhu).

Rány a krvácení - Vlastnosti rány (krvácení, bolest, ztráta tkání), rány (povrchové, hluboké), základní princip ošetření rány, zastavení žilního krvácení, zastavení tepenného krvácení,

tepenné krvácení z končetin (tlakové body na hlavě, na horní končetině, na dolní končetině), zaškrcovadlo, krvácení z ucha, z úst, z nosu, vnitřní krvácení.

Šok, poranění hrudníku a břicha - Příznaky rozvíjejícího se šoku, protišoková opatření, poranění plic, zlomeniny žeber, poranění břicha.

Úrazy hlavy a ostatní poranění - Úrazy hlavy, bezvědomí, otřes mozku, zlomeniny, poranění páteře, popálení, poleptání, otravy, zásah elektrickým proudem.

(Kolektiv autorů 2005.)

9. Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění

Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění je ověřením, zda uchazeč o řidičské oprávnění je schopen bezpečně řídit motorové vozidlo, účastnit se plně silniční dopravy**,** správně řešit dopravní situace a dodržovat pravidla silničního provozu. Zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění provádí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Pro provádění zkoušek určí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zkušebního komisaře, kterým může být pouze zaměstnanec obce zařazený do obecního úřadu, který je současně držitelem platného průkazu zkušebního komisaře vydaného podle zákona č. 247/ 2000 Sb. Zkoušky a opakované zkoušky se provádí zpravidla v jeden den, a to v autoškole, která zajišťovala výuku a výcvik žadatele, nedohodnou-li se autoškola a zkušební komisař na jiném vhodném místě konání zkoušek. Provozovatel autoškoly, který zajišťoval výuku a výcvik žadatele, poskytne příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností pro účely zkoušky na náklady žadatele výcvikové vozidlo. (obr.25, 26, 27,)

obr. 25 – výcvikové vozidlo skupiny „ B „

obr. 26 – výcvikové vozidlo skupiny „ A1, A do 25 KW „

obr. 27 – výcvikové vozidlo skupiny „ A „

Žadatel o řidičské oprávnění se musí podrobit zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, která se skládá ze zkoušky:

a) z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy,

b) ze znalostí ovládání a údržby vozidla kromě skupiny AM,

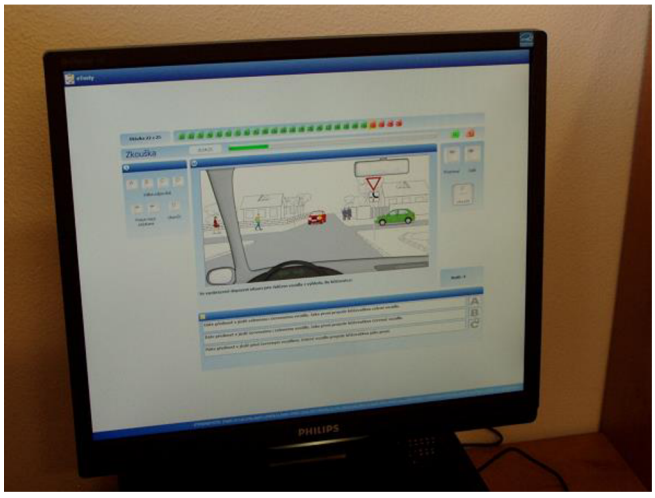
c) z praktické jízdy s výcvikovým vozidlem.

9.1 Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy

(1) Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy se provádí testem písemně (příloha č. 1) nebo pomocí výpočetní techniky. (obr. 28) Test obsahuje otázky z pravidel provozu na pozemních komunikacích, z předpisu o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ze zdravotnické přípravy a dále z předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích, které jsou součástí výuky podle učebních osnov. Zkouška prováděná pomocí výpočetní techniky je sestavována náhodným výběrem jednotlivých zkušebních otázek (je složen z 25 otázek s možností získání 50 bodů, minimální počet k získání řidičské oprávnění je 43 bodů). Znění všech zkušebních otázek z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy vydává ministerstvo ve Věstníku dopravy. (dostupné na: www. mdcr.cz)

(2) Na vykonání zkoušky se stanoví doba 30 minut. Žadateli o řidičské oprávnění, který doloží lékařským vyšetřením, že trpí poruchou dyslexie nebo dysgrafie, prodlouží zkušební komisař předepsanou dobu na dvojnásobek. (BURDEK, L. 2010, § 40)

obr. 28 – výpočetní technika



9.2 Zkouška ze znalosti ovládání a údržby vozidla

(1) Zkouška ze znalosti ovládání a údržby vozidla se provádí ústně u modelů či výcvikového vozidla (ne u obrazů).

(2) Jestliže žadatel o řidičské oprávnění je osobou sluchově postiženou, provede se zkouška za přítomnosti tlumočníka v žadatelem zvoleném komunikačním systému neslyšících a hluchoslepých osob. Tlumočníka si zajistí žadatel o řidičské oprávnění podle jiného právního předpisu 4) na své náklady. (BURDEK, L. 2010, § 41)

9.3 Zkouška z praktické jízdy

(1) Žadatel o řidičské oprávnění musí při zkoušce z praktické jízdy prokázat znalosti, dovednosti a chování včetně specifických požadavků pro jednotlivé skupiny a podskupiny řidičských oprávnění. Zkouška z praktické jízdy je rozdělena do dvou částí. Žadatel o řidičské oprávnění, který při zkoušce neprokáže základní znalosti u každé ze dvou částí, je hodnocen stupněm "neprospěl".

(2) V první části zkoušky žadatel o řidičské oprávnění prokazuje zejména

a) základní znalosti a dovednosti úkonů přípravy vozidla před jeho použitím,

b) rozjíždění s různým stupněm obtížnosti,

c) zastavení vozidla,

d) couvání a otáčení při couvání,

e) zajíždění do omezeného prostoru a vyjíždění z něj,

f) podélné, šikmé a kolmé zaparkování vozidla,

g) zastavení a rozjíždění ve stoupání,

h) řízení vozidla při malé rychlosti nejvýše do 30 km.h -1.

(3) Ve druhé části zkoušky žadatel o řidičské oprávnění prokazuje zejména znalosti

a) v bezpečném řízení vozidla s různou intenzitou provozu na pozemních komunikacích,

b) řízení vozidla na různých druzích pozemních komunikací,

c) řízení vozidla na křižovatce, která je řízena světelnou signalizací,

d) řízení vozidla na úseku, kde je provoz hromadné osobní dopravy a kde je dostatečný pohyb chodců s vyznačenými přechody pro chodce,

e) řízení vozidla mimo obec a v případě velkých měst alespoň na vícepruhové komunikaci, kde je dovolena rychlost vyšší než 50 km.h -1,

f) ovládání vozidla ve vyšších rychlostech a při různých manévrovacích situacích,

g) rychlého a bezpečného rozhodování v dopravní situaci při řízení vozidla,

h) správné reakce na vzniklou dopravní situaci. (BURDEK, L. 2010, § 42)

Zkouška z praktické jízdy musí trvat v první části nejméně 10 minut a v druhé části nejméně 20 minut pro řidičská oprávnění skupin AM, A, B, B+E a T a podskupin řidičských oprávnění A1 a B1 a nejméně 35 minut pro ostatní skupiny a podskupiny řidičských oprávnění. (BURDEK, L. 2010, § 43)

Výsledek každé zkoušky se hodnotí stupněm "prospěl" nebo "neprospěl". Jestliže žadatel o řidičské oprávnění neprospěl v některé zkoušce, může zkoušku opakovat. Každá opakovaná zkouška může být provedena nejdříve za pět pracovních dní ode dne konání neúspěšné zkoušky. Neuspěl-li žadatel o řidičské oprávnění při zkouškách do doby 6 měsíců ode dne zahájení první zkoušky, je povinen před další zkouškou absolvovat novou výuku a výcvik v plném rozsahu. (BURDEK, L. 2010, §44)

EMPIRICKÁ ČÁST

10. Cíl a záměr výzkumu, použitá metoda

V návaznosti na teoretickou část týkající se psychologie dopravy, psychologickými typy řidičů, dopravní nehodovostí, psychologických aspektů výuky a výcviku, dopravní výchovou, přípravou řidičů – začátečníků, výukou vyučovacího předmětu motorová vozidla a praktickým výcvikem, jsem realizoval průzkumné šetření, kde jsem zjišťoval vývoj statistiky přestupků a trestných činů pověřených obcí s rozšířenou působností: Bystřice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě, Žďár nad Sázavou, Velké Meziříčí v kraji

Vysočina za období 2007, 2008, 2009, 2010 po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., zavedení bodového systému v ČR a jejich komparaci s rokem 2006. Dalším cílem průzkumného šetření bylo zjištění pomocí dotazníku, (příloha č. 2) jak jsou na tom dotázaní respondenti s dodržováním vybraných ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a komparace výsledků s vývojem statistiky přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010.

10.1 Charakteristika zkoumaného vzorku

Výzkum jsem prováděl u náhodně oslovených respondentů a na středních školách se zaměřením na zemědělské a technické obory a na obchod a služby, kde je vyučován předmět „ **Motorová vozidla** „ působících v Bystřici nad Pernštejnem a Velkém Meziříčí.

Jednalo se o střední školy:

●**Vyšší odborná škola a Střední odborná škola zemědělsko-technická, Bystřice nad Pernštejnem,** Dr. Veselého 343

●Střední škola řemesel a služeb, Velké Meziříčí, Hornoměstská 363/35

10.2 Předpoklady

Předpoklad 1.

Vývoj statistiky přestupků a trestných činů pověřených obcí s rozšířenou působností: Bystřice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě, Žďár nad Sázavou, Velké Meziříčí v kraji Vysočina za období 2007, po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., a zavedení bodového systému v ČR bude nižší než v roce 2006.

Předpoklad 2.

Vývoj statistiky přestupků a trestných činů pověřených obcí s rozšířenou působností: Bystřice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě, Žďár nad Sázavou, Velké Meziříčí v kraji Vysočina za období 2008, po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., a zavedení bodového systému v ČR bude nižší než v roce 2006.

Předpoklad 3.

Vývoj statistiky přestupků a trestných činů pověřených obcí s rozšířenou působností: Bystřice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě, Žďár nad Sázavou, Velké Meziříčí v kraji Vysočina za období 2009, po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., a zavedení bodového systému v ČR bude nižší než v roce 2006.

Předpoklad 4.

Vývoj statistiky přestupků a trestných činů pověřených obcí s rozšířenou působností: Bystřice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě, Žďár nad Sázavou, Velké Meziříčí v kraji Vysočina za období 2010, po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., a zavedení bodového systému v ČR bude nižší než v roce 2006.

Předpoklad 5.

Komparace výsledků dotazníku se statistikou přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010 bude vyšší než uvádí statistika páchaných přestupků a trestných činů.

11. Analýza závěrů šetření

Údaje o respondentovi:

A. Pohlaví:

muž, žena

Odpověď: muž 197 (67,7 %),

žena 94 (32,3 %),

Otázka A. byla zaměřena na zjištění struktury respondentů a to z hlediska poměru mužů – řidičů a žen – řidiček. Z celkového počtu 291 oslovených respondentů dotazník vyplnilo 94 žen (32,3 %) a 197 mužů (67,7 %).

B. Věk respondentů:

Odpověď: 15 - 19 let 18,9%

20 - 34 let 21,6%

35 - 49 let 36,7 %

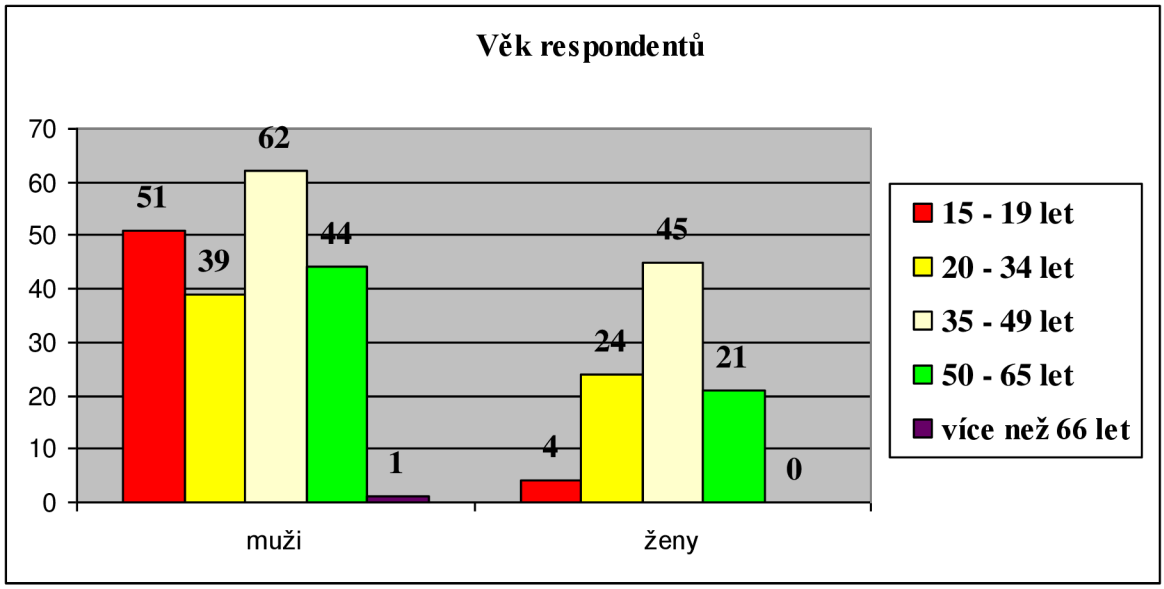
50 - 65 let 22,4 %

více než 66 let 0,4 %

tabulka č.1 - věk respondentů

Pohlaví	15 - 19 let	20 - 34 let	35 - 49 let	50 - 65 let	více než 66 let	Celkem
Muž	51	39	62	44	1	**197**
Žena	4	24	45	21	0	**94**
Celkem	**55**	**63**	**107**	**65**	**1**	**291**

graf č. 1 - věk respondentů



Otázka B. byla zaměřena na zjištění věku respondentů. Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů má věk 15 - 19 let 18,9%, 20 - 34 let 21,6%, 35 - 49 let 36,7 %, 50 - 65 let 22,4 %, více než 66 let 0,4 %

C. Nejvyšší ukončené vzdělání:

Odpověď: ZŠ 11%

SŠ (výuč. list) 19,6%

SŠ(mat.) 27,4 %

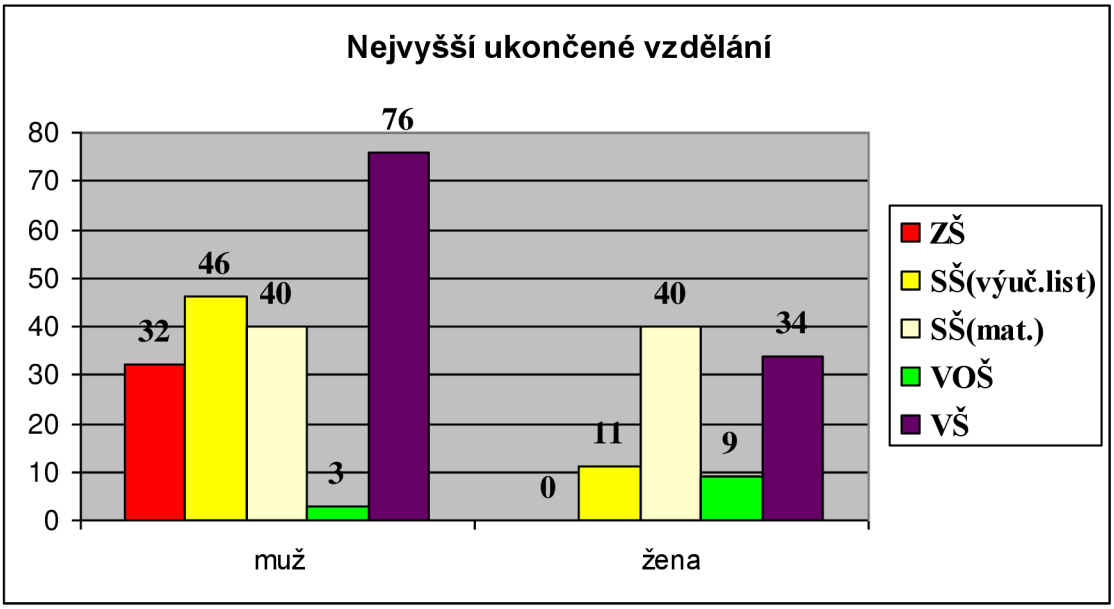
VOŠ 4,2 %

VŠ 37,8 %

tabulka č.2 - nejvyšší ukončené vzdělání

Pohlaví	**ZŠ**	**SŠ (výuč. list)**	**SŠ(mat.)**	**VOŠ**	**VŠ**	**Celkem**
Muž	32	46	40	3	76	**197**
Žena	0	11	40	9	34	**94**
Celkem	**32**	**57**	**80**	**12**	**110**	**291**

graf. č.2 - nejvyšší ukončené vzdělání



Otázka C. byla zaměřena na zjištění nejvyššího ukončeného vzdělání respondentů. Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů má: ZŠ 11%, SŠ (výuč. list) 19,6%, SŠ(mat.) 27,4 %, VOŠ 4,2 %, VŠ 37,8 %

D. Bydliště:

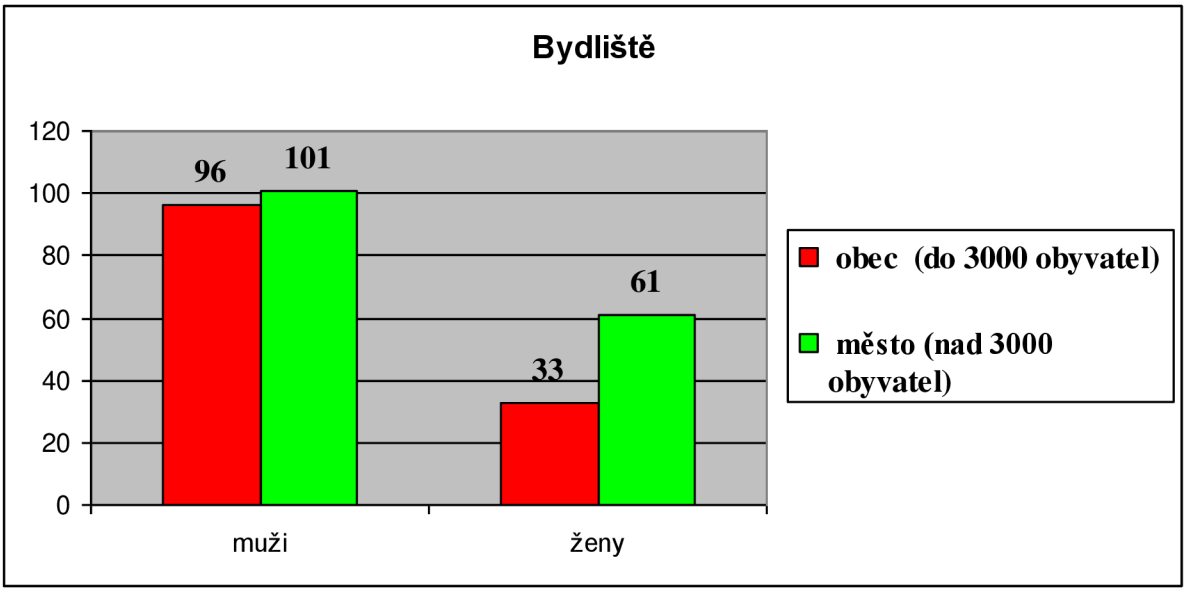
Odpověď: obec (do 3000 obyvatel) 44,3%

město (nad 3000 obyvatel) 55,7%

tabulka č.3 - bydliště

Pohlaví	**obec (do 3000 obyvatel)**	**město (nad 3000 obyvatel)**	**Celkem**
Muž	96	101	**197**
Žena	33	61	**94**
Celkem	**129**	**162**	**291**

graf č. 3 - bydliště



Otázka D. byla zaměřena na zjištění bydliště respondentů. Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů má bydliště: obec (do 3000 obyvatel) 44,3%, město (nad 3000 obyvatel) 55,7%

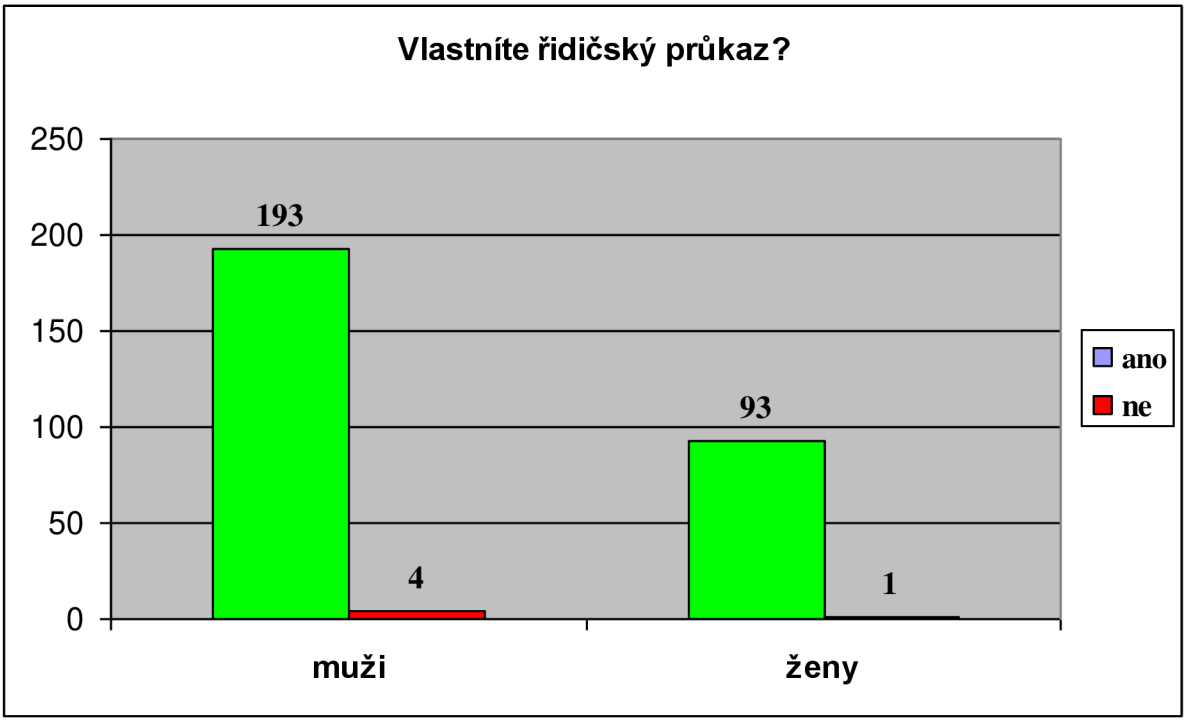
Otázka č.1.: Vlastníte řidičský průkaz?

Odpověď: ano - muž 193 (66,3 %),
ne - muž 4 (1,4 %),
ano - žena 93 (31,9 %),
ne - žena 1 (0,4 %),

tabulka č.4 - vlastníte řidičský průkaz?

Pohlaví	**ano**	**ne**	**Celkem**
Muž	193	4	**197**
Žena	93	1	**94**
Celkem	286	5	**291**

graf č. 4 - vlastníte řidičský průkaz?



Otázka 1. byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti vlastní řidičský průkaz. Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů vlastní řidičský průkaz: ano - muž 193 (66,3 %), ne - muž 4 (1,4 %), ano - žena 93 (31,9 %), ne - žena 1 (0,4 %),

Otázka č.2.: Délka Vaší praxe v řízení motorových vozidel?

Odpověď: muž méně než 10 let 73 (25 %), žena méně než 10 let 30 (10,3 %),

muž 10 – 15 let 15 (5,1 %), žena 10 – 15 let 16 (5,5 %)

muž 15 – 20 let 21 (7,2 %), žena 15 – 20 let 21 (7,2 %)

muž 20 – 25 let 18 (6,2 %), žena 20 – 25 let 12 (4,1 %)

muž 25 – 30 let 18 (6,2 %), žena 25 – 30 let 4 (1,4 %)

muž 30 – 35 let 22 (7,5 %), žena 30 – 35 let 7 (2,4 %)

muž 35 – 40 let 23 (8 %), žena 35 – 40 let 3 (1 %)

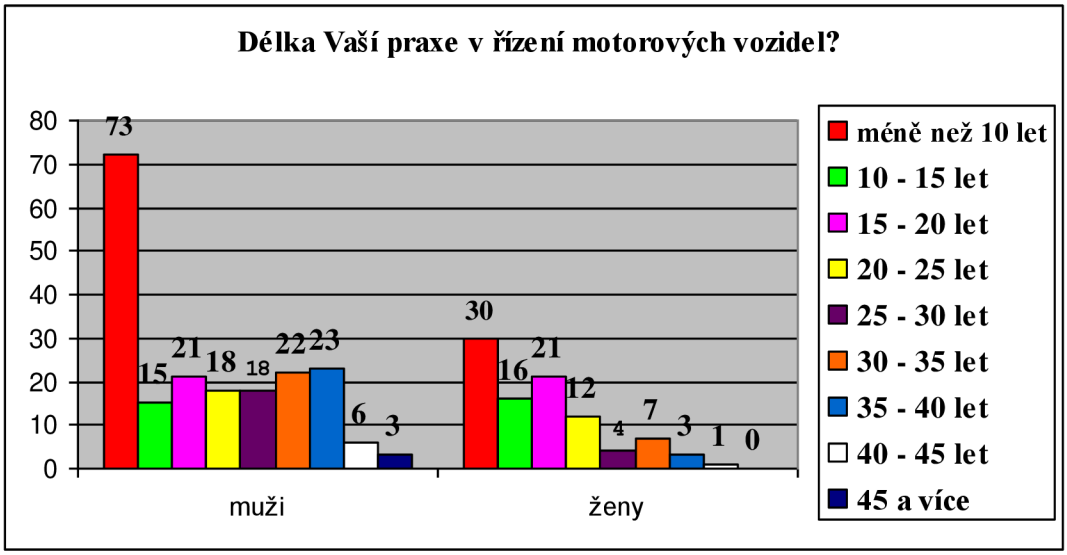
muž 40 – 45 let 6 (2 %), žena 40 – 45 let 1 (0,4 %)

muž 45 a více 1 (0,4 %), žena 45 a více 0 (0 %)

tabulka č.5 - délka Vaší praxe v řízení motorových vozidel

Pohl.	**méně než 10 let**	**10 – 15 let**	**15 – 20 let**	**20 – 25 let**	**25 – 30 let**	**30 – 35 let**	**35 – 40 let**	**40 – 45 let**	**45 a více**	**Celk.**
Muž	73	15	21	18	18	22	23	6	1	**197**
Žena	30	16	21	12	4	7	3	1	0	**94**
Celk.	**103**	**31**	**42**	**30**	**22**	**29**	**26**	**7**	**1**	**291**

graf č. 5 - délka Vaší praxe v řízení motorových vozidel



Otázka 2. byla zaměřena na délku praxe v řízení motorových vozidel. Šetřením byla zjištěna, délka praxe v řízení motorových vozidel z celkového počtu 291 oslovených respondentů takto: muž méně než 10 let 73 (25 %), žena méně než 10 let 30 (10,3 %), muž 10 – 15 let 15 (5,1 %), žena 10 – 15 let 16 (5,5 %), muž 15 – 20 let 21 (7,2 %), žena 15 – 20 let 21 (7,2 %), muž 20 – 25 let 18 (6,2 %), žena 20 – 25 let 12 (4,1 %), muž 25 – 30 let 18 (6,2 %), žena 25 – 30 let 4 (1,4 %), muž 30 – 35 let 22 (7,5 %), žena 30 – 35 let 7 (2,4 %), muž 35 – 40 let 23 (8 %), žena 35 – 40 let 3 (1 %), muž 40 – 45 let 6 (2 %), žena 40 – 45 let 1 (0,4 %), muž 45 a více 1 (0,4 %), žena 45 a více 0 (0 %)

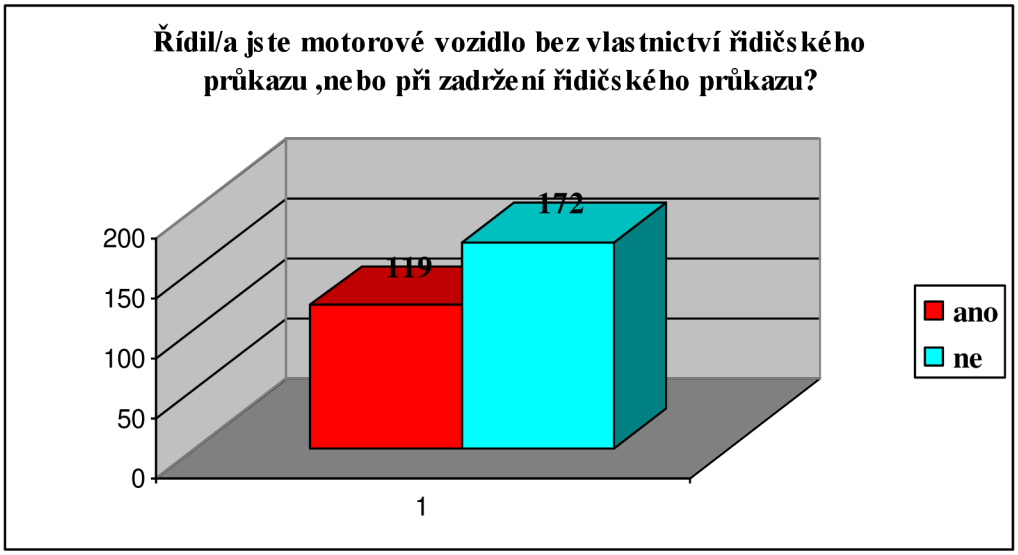
Otázka č.3. : Řídil/a jste motorové vozidlo bez vlastnictví řidičského průkazu ,nebo při zadržení řidičského průkazu

Odpověď: ano - muž 98 (33,6 %), ne - muž 99 (34,1 %),
ano - žena 21 (7,2 %), ne - žena 73 (25,1 %),

tabulka č.6 - řízení motorové vozidlo bez vlastnictví řidičského průkazu ,nebo při zadržení řidičského průkazu

Pohlaví	**ano**	**ne**	**Celkem**
Muž	98	99	**197**
Žena	21	73	**94**
Celkem	119	172	**291**

graf č. 6 - řízení motorové vozidlo bez vlastnictví řidičského průkazu ,nebo při zadržení řidičského průkazu



Otázka 3. byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti řídili motorové vozidlo bez vlastnictví řidičského průkazu ,nebo při zadržení řidičského průkazu. Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů řídilo motorové vozidlo bez vlastnictví řidičského průkazu ,nebo při zadržení řidičského průkazu: ano - muž 98 (33,6 %), ne - muž 99 (34,1 %), ano - žena 21 (7,2 %), ne - žena 73 (25,1 %),

Ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1f, porušilo 40,9 % respondentů

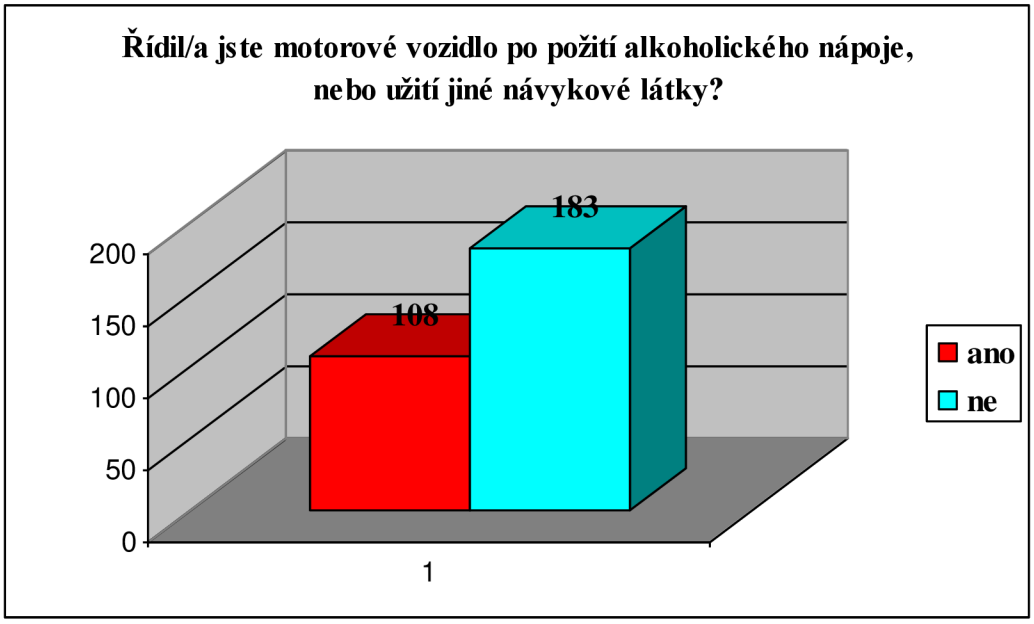
Otázka č.4. : Řídil/a jste motorové vozidlo po požití alkoholického nápoje, nebo užití jiné návykové látky?

Odpověď: ano - muž 94 (32,3 %), ne - muž 103 (35,4 %),
ano - žena 14 (4,8 %), ne - žena 80 (27,5 %),

tabulka č.7 - řízení motorové vozidlo po požití alkoholického nápoje, nebo užití jiné návykové látky

Pohlaví	ano	ne	Celkem
Muž	94	103	**197**
Žena	14	80	**94**
Celkem	108	183	**291**

graf č. 7 - řízení motorové vozidlo po požití alkoholického nápoje, nebo užití jiné návykové látky



Otázka 3. byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti řídili motorové vozidlo po požití alkoholického nápoje, nebo užití jiné návykové látky. Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů řídilo motorové vozidlo po požití alkoholického nápoje, nebo užití jiné návykové látky: ano - muž 94 (32,3 %), ne - muž 103 (35,4 %), ano - žena 14 (4,8 %), ne - žena 80 (27,5 %),

Ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1f, porušilo 37,1 % respondentů

Otázka č.5. : Porušil/la jste povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem?

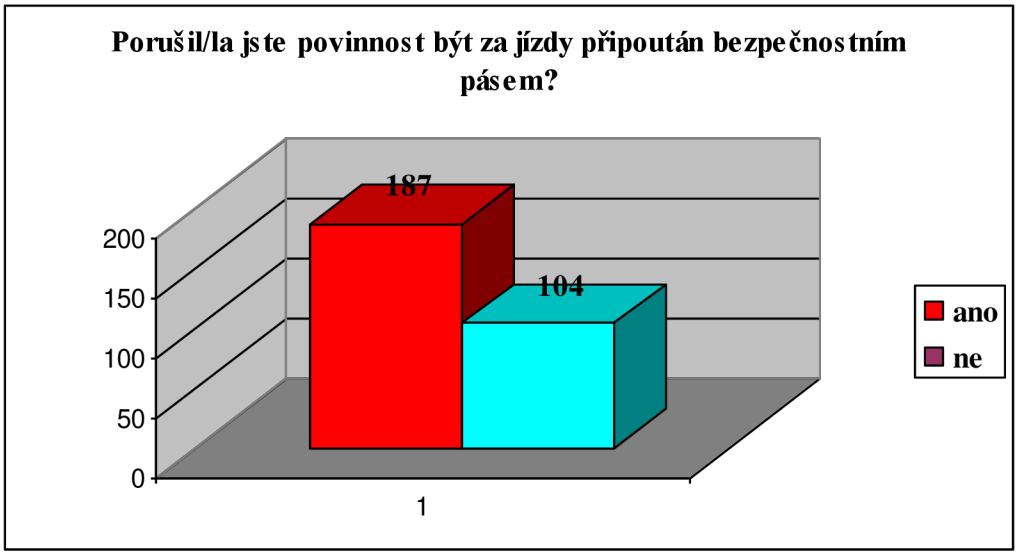
Odpověď: ano - muž 150 (51,5 %), ne - muž 47 (16,1 %),

ano - žena 37 (12,7 %), ne - žena 57 (19,6 %),

tabulka č.8 – porušení povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem

Pohlaví	ano	ne	Celkem
Muž	150	47	**197**
Žena	37	57	**94**
Celkem	187	104	**291**

graf č.8 - porušení povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem



Otázka 5. byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem. Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů porušilo povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem: ano - muž 150 (51,5 %), ne - muž 47(16,1 %), ano - žena 37 (12,7 %), ne - žena 57(19,6 %), **Ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1 l, porušilo 64,3 % řidičů**

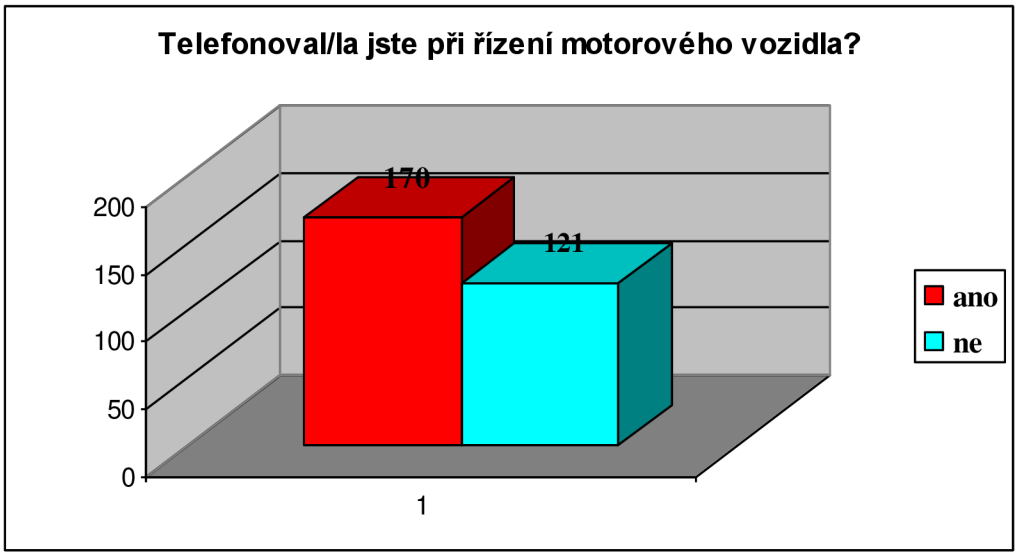
Otázka č.6. : Telefonoval/la jste při řízení motorového vozidla?

Odpověď: ano - muž 124 (42,6 %), ne - muž 46 (15,8 %),
ano - žena 73 (25,1 %), ne - žena 48 (16,5 %),

tabulka č.9 – telefonování při řízení motorového vozidla

Pohlaví	ano	ne	Celkem
Muž	124	73	**197**
Žena	46	48	**94**
Celkem	**170**	**121**	**291**

graf č. 9 - telefonování při řízení motorového vozidla



Otázka 6. byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost zákazu telefonování při řízení motorového vozidla. Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů porušilo povinnost zákazu telefonování při řízení motorového vozidla: ano - muž 124 (42,6 %), ne - muž 46 (15,8 %), ano - žena 73 (25,1 %), ne - žena 48 (16,5 %),

Ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1f, porušilo 58,4 % řidičů

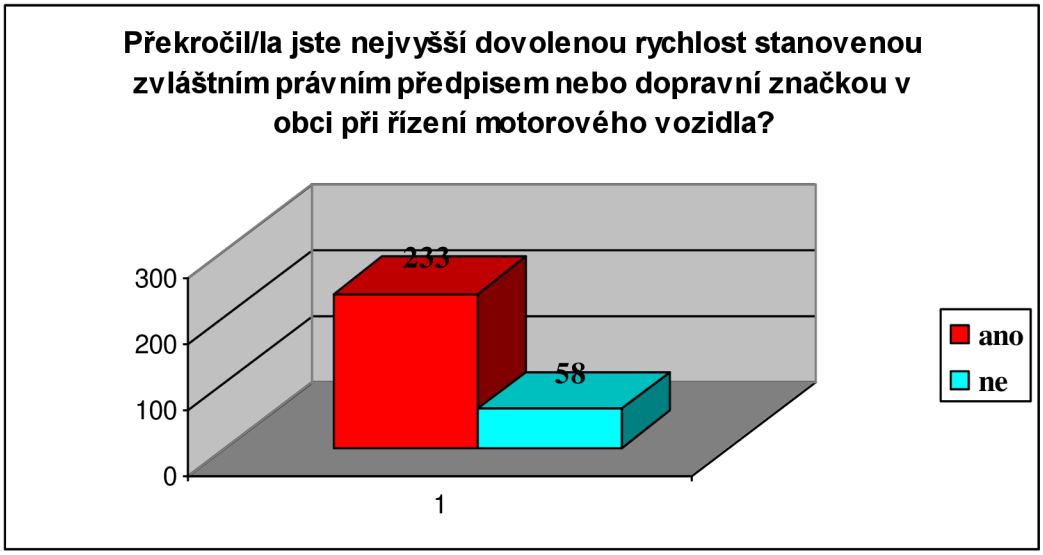
Otázka č.7. : Překročil/la jste nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci při řízení motorového vozidla?

Odpověď: ano - muž 167 (57,4 %), ne - muž 30 (10,3 %),
ano - žena 66 (22,7 %), ne - žena 28 (9,6 %),

tabulka č.10 - překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci

Pohlaví	ano	ne	Celkem
Muž	167	30	**197**
Žena	66	28	**94**
Celkem	**233**	**58**	**291**

graf č.11 - překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci



Otázka 7. byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost zákazu překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů porušilo povinnost zákazu překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci: ano - muž 167 (57,4 %), ne - muž 30 (10,3 %), ano - žena 66 (22,7 %), ne - žena 28 (9,6 %),

Ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1f, porušilo 80 % řidičů

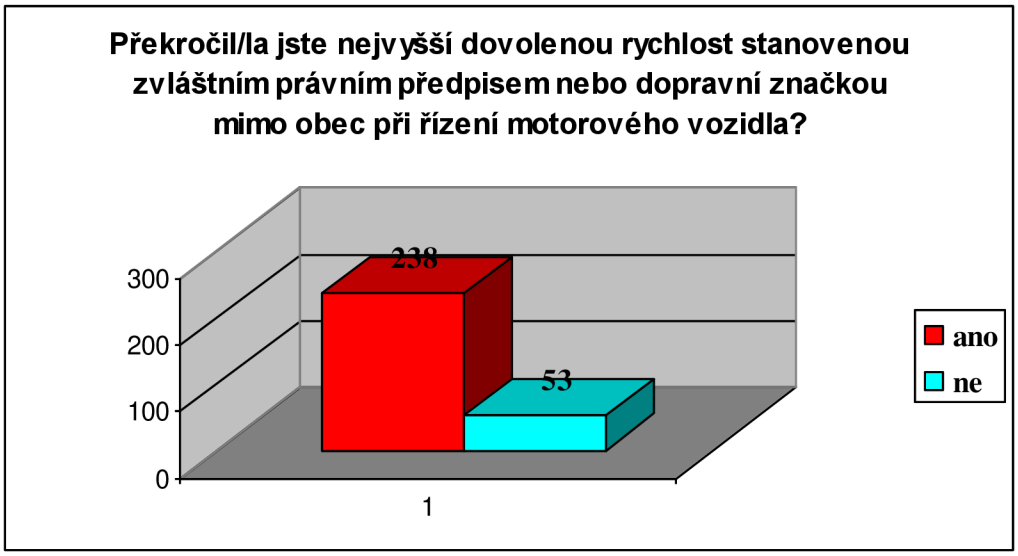
Otázka č. 8.: Překročil/la jste nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec při řízení motorového vozidla?

Odpověď: ano - muž 166 (57 %), ne - muž 31 (10,6 %),
ano - žena 72 (24,8 %), ne - žena 22 (7,5 %),

tabulka č.12 - překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec

Pohlaví	ano	ne	Celkem
Muž	166	31	**197**
Žena	72	22	**94**
Celkem	**238**	**53**	**291**

graf č.12 - překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec



Otázka 8. byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost zákazu překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů porušilo povinnost zákazu překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec: ano - muž 166 (57 %), ne - muž 31 (10,6 %), ano - žena 72 (24,8 %), ne - žena 22 (7,5 %),

Ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1f, porušilo 81,8 % řidičů

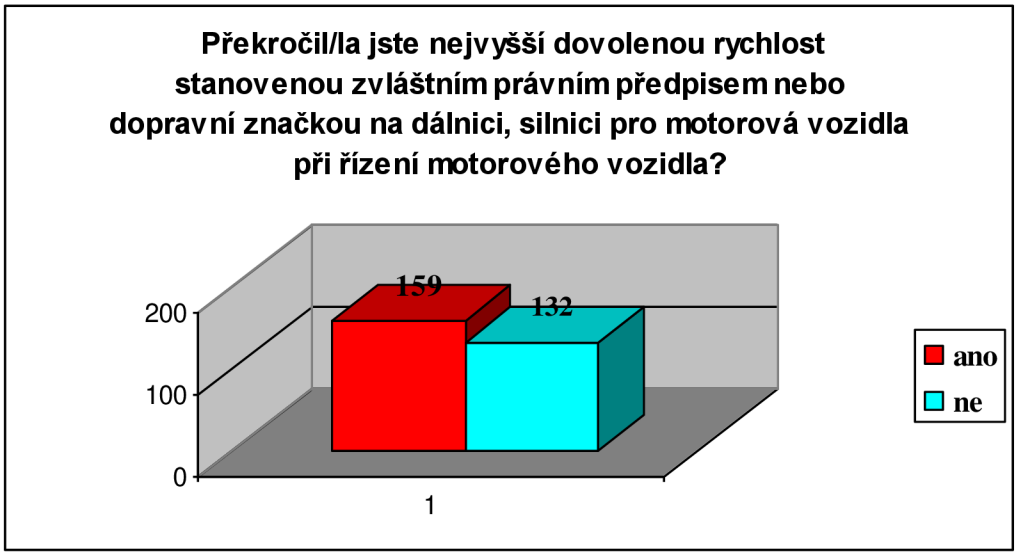
Otázka č.9. : Překročil/la jste nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou na dálnici, silnici pro motorová vozidla při řízení motorového vozidla?

Odpověď: ano - muž 127 (43,6 %), ne - muž 70 (24 %),
ano - žena 32 (11 %), ne - žena 62 (21,3 %),

tabulka č.13 - překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou na dálnici, silnici pro motorová vozidla

Pohlaví	ano	ne	Celkem
Muž	127	70	**197**
Žena	32	62	**94**
Celkem	**159**	**132**	**291**

graf č.13 - překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou na dálnici, silnici pro motorová vozidla



Otázka 9. byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost zákazu překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou na dálnici, silnici pro motorová vozidla. Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů porušilo povinnost zákazu překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou na dálnici, silnici pro motorová vozidla: ano - muž 127 (43,6 %), ne - muž 70 (24 %), ano - žena 32 (11 %), ne - žena 62 (21,3 %),

Ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1f, porušilo 54,6 % řidičů

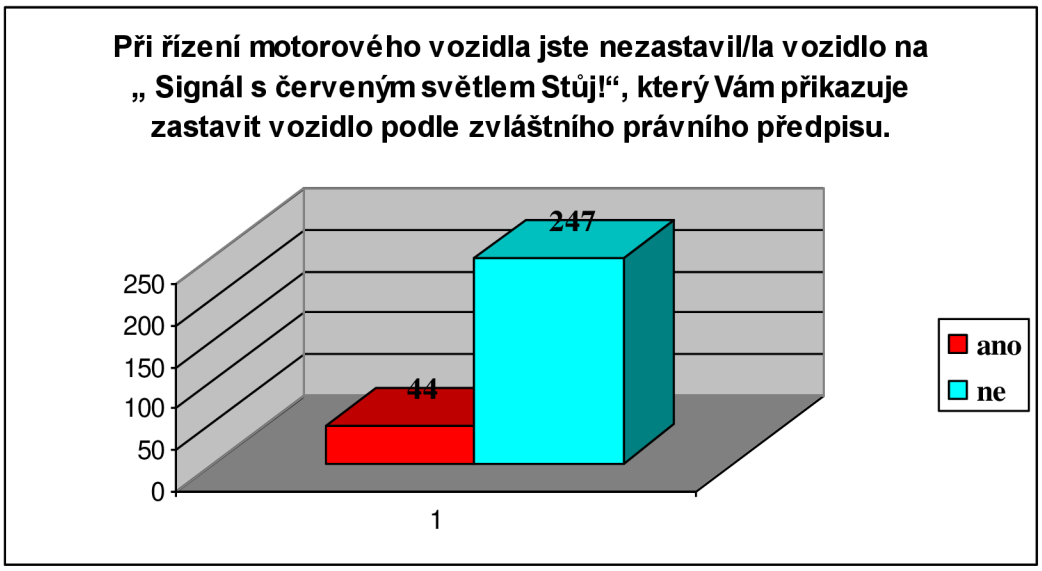
Otázka č.10.: Při řízení motorového vozidla jste nezastavil/la vozidlo na „ Signál s červeným světlem Stůj!“, který Vám přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu.?

Odpověď: ano - muž 41 (14 %), ne - muž 156 (53,6 %),
ano - žena 3 (1 %), ne - žena 91 (31,3 %),

tabulka č.14 - nezastavení vozidla na „ Signál s červeným světlem Stůj!“, který přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu.

Pohlaví	ano	ne	Celkem
Muž	41	156	**197**
Žena	3	91	**94**
Celkem	**44**	**247**	**291**

graf. č.14 - nezastavení vozidla na „ Signál s červeným světlem Stůj!“, který přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu.



Otázka 10. byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost zastavit vozidlo na „ Signál s červeným světlem Stůj!“, který přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu. Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů porušilo tuto povinnost: ano - muž 41 (14 %), ne - muž 156 (53,6 %), ano - žena 3 (1 %), ne - žena 91 (31,3 %),

Ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1l, porušilo 15,1 % řidičů

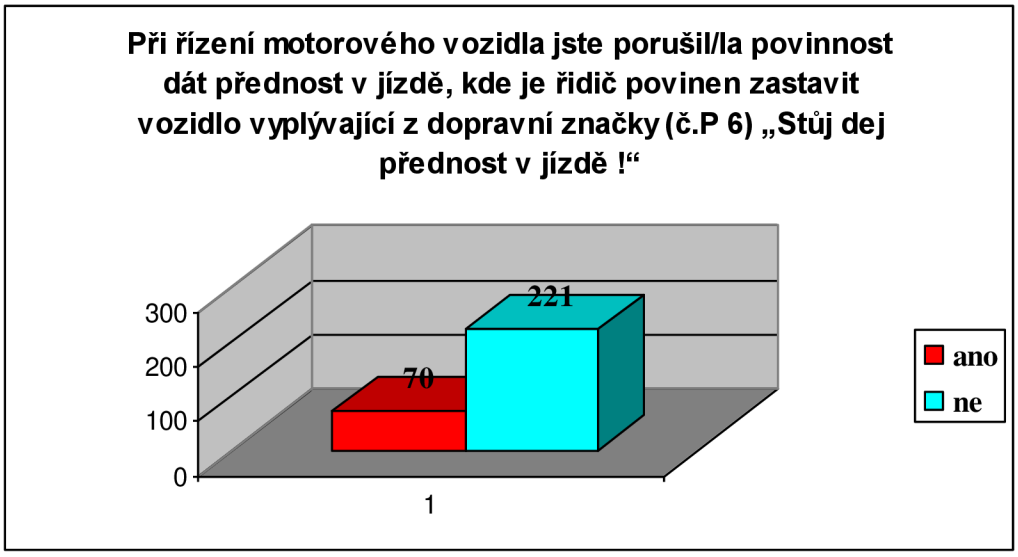
Otázka č.11. : Při řízení motorového vozidla jste porušil/la povinnost dát přednost v jízdě, kde je řidič povinen zastavit vozidlo vyplývající z dopravní značky (č.P 6) „Stůj dej přednost v jízdě !“

Odpověď: ano - muž 59 (20,3 %), ne - muž 138 (47,4 %),
ano - žena 11 (3,7 %), ne - žena 83 (28,6 %),

tabulka č.15 - porušení povinnost dát přednost v jízdě, kde je řidič povinen zastavit vozidlo vyplývající z dopravní značky (č.P 6) „Stůj dej přednost v jízdě !“

Pohlaví	ano	ne	Celkem
Muž	59	138	**197**
Žena	11	83	**94**
Celkem	**70**	**221**	**291**

graf č. 15 - porušení povinnost dát přednost v jízdě, kde je řidič povinen zastavit vozidlo vyplývající z dopravní značky (č.P 6) „Stůj dej přednost v jízdě !“



Otázka 11. byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost dát přednost v jízdě, kde je řidič povinen zastavit vozidlo vyplývající z dopravní značky (č.P 6) „Stůj dej přednost v jízdě !“ Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů porušilo tuto povinnost: ano - muž 59 (20,3 %), ne - muž 138 (47,4 %), ano - žena 11(3,7 %), ne - žena 83 (28,6 %),

Ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1f, porušilo 24 % řidičů

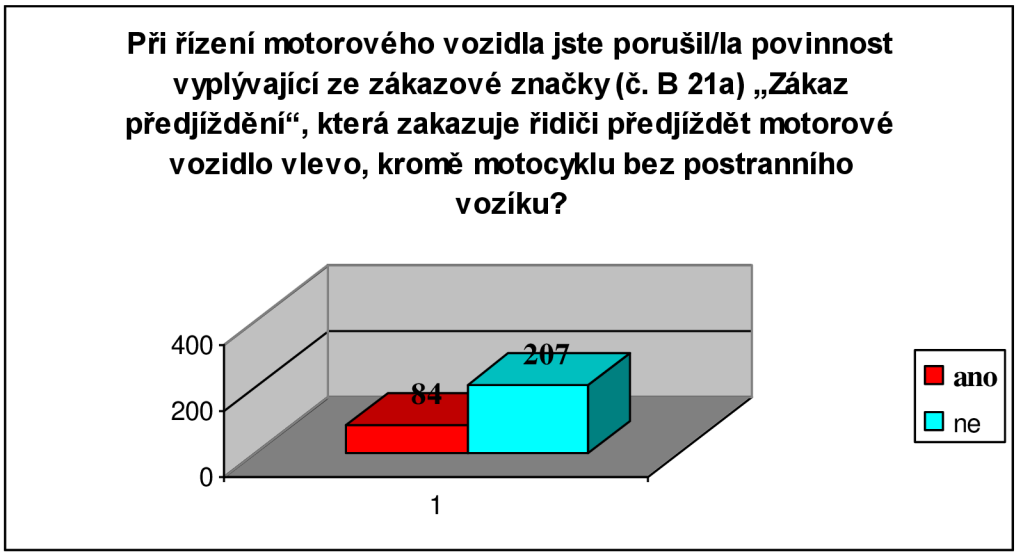
Otázka č.12. : Při řízení motorového vozidla jste porušil/la povinnost vyplývající ze zákazové značky (č. B 21a) „Zákaz předjíždění“, která zakazuje řidiči předjíždět motorové vozidlo vlevo, kromě motocyklu bez postranního vozíku?

Odpověď: ano - muž 76 (20,3 %), ne - muž 121 (47,4 %),
ano - žena 8 (3,7 %), ne - žena 86 (28,6 %),

tabulka č.16 - „Zákaz předjíždění“

Pohlaví	ano	ne	Celkem
Muž	76	121	**197**
Žena	8	86	**94**
Celkem	**84**	**207**	**291**

graf č. 16 - „Zákaz předjíždění“



Otázka 12. byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost vyplývající ze zákazové značky (č. B 21a) „Zákaz předjíždění“, která zakazuje řidiči předjíždět motorové vozidlo vlevo, kromě motocyklu bez postranního vozíku. Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů porušilo tuto povinnost: ano - muž 76 (20,3 %), ne - muž 121 (47,4 %), ano - žena 8 (3,7 %), ne - žena 86 (28,6 %),

Ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1l, porušilo 28,9 % řidičů

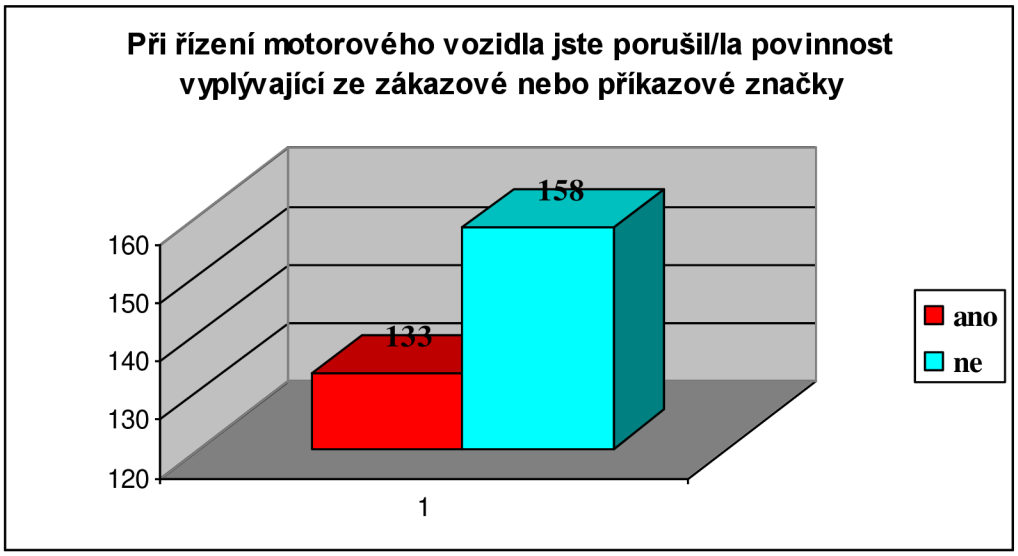
Otázka č.13. : Při řízení motorového vozidla jste porušil/la povinnost vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti, porušení zákazu předjíždění a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)

Odpověď: ano - muž 104 (35,7 %), ne - muž 94 (32,3 %),
ano - žena 29 (9,7 %), ne - žena 65 (22,3 %),

tabulka č.17 - porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky

Pohlaví	ano	ne	Celkem
Muž	104	93	**197**
Žena	29	65	**94**
Celkem	**133**	**158**	**291**

graf č. 17 - porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky



Otázka 13. byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti, porušení zákazu předjíždění a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání). Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů porušilo tuto povinnost: ano - muž 104 (35,7 %), ne - muž 94 (32,3 %), ano - žena 29 (9,7 %), ne - žena 65 (22,3 %),

Ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1l, porušilo 45,7 % řidičů.

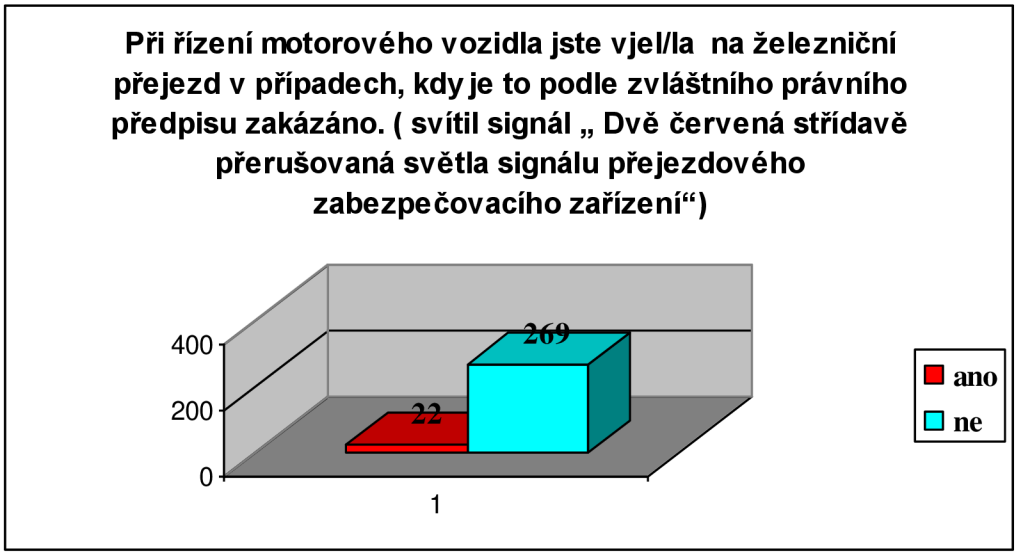
Otázka č.14. : Při řízení motorového vozidla jste vjel/la na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno. (svítil signál „ Dvě červená střídavě přerušovaná světla signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení“)

Odpověď: ano - muž 21 (7,2 %), ne - muž 176 (60,5 %),
ano - žena 1 (0,4 %), ne - žena 93 (31,9 %),

tabulka č.18 – vjetí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno.

Pohlaví	ano	ne	Celkem
Muž	21	176	**197**
Žena	1	93	**94**
Celkem	**22**	**269**	**291**

graf. č. 18



Otázka 14. byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost vyplývající ze zákazu vjetí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno. (svítil signál „ Dvě červená střídavě přerušovaná světla signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení“) Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů porušilo tuto povinnost: ano - muž 21 (7,2 %), ne - muž 176 (60,5 %), ano - žena 1 (0,4 %), ne - žena 93 (31,9 %),

Ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1f, porušilo 7,5 % řidičů.

Otázka č.15. : Při řízení motorového vozidla jste porušil/a ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla?

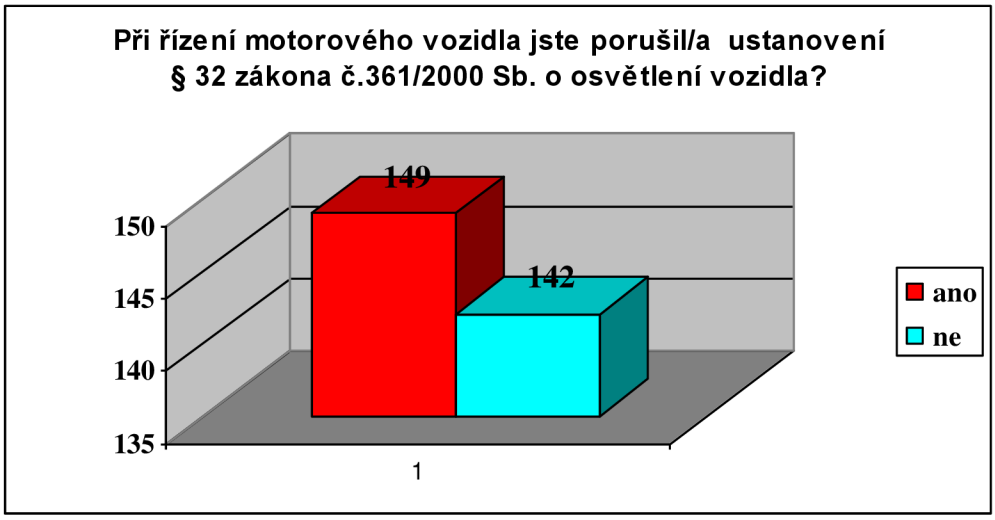
Odpověď: ano - muž 110 (38,7 %), ne - muž 87 (29 %),

ano - žena 39 (13,4 %), ne - žena 55 (18,9 %),

tabulka č.19 - porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla

Pohlaví	ano	ne	Celkem
Muž	110	87	**197**
Žena	39	55	**94**
Celkem	149	142	**291**

graf. č. 19 - porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla



Otázka 15. byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla. Šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 291 oslovených respondentů porušilo tuto povinnost: ano - muž 110 (38,7 %), ne - muž 87 (29 %), ano - žena 39 (13,4 %), ne - žena 55 (18,9 %),

Ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1l, porušilo 51,2 % řidičů.

11.1 Přestupky a trestné činy

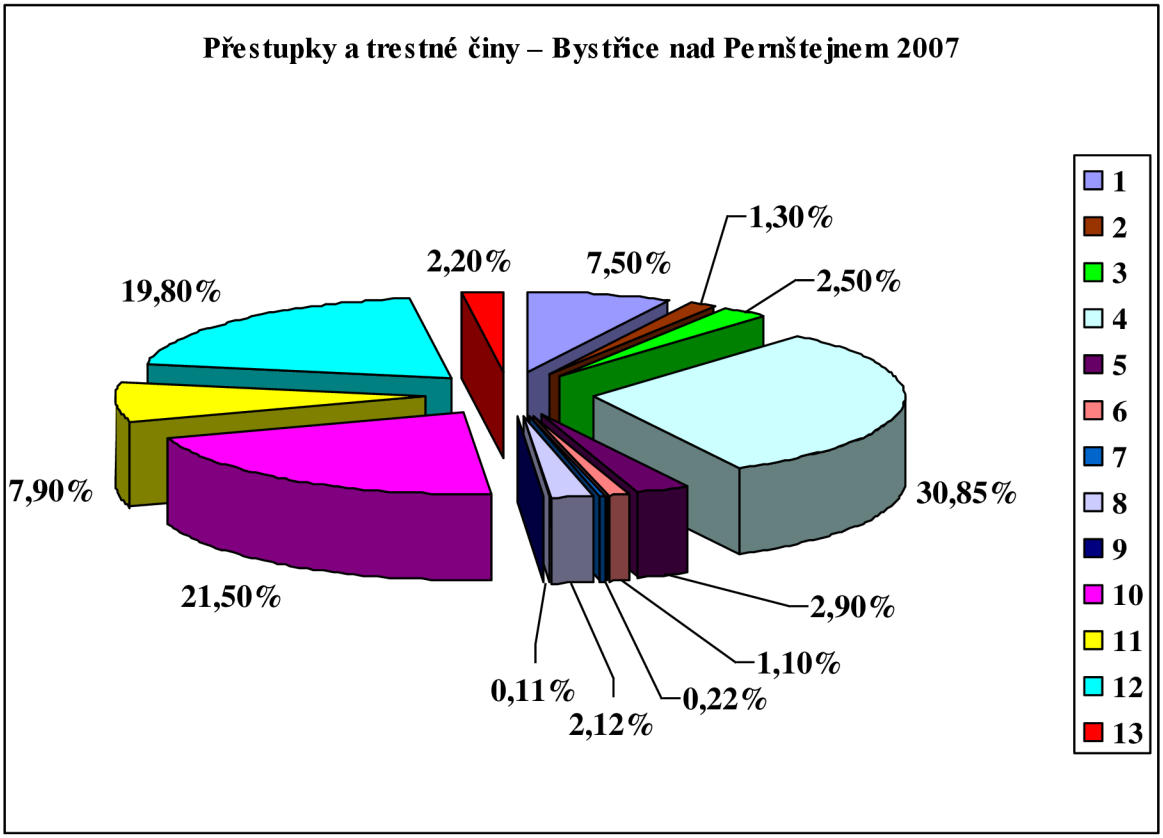
Přestupky a trestné činy – Bystřice nad Pernštejnem 2007

tab. 20

Pořadí	Zákon Paragraf	Text	Celkem přes. a trest. činů
1	200/1990Sb., §22 odst. 1a, c,	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem, ohrožení pod vlivem návykové látky,	**67= 7,5%**
2	§22 odst. 1e, 180d	řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	**12 = 1,3%**
3	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	**22 = 2,5%**
4	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci	**277 = 30,85 %**
5	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec	**26 = 2,9%**
6	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle	**10 = 1,1%**

		zvláštního právního předpisu	
7	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**2 = 0,22%**
8	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	**19 = 2,12%**
9	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**1 = 0,11%**
10	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu	**193 = 21,5%**
11	§22 odst. 1l,	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	**71 = 7,9%**
12	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	**178 = 19,8%**
13		ostatní přestupky	**20 = 2,2%**
Celkem			**898 = 100%**

graf.č. 20



V roce **2006** bylo šetřeno ve správní obvodu Bystřice nad Pernštejnem celkem **331** přestupků a trestných činů.

V roce **2007** bylo šetřeno ve správní obvodu Bystřice nad Pernštejnem celkem **897** přestupků a trestných činů.

Komparace výsledků přestupků a trestných činů 2007 s rokem 2006.

Ve správní obvodu Bystřice nad Pernštejnem bylo šetřeno v roce **2007** o **566** přestupků a trestných činů více než v roce 2006, což je nárůst o **171 %**

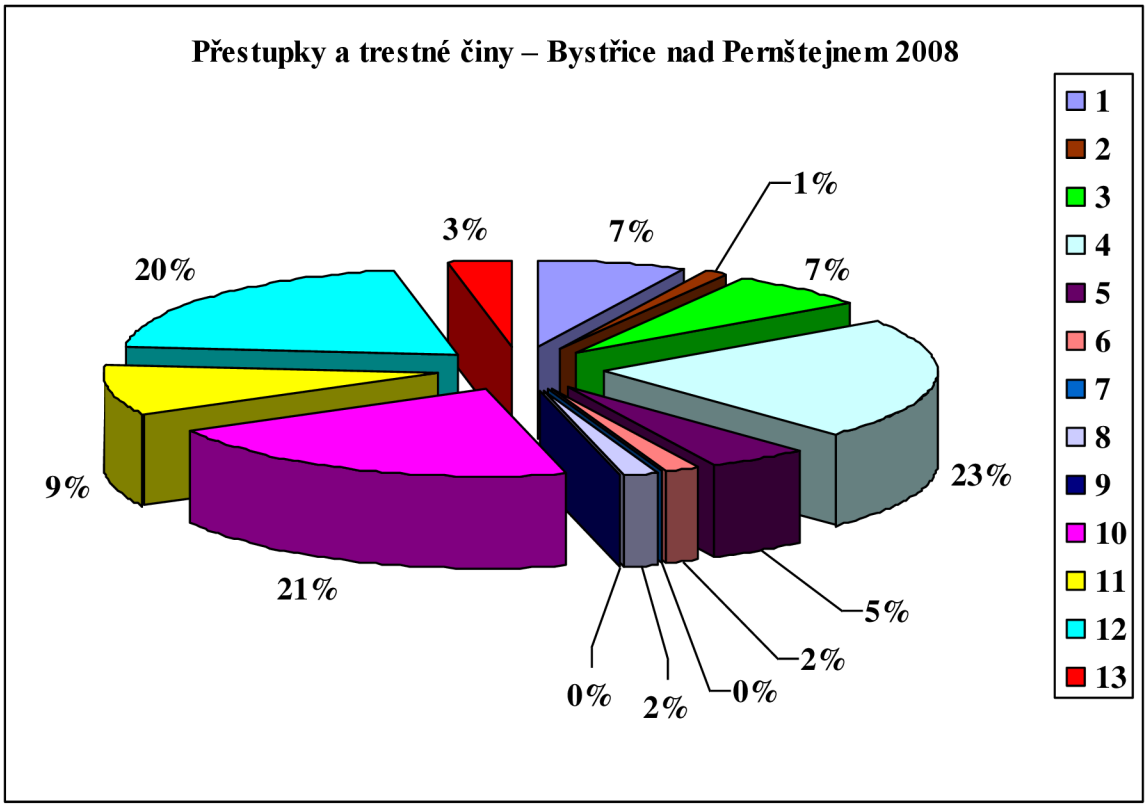
Přestupky a trestné činy – Bystřice nad Pernštejnem 2008

tab. 21

Pořadí	Zákon Paragraf	Text	Celkem přes. a trest. činů
1	200/1990Sb., §22 odst. 1a, c,	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem, ohrožení pod vlivem návykové látky,	**66 = 7,11%**
2	§22 odst. 1e, 180d	řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	**10 = 1,08%**
3	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	**65 = 7%**
4	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci	**210 = 22,63 %**
5	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec	**45 = 4,85%**
6	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu	**15 = 1,61%**

7	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**0 = 0%**
8	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	**17 = 1,82%**
9	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**2 = 0,2%**
10	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu	**194 = 20,9%**
11	§22 odst. 1l,	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	**87 = 9,4%**
12	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	**189 = 20,4%**
13		ostatní přestupky	**28 = 3%**
Celkem			**928 = 100%**

graf.č.21



V roce **2006** bylo šetřeno ve správní obvodu Bystřice nad Pernštejnem celkem **331** přestupků a trestných činů.

V roce **2008** bylo šetřeno ve správní obvodu Bystřice nad Pernštejnem celkem **928** přestupků a trestných činů.

Komparace výsledků přestupků a trestných činů 2008 s rokem 2006.

Ve správní obvodu Bystřice nad Pernštejnem bylo šetřeno v roce **2008** o **597** přestupků a trestných činů více než v roce 2006, což je nárůst o **180 %**

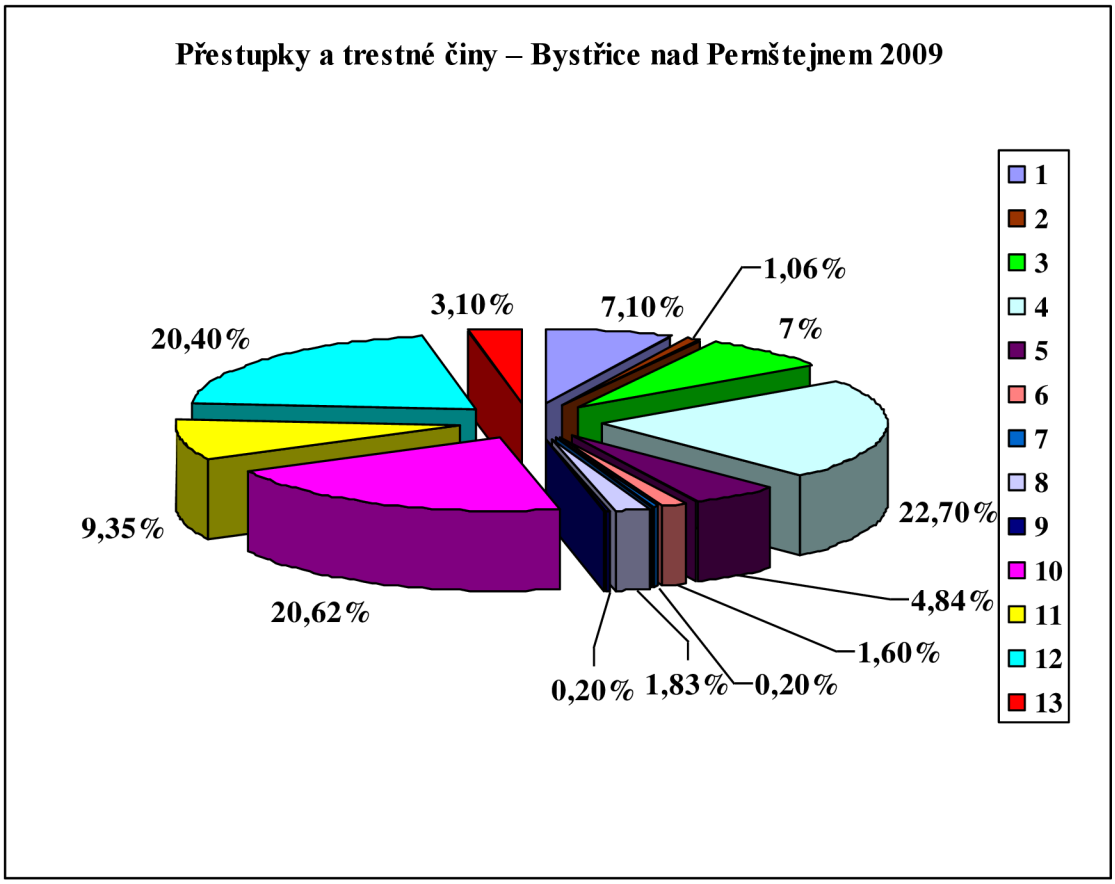
Přestupky a trestné činy – Bystřice nad Pernštejnem 2009

tab.22

Pořadí	Zákon Paragraf	Text	Celkem přes. a trest. činů
1	200/1990Sb., §22 odst. 1a, c,	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem, ohrožení pod vlivem návykové látky,	**66 = 7,1%**
2	§22 odst. 1e, 180d	řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	**10 = 1,06%**
3	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	**65 = 7%**
4	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci	**211 = 22,7%**
5	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec	**45 = 4,84%**
6	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu	**15 = 1,6%**
7	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**2 = 0,2%**

8	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	**17 = 1,83%**
9	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**2 = 0,2%**
10	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu	**192 = 20,62%**
11	§22 odst. 1l,	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	**87 = 9,35%**
12	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	**190 = 20,4%**
13		ostatní přestupky	**29 = 3,1%**
Celkem			**931 = 100%**

graf.č.22



V roce **2006** bylo šetřeno ve správní obvodu Bystřice nad Pernštejnem celkem **331** přestupků a trestných činů.

V roce **2009** bylo šetřeno ve správní obvodu Bystřice nad Pernštejnem celkem **931** přestupků a trestných činů.

Komparace výsledků přestupků a trestných činů 2009 s rokem 2006.

Ve správní obvodu Bystřice nad Pernštejnem bylo šetřeno v roce **2009** o **600** přestupků a trestných činů více než v roce 2006, což je nárůst o **181 %**

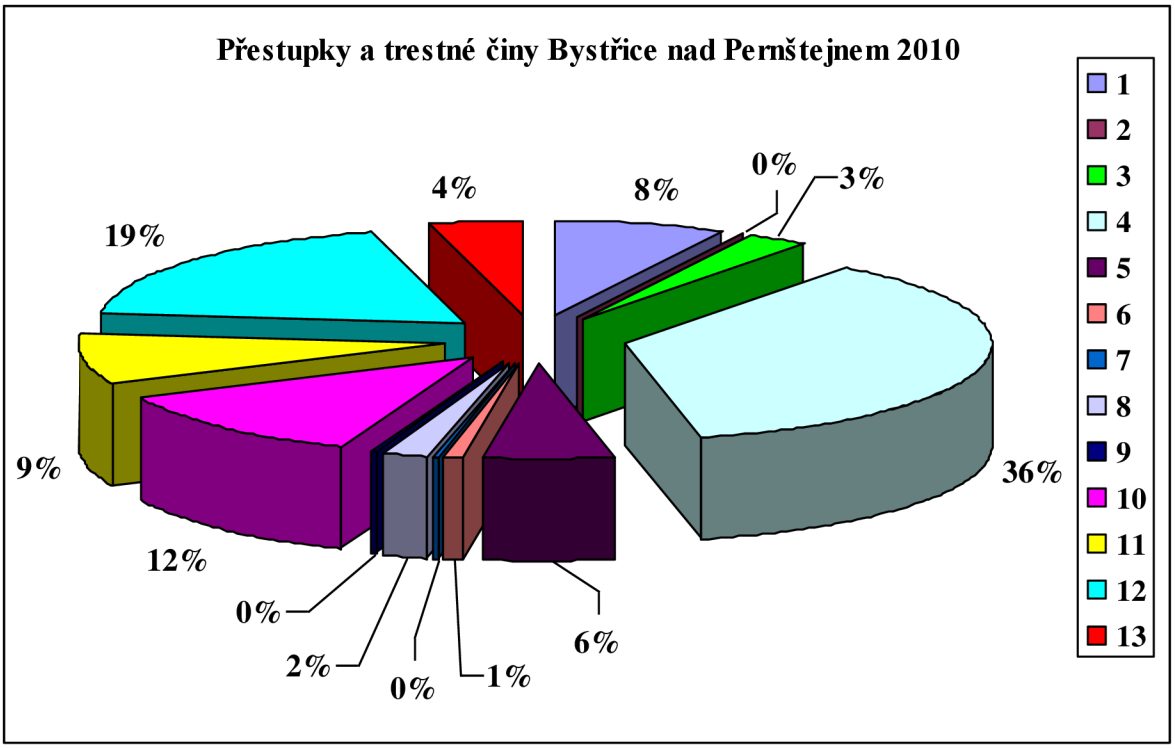
Přestupky a trestné činy – Bystřice nad Pernštejnem 2010

tab. 23

Pořadí	Zákon Paragraf	Text	Celkem přes. a trest. činů
1	200/1990Sb., §22 odst. 1a, c,	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem, ohrožení pod vlivem návykové látky,	**65 = 7,6%**
2	§22 odst. 1e, 180d	řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	**0 = 0,0%**
3	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	**22 = 2,6%**
4	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci	**314 = 36,6%**
5	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec	**49 = 5,72%**
6	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu	**6 = 0,7%**
	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu	**3 =**

7		zakázáno	**0,35%**
8	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	**18 = 2,1%**
9	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**2 = 0,23%**
10	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu	**104 = 12, 14%**
11	§22 odst. 1l,	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	**75 = 8,75%**
12	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	**164 = 19,14%**
13		ostatní přestupky	**35 = 4,1%**
Celkem			**857 = 100%**

graf č. 23



V roce **2006** bylo šetřeno ve správní obvodu Bystřice nad Pernštejnem celkem **331** přestupků a trestných činů.

V roce **2010** bylo šetřeno ve správní obvodu Bystřice nad Pernštejnem celkem **857** přestupků a trestných činů.

Komparace výsledků přestupků a trestných činů 2010 s rokem 2006.

Ve správní obvodu Bystřice nad Pernštejnem bylo šetřeno v roce **2010** o **526** přestupků a trestných činů více než v roce 2006, což je nárůst o **159 %** .

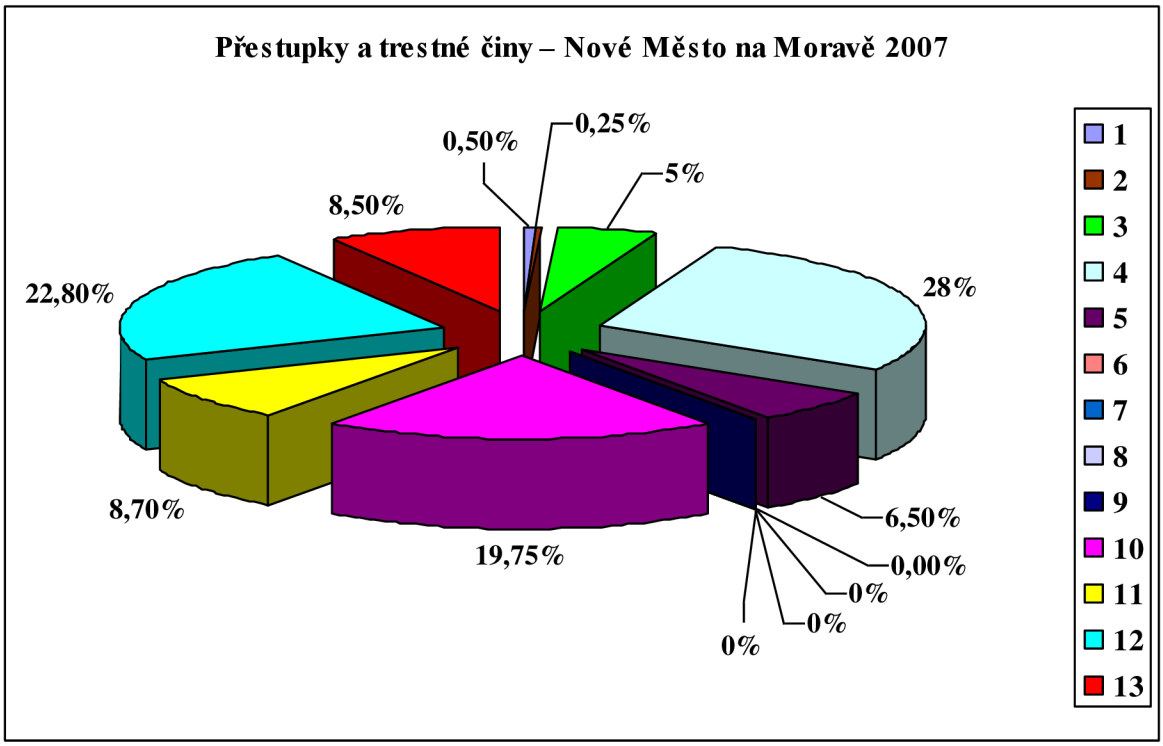
Přestupky a trestné činy – Nové Město na Moravě 2007

tab. 24

Zákon	Zákon Paragraf	Text	Celkem přestupků a trestných činů
1	200/1990Sb., §22 odst. 1a, c,	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem, ohrožení pod vlivem návykové látky,	**2 = 0,5%**
2	§22 odst. 1e, 180d	řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	**1 = 0,25%**
3	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	**20 = 5%**
4	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci	**112 = 28%**
5	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec	**26 = 6,5%**
6	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu	**0**
7	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**0**
	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle	**0**

8		zvláštního právního předpisu	
9	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**0**
10	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu	**79 = 19,75%**
11	§22 odst. 1l,	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	**35 = 8,7%**
12	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	**91 = 22,8%**
13		ostatní přestupky	**34 = 8,5%**
Celkem			**400 = 100%**

graf.č.24



V roce **2006** bylo šetřeno ve správní obvodu Nové Město na Moravě celkem **360** přestupků a trestných činů.

V roce **2007** bylo šetřeno ve správní obvodu Nové Město na Moravě celkem **400** přestupků a trestných činů.

Komparace výsledků přestupků a trestných činů 2007 s rokem 2006.

Ve správní obvodu Nové Město na Moravě bylo šetřeno v roce **2007** o **40** přestupků a trestných činů více než v roce 2006, což je nárůst o **11 %** .

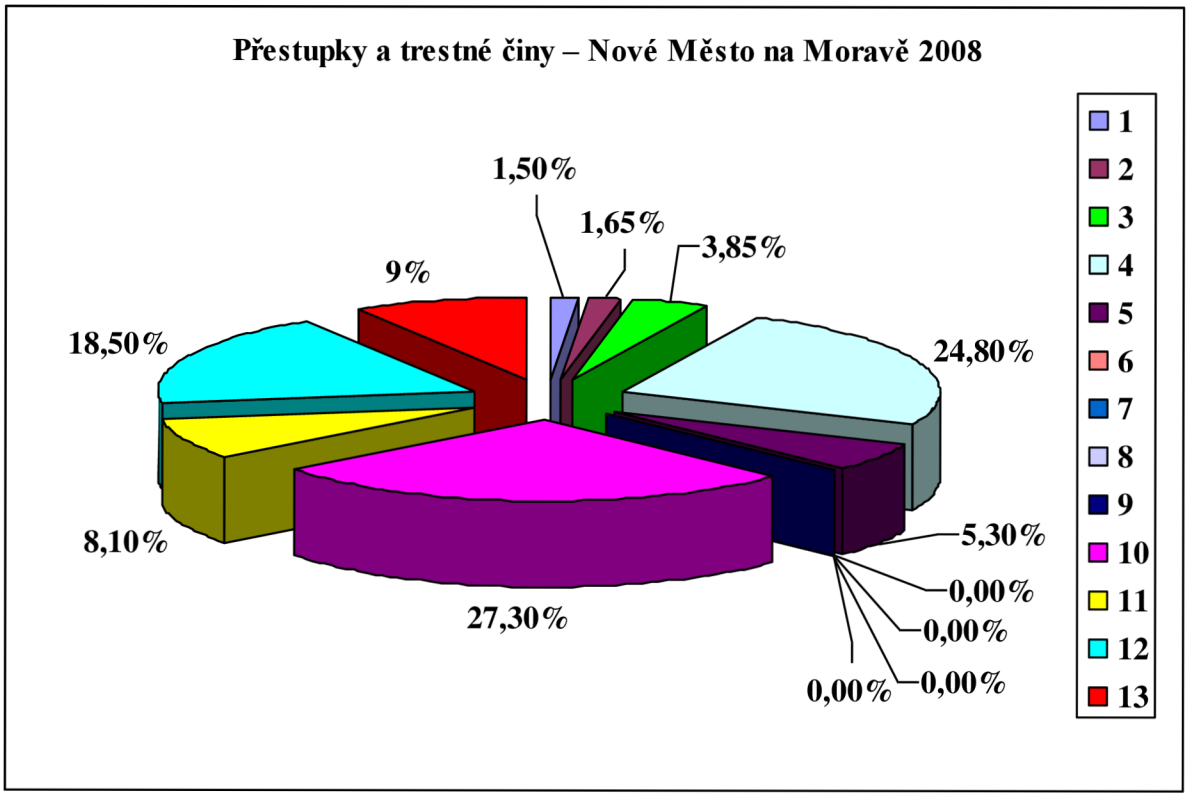
Přestupky a trestné činy – Nové Město na Moravě 2008

tab. 25

Pořadí	Zákon Paragraf	Text	Celkem přestupků a trestných činů
1	200/1990Sb. ,§22 odst. 1a, c,	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem, ohrožení pod vlivem návykové látky,	**43 = 1,5%**
2	§22 odst. 1e, 180d	řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	**47 = 1,65%**
3	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	**110 = 3,85%**
4	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci	**710 = 24,8%**
5	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec	**153 = 5,3%**
6	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu	**0**
7	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**0**

8	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	**0**
9	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**0**
10	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu	**782 = 27,3%**
11	§22 odst. 1l,	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	**231 = 8,1%**
12	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	**529 = 18,5%**
13		ostatní přestupky	**260 = 9%**
Celkem			**2865 = 100%**

graf. 25



V roce **2006** bylo šetřeno ve správní obvodu Nové Město na Moravě celkem **360** přestupků a trestných činů.

V roce **2008** bylo šetřeno ve správní obvodu Nové Město na Moravě celkem **2865** přestupků a trestných činů.

Komparace výsledků přestupků a trestných činů 2007 s rokem 2006.

Ve správní obvodu Nové Město na Moravě bylo šetřeno v roce **2008** o **2505** přestupků a trestných činů více než v roce 2006, což je nárůst o **695 %** . (**K tak velkému nárůstu přestupků a trestných došlo v důsledku vyšší činnosti Městské policie v Novém Městě na Moravě, při měření nejvyšší dovolené rychlosti stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci) .**

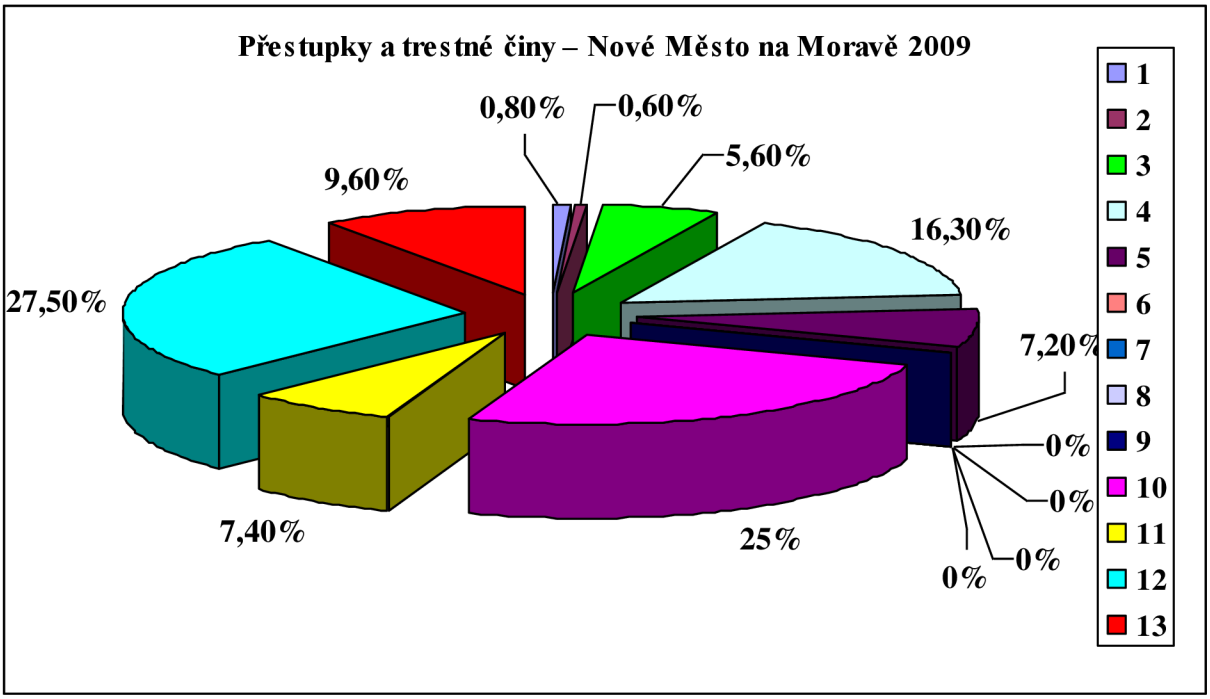
Přestupky a trestné činy – Nové Město na Moravě 2009

tab.26

Zákon	Zákon Paragraf	Text	Celkem přestupků a trestných činů
1	200/1990Sb., §22 odst. 1a, c,	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem, ohrožení pod vlivem návykové látky,	**6 = 0,8%**
2	§22 odst. 1e, 180d	řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	**5 = 0,6%**
3	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	**43 = 5,6%**
4	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci	**125 = 16,3%**
5	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec	**55 = 7,2%**
6	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu	**0**
	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu	

7		zakázáno	**0**
8	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	**0**
9	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**0**
10	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu	**192 = 25%**
11	§22 odst. 1l,	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	**57 = 7,4%**
12	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	**211 = 27,5%**
13		ostatní přestupky	**73 = 9,6%**
Celkem			**767 = 100%**

graf.č. 26



V roce **2006** bylo šetřeno ve správní obvodu Nové Město na Moravě celkem **360** přestupků a trestných činů.

V roce **2009** bylo šetřeno ve správní obvodu Nové Město na Moravě celkem **767** přestupků a trestných činů.

Komparace výsledků přestupků a trestných činů 2009 s rokem 2006.

Ve správní obvodu Nové Město na Moravě bylo šetřeno v roce **2008** o **407** přestupků a trestných činů více než v roce 2006, což je nárůst o **113 %** .

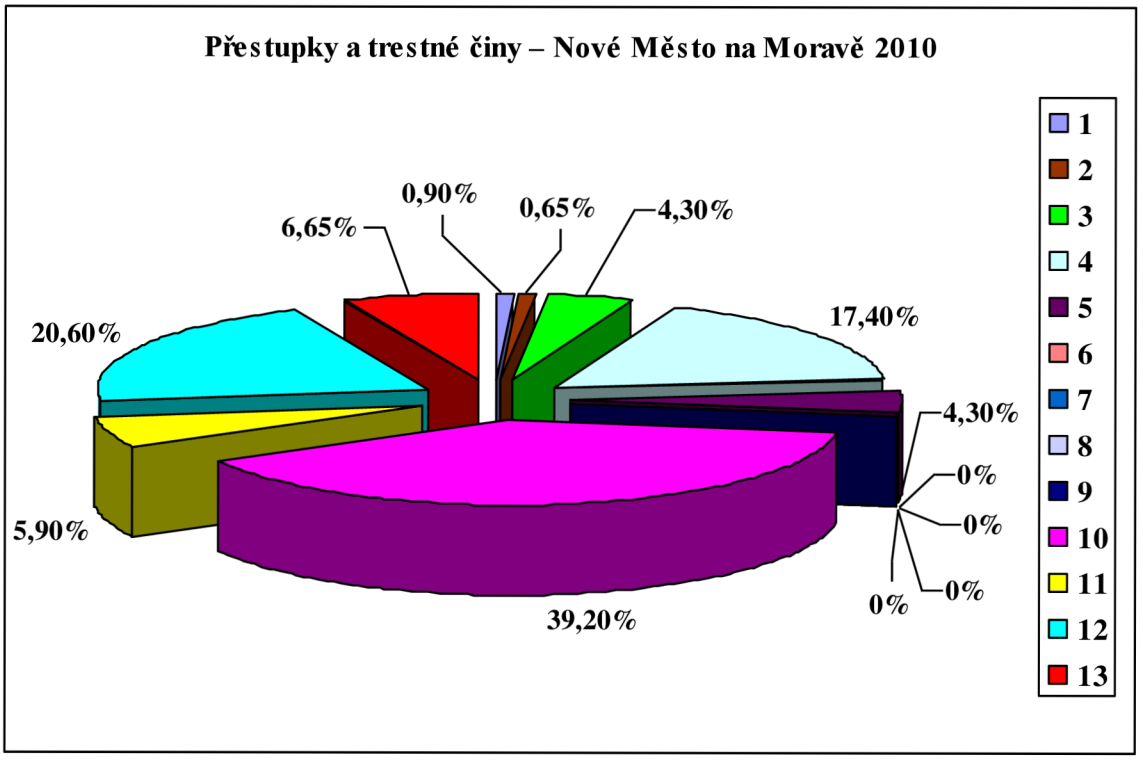
Přestupky a trestné činy – Nové Město na Moravě 2010

tab. 27

Pořadí	Zákon Paragraf	Text	Celkem přestupků a trestných činů
1	200/1990Sb., §22 odst. 1a, c,	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem, ohrožení pod vlivem návykové látky,	**9 = 0,9%**
2	§22 odst. 1e, 180d	řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	**6 = 0,65%**
3	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	**39 = 4,3%**
4	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci	**157 = 17,4%**
5	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec	**39 = 4,3%**
6	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu	**0**
	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, ve	**0**

7		kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	
8	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	**0**
9	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**0**
10	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	**354 = 39,2%**
11	§22 odst. 1l,	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	**53 = 5,9%**
12	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	**186 = 20,6%**
13		ostatní přestupky	**60 = 6,65%**
Celkem			**903 = 100%**

graf č.27



V roce **2006** bylo šetřeno ve správní obvodu Nové Město na Moravě celkem **360** přestupků a trestných činů.

V roce **2010** bylo šetřeno ve správní obvodu Nové Město na Moravě celkem **903** přestupků a trestných činů.

Komparace výsledků přestupků a trestných činů 2010 s rokem 2006.

Ve správní obvodu Nové Město na Moravě bylo šetřeno v roce **2008** o **543** přestupků a trestných činů více než v roce 2006, což je nárůst o **151 %** .

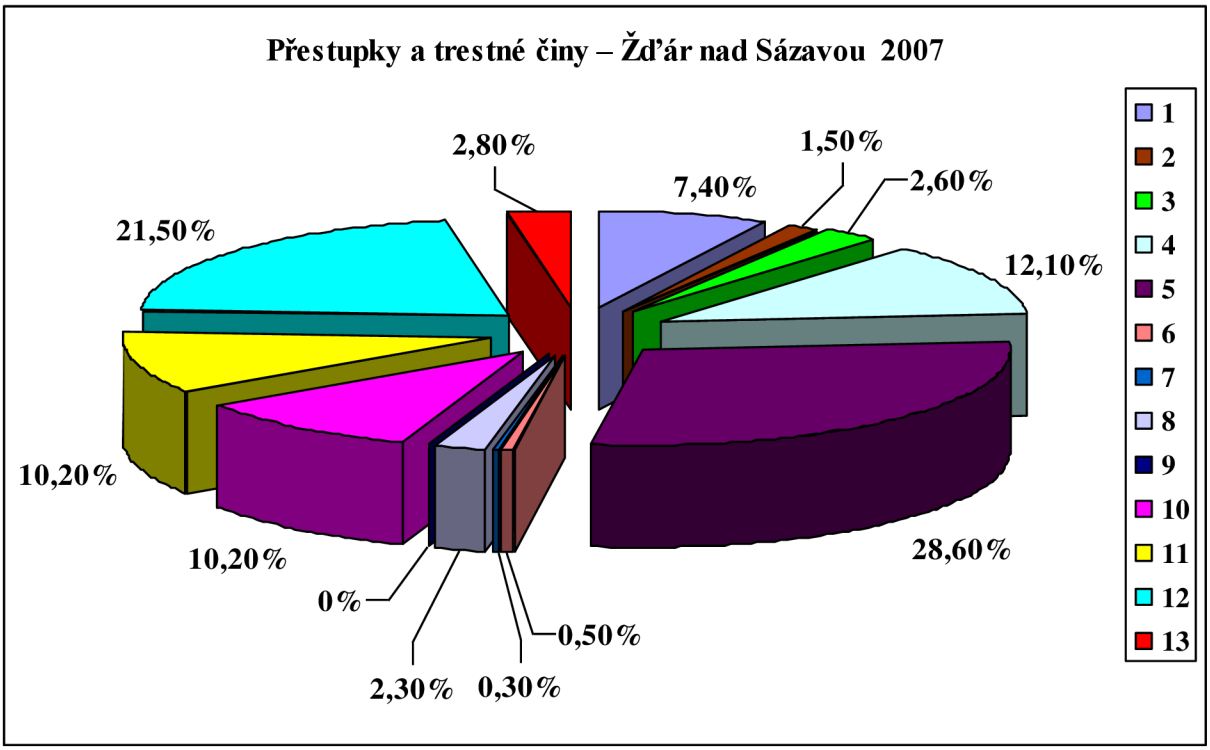
Přestupky a trestné činy – Žďár nad Sázavou 2007

tab.28

Pořadí	Zákon Paragraf	Text	Celkem přestupků a trestných činů
1	200/1990 Sb., §22 odst. 1a, c,	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem, ohrožení pod vlivem návykové látky,	**157 = 7,4%**
2	§22 odst. 1e, 180d	řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	**32 = 1,5%**
3	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	**56 = 2,6%**
4	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci	**254 = 12,1%**
5	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec	**602 = 28,6%**
6	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu	**12 = 0,5%**
	§22 odst.	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, ve kterých	

7	1f,	je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**6 = 0,3%**
8	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	**49 = 2,3%**
9	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**0 = 0%**
10	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu	**214 = 10,2%**
11	§22 odst. 1l,	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	**214 = 10,2%**
12	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	**451 = 21,5%**
13		ostatní přestupky	**59 = 2,8%**
Celkem			**2100 = 100%**

graf č.28



V roce **2006** bylo šetřeno ve správní obvodu Žďár nad Sázavou celkem **919** přestupků a trestných činů.

V roce **2007** bylo šetřeno ve správní obvodu Žďár nad Sázavou celkem **2100** přestupků a trestných činů.

Komparace výsledků přestupků a trestných činů 2007 s rokem 2006.

Ve správní obvodu Žďár nad Sázavou bylo šetřeno v roce **2008** o **1181** přestupků a trestných činů více než v roce 2006, což je nárůst o **128 %** .

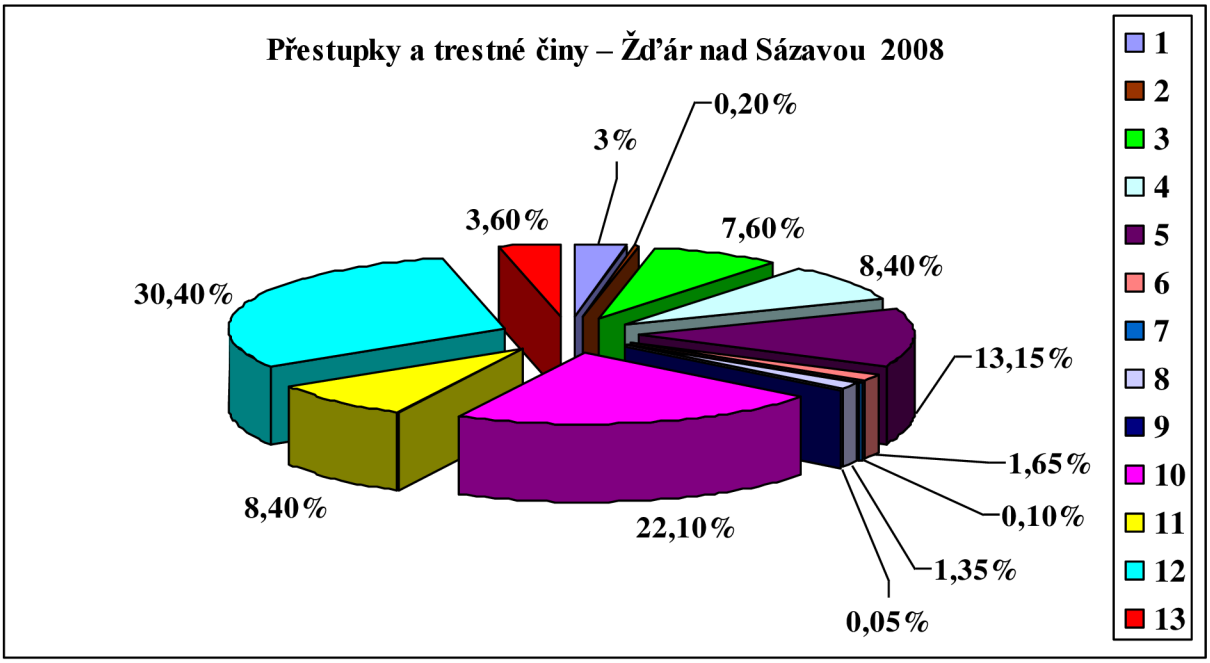
Přestupky a trestné činy – Žďár nad Sázavou 2008

tab. 29

Pořadí	Zákon Paragraf	Text	Celkem přestupků a trestných činů
1	200/1990Sb., §22 odst. 1a, c,	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem, ohrožení pod vlivem návykové látky,	**64 = 3%**
2	§22 odst. 1e, 180d	řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	**5 = 0,2%**
3	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	**160 = 7,6%**
4	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci	**178 = 8,4%**
5	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec	**280 = 13,15%**
6	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu	**35 = 1,65%**
	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu	

7		zakázáno	**2 = 0,1%**
8	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	**29 = 1,35%**
9	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**1 = 0,05%**
10	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu	**468 = 22,1%**
11	§22 odst. 1l,	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	**179 = 8,4%**
12	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	**645 = 30,4%**
13		ostatní přestupky	**78 = 3,6%**
Celkem			**2124 =100%**

graf č. 29



V roce **2006** bylo šetřeno ve správní obvodu Žďár nad Sázavou celkem **919** přestupků a trestných činů.

V roce **2008** bylo šetřeno ve správní obvodu Žďár nad Sázavou celkem **2124** přestupků a trestných činů.

Komparace výsledků přestupků a trestných činů 2008 s rokem 2006.

Ve správní obvodu Žďár nad Sázavou bylo šetřeno v roce **2008** o **1205** přestupků a trestných činů více než v roce 2006, což je nárůst o **131 %** .

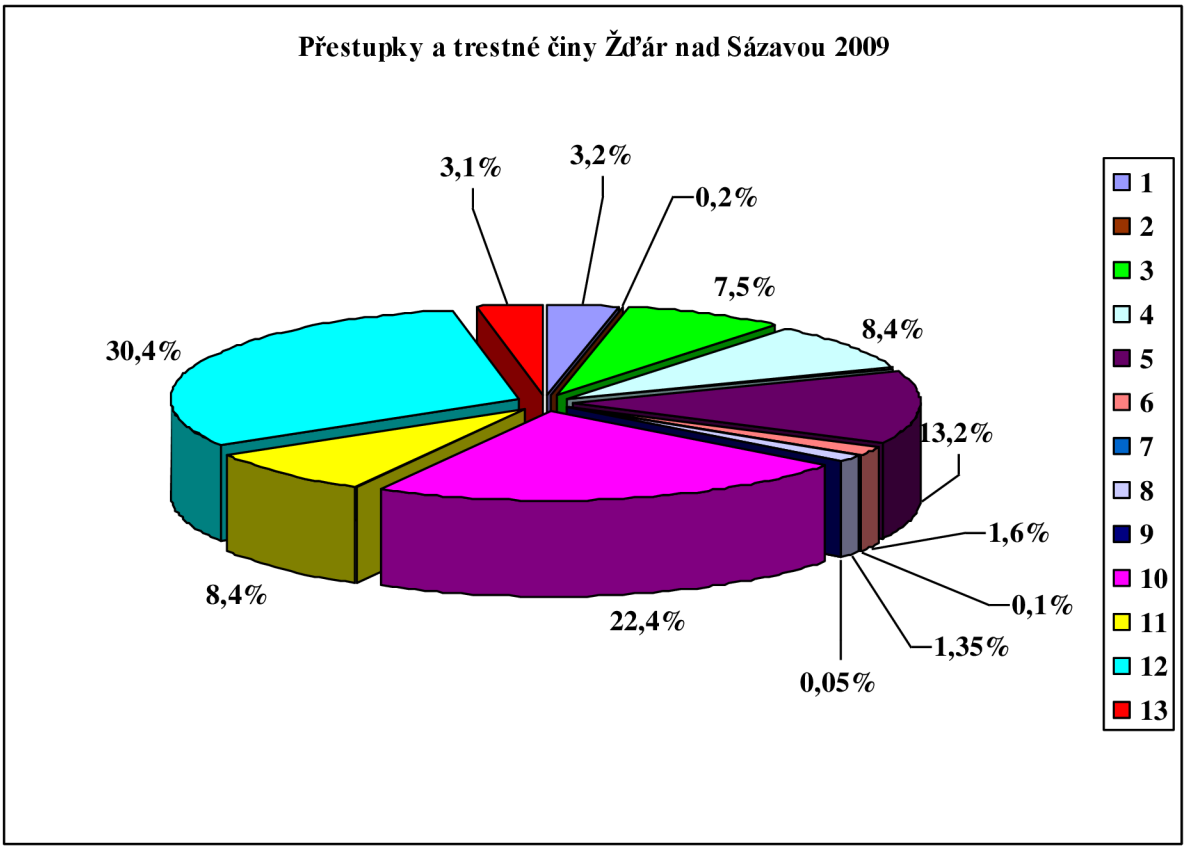
Přestupky a trestné činy – Žďár nad Sázavou 2009

tab. 30

Pořadí	Zákon Paragraf	Text	Celkem přestupků a trestných činů
1	200/1990Sb., §22 odst. 1a, c,	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem, ohrožení pod vlivem návykové látky,	**68 = 3,2%**
2	§22 odst. 1e, 180d	řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	**5 = 0,2%**
3	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	**160 = 7,5%**
4	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci	**178 = 8,4%**
5	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec	**280 = 13,2%**
6	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu	**35 = 1,6%**
	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu	

7		zakázáno	**2 = 0,1%**
8	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	**29 = 1,35%**
9	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**1 = 0,05%**
10	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu	**477 = 22,4%**
11	§22 odst. 1l,	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	**179 = 8,4%**
12	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	**645 = 30,4%**
13		ostatní přestupky	**65 = 3,1%**
Celkem			**2124 = 100%**

graf č.30



V roce **2006** bylo šetřeno ve správní obvodu Žďár nad Sázavou celkem **919** přestupků a trestných činů.

V roce **2009** bylo šetřeno ve správní obvodu Žďár nad Sázavou celkem **2124** přestupků a trestných činů.

Komparace výsledků přestupků a trestných činů 2009 s rokem 2006.

Ve správní obvodu Žďár nad Sázavou bylo šetřeno v roce **2008** o **1205** přestupků a trestných činů více než v roce 2006, což je nárůst o **131 %** .

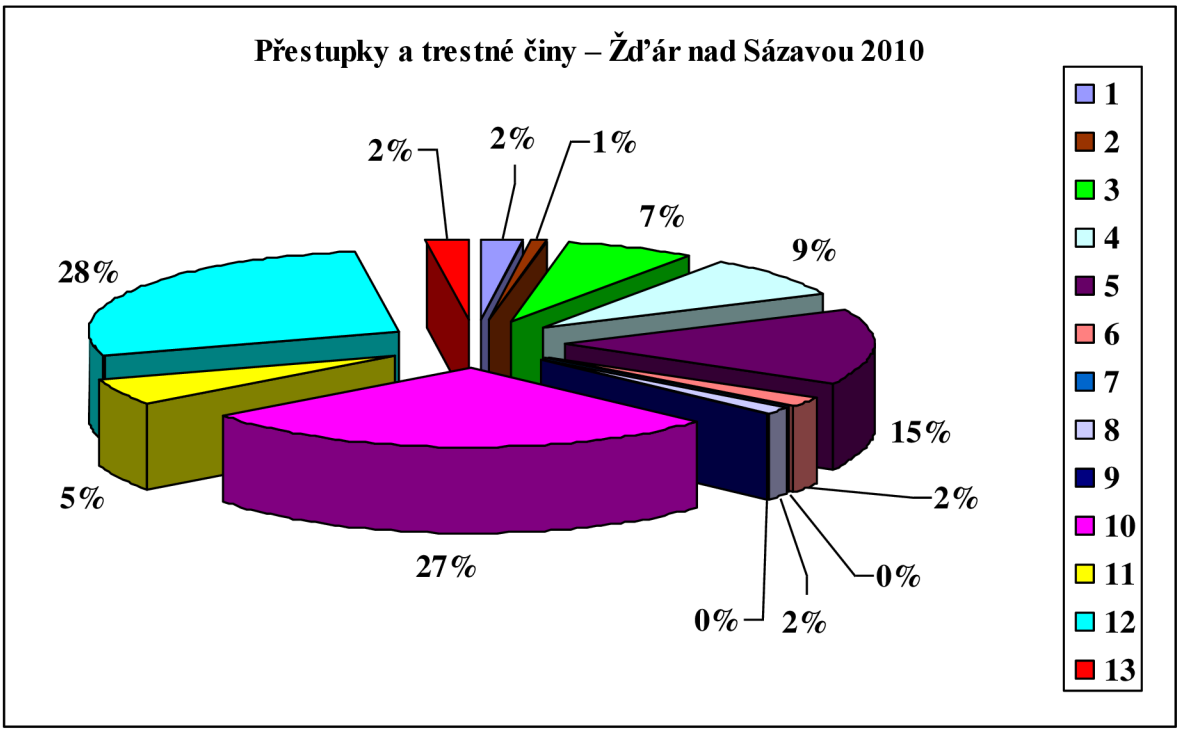
Přestupky a trestné činy – Žďár nad Sázavou 2010

tab. 31

Pořadí	Zákon Paragraf	Text	Celkem přestupků a trestných činů
1	200/1990 Sb. §22 odst. 1a, c,	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem, ohrožení pod vlivem návykové látky,	**53 = 2,3%**
2	§22 odst. 1e,	řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	**19 = 0,8%**
3	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	**148 = 6,5%**
4	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci	**195 = 8,5%**
5	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec	**347 = 15,2%**
6	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu	**50 = 2,2%**
	§22 odst.	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu	

7	1f,	zakázáno	**0 = 0%**
8	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	**35 = 1,5%**
9	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**0 = 0%**
10	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu	**631 = 27,6%**
11	§22 odst. 1l,	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	**123 = 5,3%**
12	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	**635 = 27,8%**
13		ostatní přestupky	**51 = 2,3%**
Celkem			**2287 = 100%**

graf č. 31



V roce **2006** bylo šetřeno ve správní obvodu Žďár nad Sázavou celkem **919** přestupků a trestných činů.

V roce **2010** bylo šetřeno ve správní obvodu Žďár nad Sázavou celkem **2287** přestupků a trestných činů.

Komparace výsledků přestupků a trestných činů 2010 s rokem 2006.

Ve správní obvodu Žďár nad Sázavou bylo šetřeno v roce **2010** o **1368** přestupků a trestných činů více než v roce 2006, což je nárůst o **148 %** .

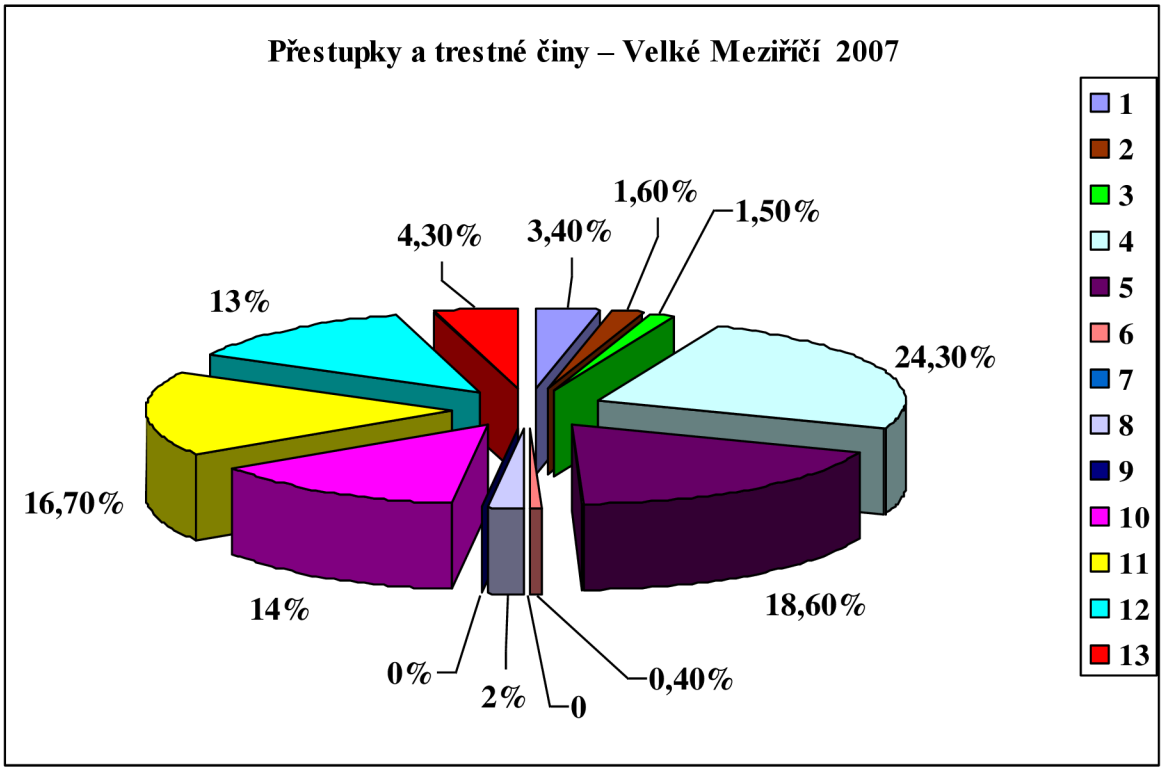
Přestupky a trestné činy – Velké Meziříčí 2007

tab. 32

Pořadí	Zákon Paragraf	Text	Celkem přestupků a trestných činů
1	200/1990 Sb. §22 odst. 1a, c,	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem, ohrožení pod vlivem návykové látky,	**88 = 3,4%**
2	§22 odst. 1e, 180d	řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	**41 = 1,6%**
3	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	**38 = 1,5%**
4	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci	**619 = 24,3%**
5	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec	**473 = 18,6%**
6	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu	**11 = 0,4%´**
	§22 odst.	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, ve kterých	

7	1f,	je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**5 = 0,2%**
8	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	**52 = 2%**
9	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**0 = 0%**
10	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	**358 = 14%**
11	§22 odst. 1l,	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	**424 = 16,7%**
12	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 – zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	**333 = 13%**
13		ostatní přestupky	**109 = 4,3%**
Celkem			**2551 = 100%**

graf. č. 32



V roce **2006** bylo šetřeno ve správní obvodu Velké Meziříčí celkem **1114** přestupků a trestných činů.

V roce **2007** bylo šetřeno ve správní obvodu Velké Meziříčí celkem **2551** přestupků a trestných činů.

Komparace výsledků přestupků a trestných činů 2007 s rokem 2006.

Ve správní obvodu Velké Meziříčí bylo šetřeno v roce **2010** o **1437** přestupků a trestných činů více než v roce 2006, což je nárůst o **129 %** .

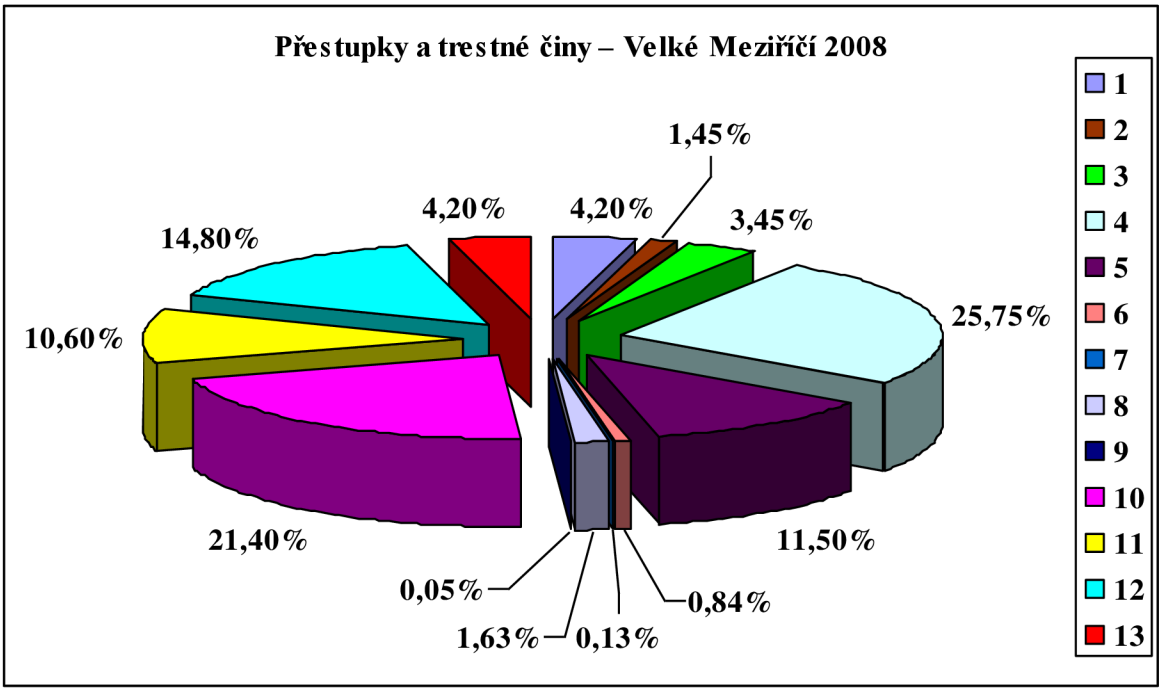
Přestupky a trestné činy – Velké Meziříčí 2008

tab. 33

Pořadí	Zákon Paragraf	Text	Celkem přestupků a trestných činů
1	200/1990 Sb. §22 odst. 1a, c,	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem,ohrožení pod vlivem návykové látky,	**95 = 4,2%**
2	§22 odst. 1e, 180d	řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	**33 = 1,45%**
3	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	**78 = 3,45%**
4	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci	**583= 25,75%**
5	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec	**260 = 11,5%**
6	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu	**19 = 0,84%**
	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu	

7		zakázáno	**3 = 0,13%**
8	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	**37 = 1,63%**
9	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**1 = 0,05%**
10	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu	**485 = 21,4%**
11	§22 odst. 1l,	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	**241 = 10,6%**
12	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 – zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	**335 = 14,8%**
13		ostatní přestupky	**94 = 4,2%**
Celkem			**2264 = 100%**

graf č. 33



V roce **2006** bylo šetřeno ve správní obvodu Velké Meziříčí celkem **1114** přestupků a trestných činů.

V roce **2008** bylo šetřeno ve správní obvodu Velké Meziříčí celkem **2264** přestupků a trestných činů.

Komparace výsledků přestupků a trestných činů 2008 s rokem 2006.

Ve správní obvodu Velké Meziříčí bylo šetřeno v roce **2010** o **1150** přestupků a trestných činů více než v roce 2006, což je nárůst o **103 %** .

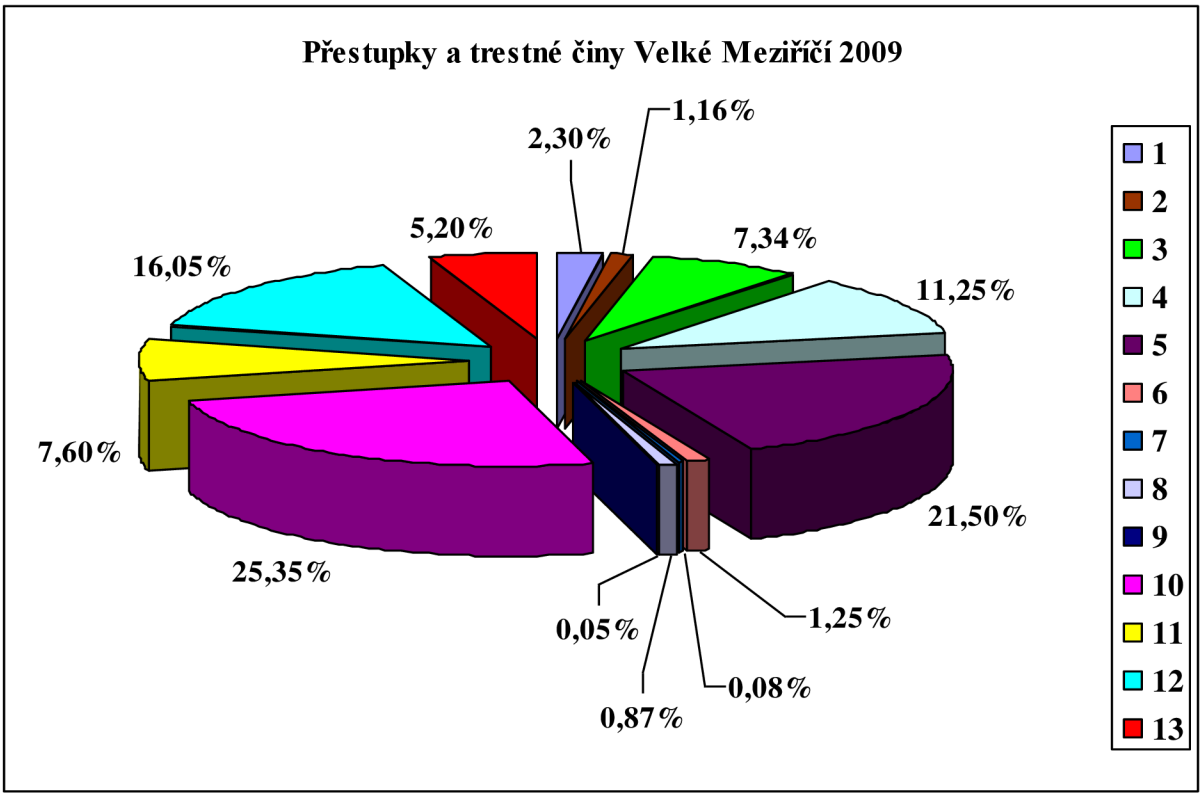
Přestupky a trestné činy – Velké Meziříčí 2009

tab. 34

Pořadí	Zákon Paragraf	Text	Celkem přestupků a trestných činů
1	200/1990 Sb. §22 odst. 1a, c,	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem, ohrožení pod vlivem návykové látky,	**56 = 2,3%**
2	§22 odst. 1e, 180d	řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	**28 = 1,16%**
3	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	**177 = 7,34%**
4	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci	**271 = 11,25%**
5	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec	**518 = 21,5%**
6	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního	**30 =**

		předpisu	**1,25%**
7	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**2 = 0,08%**
8	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	**21 = 0,87%**
9	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**1 = 0,05%**
10	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu	**611 = 25,35%**
11	§22 odst. 1l,	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	**183 = 7,6%**
12	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	**387 = 16,05%**
13		ostatní přestupky	**125 = 5,2%**
Celkem			**2410 = 100%**

graf č. 34



V roce **2006** bylo šetřeno ve správní obvodu Velké Meziříčí celkem **1114** přestupků a trestných činů.

V roce **2009** bylo šetřeno ve správní obvodu Velké Meziříčí celkem **2410** přestupků a trestných činů.

Komparace výsledků přestupků a trestných činů 2009 s rokem 2006.

Ve správní obvodu Velké Meziříčí bylo šetřeno v roce **2010** o **1296** přestupků a trestných činů více než v roce 2006, což je nárůst o **116 %** .

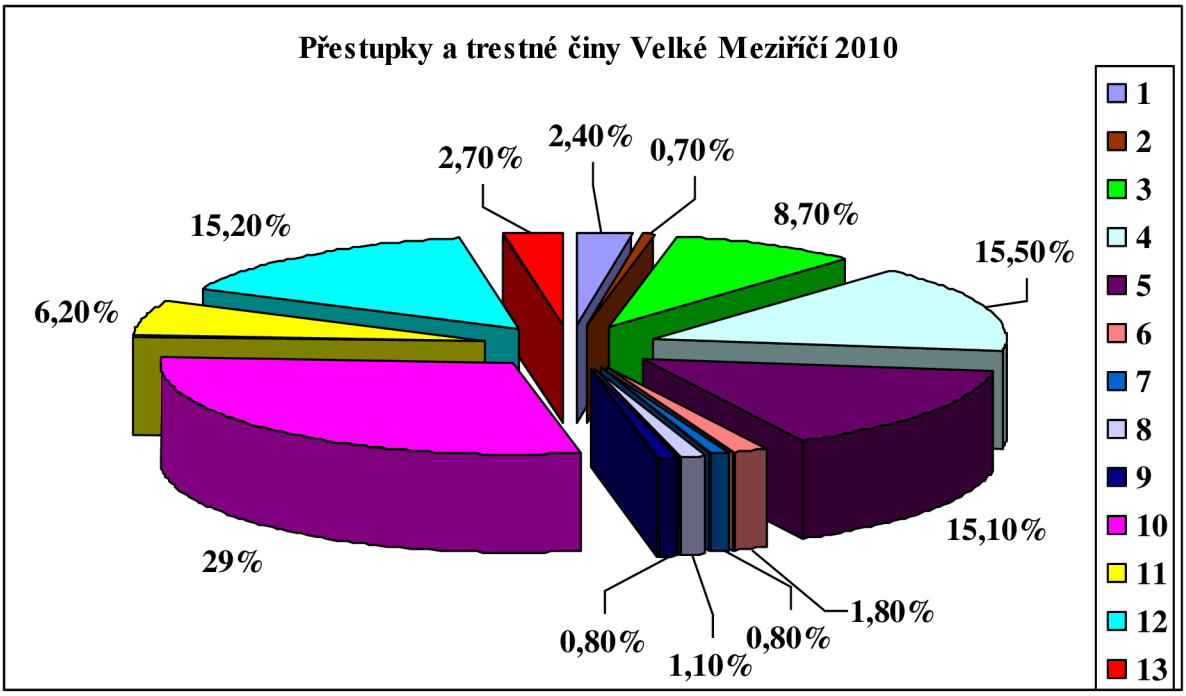
Přestupky a trestné činy – Velké Meziříčí 2010

tab. 35

Pořadí	Zákon Paragraf	Text	Celkem přestupků a trestných činů
1	200/1990 Sb. §22 odst. 1a, c,	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem, ohrožení pod vlivem návykové látky,	**57 = 2,4%**
2	§22 odst. 1e, 180d	řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	**18 = 0,7%**
3	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	**203 = 8,7%**
4	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci	**360 = 15,5%**
5	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec	**350 = 15,1%**
6	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle	**41 = 1,8%**

		zvláštního právního předpisu	
7	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**2 = 0,8%**
8	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	**26 = 1,1%**
9	§22 odst. 1f,	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	**2 = 0,8%**
10	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu	**673 = 29%**
11	§22 odst. 1l,	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	**143 = 6,2%**
12	§22 odst. 1l,	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	**353 = 15,2%**
13		ostatní přestupky	**62 = 2,7%**
Celkem			**2310 = 100%**

graf č. 35



V roce **2006** bylo šetřeno ve správní obvodu Velké Meziříčí celkem **1114** přestupků a trestných činů.

V roce **2010** bylo šetřeno ve správní obvodu Velké Meziříčí celkem **2310** přestupků a trestných činů.

Komparace výsledků přestupků a trestných činů 2010 s rokem 2006.

Ve správní obvodu Velké Meziříčí bylo šetřeno v roce **2010** o **1196** přestupků a trestných činů více než v roce 2006, což je nárůst o **107 %** .

12. Vyhodnocení předpokladů

Předpoklad 1.

Vývoj statistiky přestupků a trestných činů pověřených obcí s rozšířenou působností: Bystřice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě, Žďár nad Sázavou, Velké Meziříčí v kraji Vysočina za období 2007, po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., a zavedení bodového systému v ČR bude nižší než v roce 2006.

Počet přestupků a trestných činů pověřených obcí s rozšířenou působností v kraji Vysočina za období 2007:

Bystřice nad Pernštejnem - nárůst přestupků a trestných činů o **171 %** proti roku 2006.

Nové Město na Moravě - nárůst přestupků a trestných činů o **11 %** proti roku 2006.

Žďár nad Sázavou - nárůst přestupků a trestných činů o **128 %** proti roku 2006.

Velké Meziříčí - nárůst přestupků a trestných činů o **129 %** proti roku 2006

Předpoklad 1. byl neplatný je tedy falsifikace.

Předpoklad 2.

Vývoj statistiky přestupků a trestných činů pověřených obcí s rozšířenou působností: Bystřice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě, Žďár nad Sázavou, Velké Meziříčí v kraji Vysočina za období 2008, po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., a zavedení bodového systému v ČR bude nižší než v roce 2006.

Počet přestupků a trestných činů pověřených obcí s rozšířenou působností v kraji Vysočina za období 2008:

Bystřice nad Pernštejnem - nárůst přestupků a trestných činů o **180 %** proti roku 2006.

Nové Město na Moravě - nárůst přestupků a trestných činů o **695 %** proti roku 2006.

Žďár nad Sázavou - nárůst přestupků a trestných činů o **131 %** proti roku 2006.

Velké Meziříčí - nárůst přestupků a trestných činů o **103 %** proti roku 2006

Předpoklad 2. byl neplatný je tedy falsifikace.

Předpoklad 3.

Vývoj statistiky přestupků a trestných činů pověřených obcí s rozšířenou působností: Bystřice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě, Žďár nad Sázavou, Velké Meziříčí v kraji Vysočina za období 2009, po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., a zavedení bodového systému v ČR bude nižší než v roce 2006.

Počet přestupků a trestných činů pověřených obcí s rozšířenou působností v kraji Vysočina za období 2009:

Bystřice nad Pernštejnem - nárůst přestupků a trestných činů o **181 %** proti roku 2006.

Nové Město na Moravě - nárůst přestupků a trestných činů o **113 %** proti roku 2006.

Žďár nad Sázavou - nárůst přestupků a trestných činů o **131 %** proti roku 2006.

Velké Meziříčí - nárůst přestupků a trestných činů o **116 %** proti roku 2006

Předpoklad 3. byl neplatný je tedy falsifikace.

Předpoklad 4.

Vývoj statistiky přestupků a trestných činů pověřených obcí s rozšířenou působností: Bystřice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě, Žďár nad Sázavou, Velké Meziříčí v kraji Vysočina za období 2010, po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., a zavedení bodového systému v ČR bude nižší než v roce 2006.

Počet přestupků a trestných činů pověřených obcí s rozšířenou působností v kraji Vysočina za období 2010:

Bystřice nad Pernštejnem - nárůst přestupků a trestných činů o **159 %** proti roku 2006.

Nové Město na Moravě - nárůst přestupků a trestných činů o **151 %** proti roku 2006.

Žďár nad Sázavou - nárůst přestupků a trestných činů o **148 %** proti roku 2006.

Velké Meziříčí - nárůst přestupků a trestných činů o **107 %** proti roku 2006

Předpoklad 4. byl neplatný je tedy falsifikace.

Předpoklad 5.

Komparace výsledků dotazníku se statistikou přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010 bude vyšší než uvádí statistika páchaných přestupků a trestných činů.

Otázka č.3 byla zaměřena na zjištění zda dotázaný respondent řídil motorové vozidlo bez vlastnictví řidičského průkazu ,nebo při zadržení řidičského průkazu.

Ze statistiky přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010 vyplývá, že toto ustanovení porušilo **0 %** řidičů.

Vyhodnocení dotazníku ukázalo, že ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1f, porušilo 40,9 % dotázaných respondentů.

Otázka č.4 byla zaměřena na zjištění zda dotázaný respondent řídil po požití alkoholického nápoje, nebo užití jiné návykové látky.

Ze statistiky přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010 vyplývá, že toto ustanovení porušilo **7,6 %** řidičů.

Vyhodnocení dotazníku ukázalo, že ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1f, porušilo 37,1 % dotázaných respondentů.

Otázka č.5 byla zaměřena na zjištění zda dotázaný respondent porušil povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem.

Ze statistiky přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010 vyplývá, že toto ustanovení porušilo **12,4 %** řidičů.

Vyhodnocení dotazníku ukázalo, že ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1l, porušilo 64,3 % dotázaných respondentů.

Otázka č.6 byla zaměřena na zjištění zda dotázaný respondent porušil zákaz telefonování při řízení motorového vozidla.

Ze statistiky přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010 vyplývá, že toto ustanovení porušilo **2,6 %** řidičů.

Vyhodnocení dotazníku ukázalo, že ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1f, porušilo 58,4 % dotázaných respondentů.

Otázka č.7 byla zaměřena na zjištění zda dotázaný respondent zda překročil nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci při řízení motorového vozidla.

Ze statistiky přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010 vyplývá, že toto ustanovení porušilo **36,6 %** řidičů.

Vyhodnocení dotazníku ukázalo, že ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1f, porušilo 80 % dotázaných respondentů.

Otázka č.8 byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost zákazu překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec.

Ze statistiky přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010 vyplývá, že toto ustanovení porušilo **5,72 %** řidičů.

Vyhodnocení dotazníku ukázalo, že ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1f, porušilo 81,8 % dotázaných respondentů.

Otázka č.9 byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost zákazu překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou na dálnici, silnici pro motorová vozidla.

Ze statistiky přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010 vyplývá, že toto ustanovení porušilo **5,72 %** řidičů.

Vyhodnocení dotazníku ukázalo, že ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1f, porušilo 54,6 % dotázaných respondentů.

Otázka č.10 byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost zastavit vozidlo na „ Signál s červeným světlem Stůj!“, který přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu.

Ze statistiky přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010 vyplývá, že toto ustanovení porušilo **0,7 %** řidičů.

Vyhodnocení dotazníku ukázalo, že ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1l, porušilo 15,1 % dotázaných respondentů.

Otázka č.11 byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost dát přednost v jízdě, kde je řidič povinen zastavit vozidlo vyplývající z dopravní značky (č.P 6) „Stůj dej přednost v jízdě !“

Ze statistiky přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010 vyplývá, že toto ustanovení porušilo **2,1 %** řidičů.

Vyhodnocení dotazníku ukázalo, že ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1f, porušilo 24 % dotázaných respondentů.

Otázka č.12 byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost vyplývající ze zákazové značky (č. B 21a) „Zákaz předjíždění“, která zakazuje řidiči předjíždět motorové vozidlo vlevo, kromě motocyklu bez postranního vozíku.

Ze statistiky přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010 vyplývá, že toto ustanovení porušilo **0,35 %** řidičů.

Vyhodnocení dotazníku ukázalo, že ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1l, porušilo 28,9 % dotázaných respondentů.

Otázka č.13 byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti, porušení zákazu předjíždění a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání).

Ze statistiky přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010 vyplývá, že toto ustanovení porušilo **19,1 %** řidičů.

Vyhodnocení dotazníku ukázalo, že ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1l, porušilo 45,7 % dotázaných respondentů.

Otázka č.14 byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost vyplývající ze zákazu vjetí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno. (svítil signál „ Dvě červená střídavě přerušovaná světla signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení“)

Ze statistiky přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010 vyplývá, že toto ustanovení porušilo **0,23 %** řidičů.

Vyhodnocení dotazníku ukázalo, že ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1f, porušilo 7,5 % dotázaných respondentů.

Otázka č.15 byla zaměřena na zjištění, zda dotázaní respondenti porušili povinnost ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla.

Ze statistiky přestupků a trestných činů pověřené obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem za rok 2010 vyplývá, že toto ustanovení porušilo **8,75 %** řidičů.

Vyhodnocení dotazníku ukázalo, že ustanovení zákona č. 200/1990 Sb., §22 odst. 1l, porušilo 51,2 % dotázaných respondentů.

Ve všech bodech byl předpoklad platný, je tedy validní.

13. Závěry vyplývající z šetření a navrhovaná opatření

Z analýzy šetření vyplývá, že celostátní statistiky dopravní nehodovosti vykazují klesající tendenci v oblasti počtu dopravních nehod a počtu usmrcených osob. Naopak statistiky přestupků a trestných činů pověřených obcí s rozšířenou působností: Bystřice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě, Žďár nad Sázavou, Velké Meziříčí v kraji Vysočina za období 2007, 2008, 2009 a 2010 vykazují nárůst přestupků a trestných činů ve srovnání s rokem 2006 o více jak 100%, to ukazuje na závažné chyby ve vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Navrhovaná opatření

- Nejdůležitějším doporučením je legislativní změna zákona o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.
- Zavedení vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu jako povinné výuky v mateřských školách, základních školách (1 a druhý stupeň) a středních školách
- (nepovinný předmět „ Řízení motorových vozidel „), získání řidičského oprávnění jako vrchol vzdělávání.
- Vyšší pravomoc policie České republiky při řešení přestupků a trestných činů proti bezpečnosti a plynulosti provozu.
- Více kontrol Dopravní policie České republiky na pozemních komunikacích.

- Zavedení pravidelného kontrolního systému autoškol a učitelů autoškol - frekvence kontrol: **min. 1x za 5 let**
- Povinné pedagogické vzdělání učitelů autoškol.
- Řidičský průkaz na zkoušku – 2 roky (bez přestupu na trvalo)
- Označení motorového vozidla, že je řízeno řidičem na zkoušku – 2 roky.
- Závěrečné zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění ve zkušebních centrech.
- Jiné rychlostní limity pro řidiče ve zkušebním období.
- Harmonizace dopravních předpisů v Evropě.
- Zdokonalení systému sankcí.
- Každoroční kampaně v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích.

Závěr

Během výzkumu, jsem získal informace a poznatky z oblasti statistik přestupků a trestných činů páchaných řidiči motorových vozidel v období 2006 – 2010, ze kterých vyplývá, že situace v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích je alarmující. Musí dojít ke změnám v oblasti legislativy, dále vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu. V oblasti výcviku se ukazuje že výcvik nepřináší pozitivní efekty, když není naplněn výchovnými aspekty. Výcvik je nutné zaměřit na obsah, ale i na rozsah. Je nutné do osnov výuky zahrnout výuku psychologie, která není v dnešní době zahrnuta ve výuce autoškol. Problém s minimálním přístupem k výcviku spočívá v tom, že je dovoleno, aby žák získal řidičské oprávnění, aniž by získal adekvátní repertoár pravidel a dovedností pro zvládání běžných situací a nahromadil dostatečné znalosti k tomu, aby byl schopen řešit neobvyklé situace. Dopravní úkoly, jako např. řešení situací na řízených křižovatkách, se skládají jak dovedností a pravidel, tak ze schopnosti je využívat. Podobně je třeba žákům poskytnout znalosti, které jim umožní, aby řešili problémy neočekávaných událostí, které přerušili zaběhlý sled jednání na úrovni dovedností a pravidel. Je také nutné seznamovat řidiče s vlivem věku a dalšími rizikovými faktory. Musí se zlepšit sociální vnímání a posílit kooperativní chování. Zavedení těchto aspektů do osnov povinné teoretické výuky by přispělo ke zvýšení úrovně této části výuky. Existence soukromých autoškol ukazuje, že jde o podnikání, kde je nutná pomoc státních orgánů a organizací. Je ve veřejném zájmu udržet dostupnost kvalitní řidičské přípravy pro co nejširší okruh zájemců, který je

tvořen převážně mladými lidmi. Konkurenční prostředí ale někdy působí negativně na zvyšování kvality práce autoškol.

Resumé

Diplomová práce je rozdělena do dvou částí teoretické a empirické. Teoretická část se zabývá dopravní nehodovostí v ČR, psychologickými typy řidičů, psychologií dopravy, psychologickými aspekty výuky a výcviku, dopravní výchovou, teoretickou přípravou řidičů, praktickým výcvikem, získáním odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Praktická část se je zaměřena na průzkum přestupků a trestných činů vybraných pověřených obcí s rozšířenou působností a na držitele řidičského oprávnění a jejich dodržováním vybraných ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Analýza výsledků průzkumu hrála klíčovou roli při dosahování cíle této diplomové práce.

Summary

The thesis is divided into two parts: theoretical and empirical. The theoretical part deals with traffic accidents in the Republic, psychological types of drivers, traffic psychology, psychological aspects of training and education, traffic education, driver training theory, practical training, acquisition of competence to drive motor vehicles. The practical part focuses on the Exploration of the offenses and crimes of selected authorized municipalities with extended powers and the license holder and their compliance with selected provisions of the Act No. 361/2000 Coll. on the road. Analysis of survey results played a key role in achieving the objectives of this thesis.

Použitá literatura a další zdroje:

[1] Autoškola-Základní učebnice pravidel provozu a dalších předmětů předepsaných autoškolskými osnovami. Praha: Springer Media CZ,s.r.o., 2005. 287s.

[2] BURDEK, L. ÚZ-pravidla silničního provozu. Ostrava: SAGIT, 2010. 256s. ISBN 978-80-7208-811-9

[3] ČADÍLEK,M., LOVEČEK, A. Didaktika odborných předmětů. Brno: Katedra didaktických technologií Pedagogické fakulty Masarykovi univerzity v Brně, 2005. 175s

.

[4] ČÁP, J.,MAREŠ, J. Psychologie pro učitele. Praha: Portál, 2001. 655s.

[5] Dopravní psychologie-příručka pro účastníky kurzu. Pardubice: Centrum služeb pro silniční dopravu, 2004. 50s.

[6] FAUS, P. Autoškola-Poprvé za volantem. Brno: CP BOOKS, 2005. 120s. ISBN 80-722-6877-5

[7] FAUS, P. Příručka pro začínající řidiče. Brno: Computer Press, 2008. 135s. ISBN 978-80-251-1838-2

[8]HAVLÍK, K., Psychologie pro řidiče. Praha: Portál, 2005. 223s. ISBN 80 – 7178 – 542 - 3

[9] INDRÁK, P. Otázky a odpovědi pro zkoušku z ovládání a údržby vozidla skupin A,B,B+E a podskupin A1,B1. Praha: Dopravní akademie ČR, 2001. 40s. ISBN 80-238-7150-1

[10] KOTÁL, R. Člověk za volantem, teorie jízdy. Praha: VOGEL MEDIA, 1995. 36s.

[11] Ministerstvo dopravy. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Praha: MD, 2004. 39s.

[12] OLŠAN, P. Zkouškové otázky a odpovědi z ovládání a údržby vozidla. Brno: Rychtárik, 2001. 43s.

[13] ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J., Psychologie v dopravě, učební text Univerzity Karlovy v Praze, Praha: Karolinum, 2003. 271s. ISBN 80-246-0606-2

[14] Votruba, J. Dětská dopravní hřiště : výstavba, provoz a metodika výcviku. Praha : SPN, 1985 118 s.

[15] *Besip* [online]. 2005, 2010 [cit. 2011-04-20]. Besip. Dostupné z WWW: <www.ibesip.cz>.

[16] *Policie České republiky* [online]. 2005, 2010 [cit. 2011-04-20]. Policie České republiky. Dostupné z WWW: <www.policie.cz>.

[17] Statistiky činnosti na úseku agend řidičů 2010 [online]. Ministerstvo dopravy, [cit. 10. 03. 2009]. Dostupné na : http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/st-agend-ridicu.htm>

[18] *Studio Twist* [online]. 2011, 2011 [cit. 2011-04-20]. Studio Twist. Dostupné z WWW: <www.studiotwist.eu>.

[19] *VOŠ a SOŠ Bystřice nad Pernštejnem* [online]. 2002, 2010 [cit. 2011-04-20]. VOŠ a SOŠ Bystřice nad Pernštejnem. Dostupné z WWW: <www.szesby.cz>.

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Zkušební test pro skupinu B

Příloha č. 2 – Dotazník

Příjmení a jméno: Datum narození:
Vyplňuje žadatel

1) [2 b.] Provozovatel vozidla je:

a) Každá fyzická osoba, která je držitelem řidičského oprávnění.

b) Vlastník vozidla nebo jiná fyzická nebo právnická osoba, která je zmocněna vlastníkem vozidla k provozování vozidla vlastním jménem.

c) Každá fyzická osoba, která je držitelem řidičského oprávnění, ale není vlastníkem vozidla.

2) [2 b.] Řidič je povinen, s výjimkou řidiče tramvaje, umožnit chodci, který je na přechodu pro chodce nebo jej zřejmě hodlá použít:
a) Bezpečně přejít silnice alespoň do její jedné poloviny.

b) Nerušené a bezpečné přejití vozovky.

c) Přejití vozovky; přitom smí být chodec omezen v chůzi.

3) [2 b.] Řidič na pozemní komunikaci s jednosměrným provozem:
a) Smí couvat, jestliže je tato pozemní komunikace široká nejméně 6 metrů.

b) Nesmí couvat, i když je to nezbytně nutné, například k zajetí do řady stojících vozidel nebo vyjetí z ní.

c) Smí couvat, jestliže je to nezbytně nutné, například k zajetí do řady stojících vozidel nebo vyjetí z ní.

4) [2 b.] Při jízdě na dálnici:
a) Je zakázáno zastavit a stát, s výjimkou míst na krajnici, kde je parkování povoleno.

b) Platí stejná ustanovení jako pro zastavení a stání na ostatních pozemních komunikacích.

c) Je zakázáno zastavit a stát mimo místa označená jako parkoviště.

5) [2 b.] Vozidla se před železničním přejezdem řadí:
a) Tak, aby všichni řidiči měli náležitý výhled na železniční přejezd.

b) Za sebou v pořadí, ve kterém přijela.

c) Náhodně.

6) [2 b.] Vyžadují-li to okolnosti, zejména není li znamení o změně směru jízdy dávané směrovými světly nebo paží dostatečně viditelné, například pro šířku nákladu, dává se znamení o změně směru jízdy:
a) Pouze světelným a zvukovým výstražným znamením.

b) Jiným zřetelným způsobem, například způsobilou a náležitě poučenou osobou.

c) Společně se zvukovým výstražným znamením.

7) [2 b.] Svislé zákazové dopravní značky:
a) Ukládají účastníku provozu na pozemních komunikacích zákazy nebo omezení.

b) Informují řidiče motorových vozidel o omezeních na silnici.

c) Upozorňují na místa, kde řidiči hrozí nebezpečí.

8) [2 b.] V prostoru čerpací stanice pohonných hmot je zakázáno:
a) Opravovat vozidlo.

b) Zdržovat se déle, než je nezbytně nutné.

c) Seřizovat motor vozidla.

9) [2 b.] Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen:
a) Neprodleně zastavit vozidlo, jen pokud došlo při této nehodě ke škodě na majetku převyšující částku 50 000 Kč nebo ke zranění nebo usmrcení osob.

b) Neprodleně zastavit vozidlo, jen pokud došlo ke zranění nebo usmrcení osob.

c) Neprodleně zastavit vozidlo.

10) [2 b.] Přečnívá-li za snížené viditelnosti náklad z boku u motorového vozidla nebo jízdní soupravy vnější okraj obrysových světel o více než 40 cm, musí být přečnívající konec nákladu:
a) Označen vzadu červeným světlem a jinou než trojúhelníkovou červenou odrazkou a vpředu neosvětlujícím bílým světlem a jinou než trojúhelníkovou bílou odrazkou.

b) Označen vzadu červeným světlem a trojúhelníkovou červenou odrazkou a vpředu neosvětlujícím bílým světlem a trojúhelníkovou bílou odrazkou.

c) Označen červeným praporkem o rozměrech nejméně 20 x 20 cm a dále vzadu červeným světlem a vpředu neosvětlujícím bílým světlem.

SPECIMEN

Datum vykonání zkoušky: Razítko a podpis zkušebního komisaře:

Příjmení a jméno: Datum narození:

Vyplňuje žadatel

11) [1 b.] Tato značka vyjadřuje:

a) Zákaz vjezdu motorových vozidel.
b) Zákaz všech výstražných znamení.
c) Zákaz zvukových výstražných znamení.

12) [1 b.] Která z vyobrazených dopravních značek neupravuje přednost?

a).
b).
c).

SPECIMEN

Datum vykonání zkoušky: Razítko a podpis zkušebního komisaře:

Příjmení a jméno: Datum narození:

Vyplňuje žadatel

13) [1 b.] Řidič vozidla z výhledu na nejbližší křižovatce za první dopravní značkou:

a) Musí přizpůsobit jízdu tomu, že řidič v protisměru má přednost v jízdě.

b) Musí přizpůsobit jízdu tomu, že bude dávat přednost v jízdě vozidlům, která mohou přijíždět zprava.

c) Nemusí výrazně měnit způsob jízdy, protože je na hlavní pozemní komunikaci.

14) [2 b.] Za minimální bezpečnou vzdálenost mezi za sebou jedoucími vozidly je zpravidla považován:

a) Časový rozestup tří čtvrtě sekundy.

b) Časový rozestup pěti sekund.

c) Časový rozestup dvou sekund.

15) [2 b.] Při zvyšování rychlosti jízdy se zorné pole řidiče:

a) Rozšiřuje.

b) Zužuje.

c) Nemění.

16) [2 b.] Pokud kontrolka směrových světel bliká výrazně rychleji než obvykle, může být příčinou:

a) Závada na přepínači směrových světel.

b) Závada na startéru vozidla.

c) Závada na některé ze žárovek směrových světel.

17) [2 b.] Předjíždíte jezdce na koni. Před zahájením předjíždění:

a) Vezmete v úvahu možnost úleku zvířete a jeho vběhnutí do Vaší jízdní dráhy.

b) Snížíte rychlost jízdy a použijete zvukové výstražné znamení.

c) Zvýšíte rychlost jízdy a použijete světelné výstražné znamení; znamení o změně směru jízdy nepoužijete.

SPECIMEN

Datum vykonání zkoušky: Razítko a podpis zkušebního komisaře:

Příjmení a jméno: Datum narození:

Vyplňuje žadatel

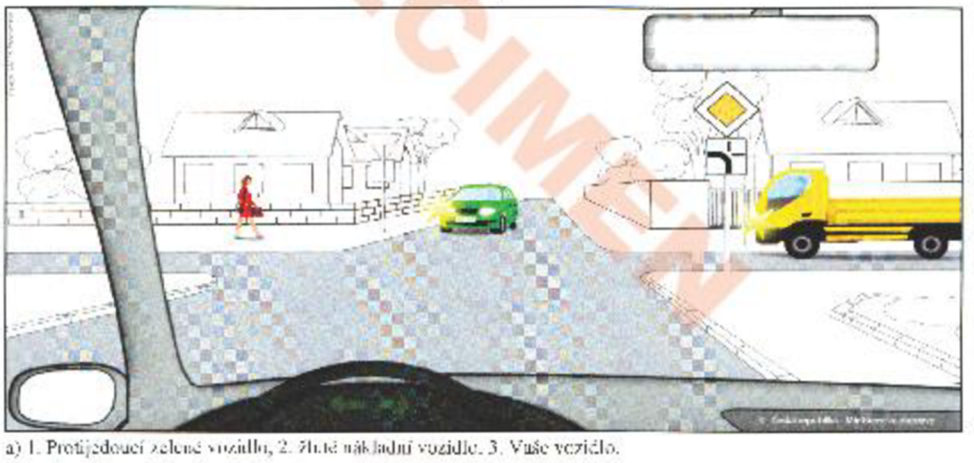
18) [4 b.] Řidič je povinen přibližovat se k přechodu pro chodce:

a) Rychlostí nejvýše 40 km/h.

b) Rychlostí nejméně 20 km/h.

c) Takovou rychlostí, aby mohl zastavit vozidlo před přechodem pro chodce a umožnit tím chodci nerušeně a bezpečně přejít vozovku.

19) [4 b.] Jste řidičem vozidla z výhledu. V jakém pořadí projedou vozidla touto křižovatkou?



a) 1. Protijedoucí zelené vozidlo, 2. žluté nákladní vozidlo, 3. Vaše vozidlo.

b) 1. Protijedoucí zelené vozidlo současně se žlutým nákladním vozidlem, 2. Vaše vozidlo.

c) 1. Vaše vozidlo současně s protijedoucím zeleným vozidlem, 2. žluté nákladní vozidlo.

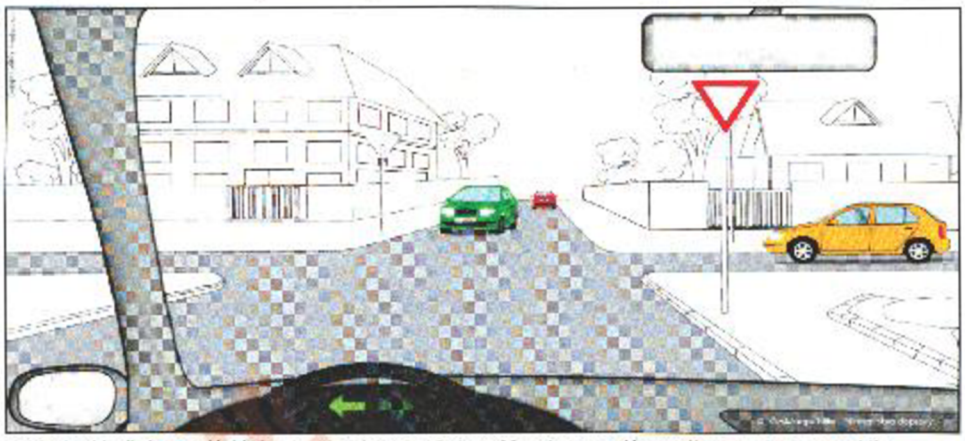
SPECIMEN

Datum vykonání zkoušky: Razítko a podpis zkušebního komisaře:

Příjmení a jméno: Datum narození:

Vyplňuje žadatel

20) [4 b.] Jste řidičem vozidla z výhledu. Na vyobrazené křižovatce:



a) Musíte dát přednost v jízdě žlutému vozidlu, protože je na hlavní pozemní komunikaci, i zelenému vozidlu, protože odbočujete vlevo.

b) Musíte dát přednost v jízdě žlutému vozidlu, které přijíždí po hlavní pozemní komunikaci. Řidič zeleného vozidla musí dát přednost v jízdě vám.

c) Máte přednost v jízdě před zeleným i žlutým vozidlem. Jako druhé projede křižovatkou žluté vozidlo a jako poslední zelené vozidlo.

21) [1 b.] Lhůta pro přistavení silničního motorového vozidla k pravidelné technické prohlídce se počítá:
a) Ode dne zakoupení vozidla nebo převedení vozidla na jinou osobu.

b) Ode dne zaregistrování vozidla v registračním místě a dále od data pravidelné technické prohlídky, zapsaného v technickém průkazu vozidla.

c) V závislosti na počtu ujetých kilometrů od poslední pravidelné technické prohlídky.

22) [1 b.] Tabulku registrační značky umístí vlastník nebo provozovatel vozidla:
a) Tak, že je vždy za použití šroubů nebo nýtů pevně spojí s karoserií.

b) Tak, aby ani v případě vážné dopravní nehody nemohlo dojít k její ztrátě.

c) Tak, aby při běžném provozu na pozemních komunikacích nakošlo k její ztrátě.

23) [2 b.] Od řidiče motorového vozidla přistiženého ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, o kterého je důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení, je oprávněn vybrat kauci:
a) Policista a strážník obecní policie.

b) Policista, strážník obecní policie a celník ve stejnokroji.

c) Policista.

24) [2 b.] Zpoplatnění stanovených úseků dálnic a silnic pro motorová vozidla se vztahuje:
a) Pouze na vozidla o celkové hmotnosti převyšující 3,500 kg.

b) Na všechna motorová vozidla.

c) Na silniční motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly a jízdní soupravy.

25) [1 b.] U poraněného s podezřením na úraz páteře:
a) S poraněným v žádném případě nehýbu.

b) Manipuluji s poraněným co nejméně, pouze v souvislosti se zajištěním životních funkcí.

c) Smím s poraněným manipulovat bez omezení.

SPECIMEN

Datum vykonání zkoušky: Razítko a podpis zkušebního komisaře:

ZKUŠEBNÍ TEST PRO SKUPINU: B

Příjmení a jméno: Datum narození:

Vyplňuje žadatel

Otázka č.	A	B	C	D	Bodů
1					2
2					2
3					2
4					2
5					2
6					2
7					2
8					2
9					2
10					2
11					1
12					1
13					1
14					2
15					2
16					2
17					2
18					4
19					4
20					4
21					1
22					1
23					2
24					2
25					1

SPECIMEN

Datum vykonání zkoušky: Razítko a podpis zkušebního komisaře:

ZKUŠEBNÍ TEST PRO SKUPINU: B

Příjmení a jméno: Datum narození:

Otázka č.	A	B	C	D	Bodů	Odečet
1		●			2	
2		●			2	
3			●		2	
4			●		2	
5		●			2	
6		●			2	
7	●				2	
8			●		2	
9			●		2	
10	●				2	
11			●		1	
12		●			1	
13			●		1	
14			●		2	
15		●			2	
16			●		2	
17	●				2	
18			●		4	
19			●		4	
20	●				4	
21		●			1	
22			●		1	
23			●		2	
24			●		2	
25		●			1	
Požadovaný počet bodů: 43 (tj.85%)					50	

SPECIMEN

Datum vykonání zkoušky: Razítko a podpis zkušebního komisaře:

Příloha č.2

DOTAZNÍK

Dodržování zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

Dobrý den, jsem student magisterského studia Pedagogické fakulty Masarykovy univerzity v Brně, studijního programu Učitelství odborných předmětů. Touto cestou bych Vás chtěl požádat o vyplnění tohoto dotazníku. Dotazník bude součástí mé diplomové práce. Cílem je zjistit dodržování vybraných ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

Dotazník je anonymní. Prosím Vás o jeho pravdivé vyplnění. Pokud nebude uvedeno jinak, **zatrhněte (x) prosím jen jednu Vámi zvolenou odpověď.**

Vyplněný dotazník odevzdejte, popřípadě zašlete prosím zpět na emailovou adresu: **karel.jircik@bystricenp.cz**

Děkuji Vám za ochotu a čas, který věnujete vyplňování tohoto dotazníku!

Karel Jirčík

Údaje o respondentovi:

A. ***Pohlaví*:**

☐ muž

☐ žena

B. ***Věk*:**

- ☐ 15 - 19 let
- ☐ 20 - 34 let
- ☐ 35 - 49 let
- ☐ 50 - 65 let
- ☐ více než 66 let

C. ***Nejvyšší ukončené vzdělání:***

- ☐ ZŠ
- ☐ SŠ (výuční list)
- ☐ SŠ (maturita)
- ☐ VOŠ
- ☐ VŠ

D. ***Bydliště:***

- ☐ obec (do 3000 obyvatel)
- ☐ město (nad 3000 obyvatel)

Dotazník:

1. Vlastníte řidičský průkaz?

- ☐ ano
- ☐ ne

2. Délka Vaší praxe v řízení motorových vozidel?

- ☐ méně než 10 let
- ☐ 10 – 15 let
- ☐ 15 – 20 let
- ☐ 20 – 25 let
- ☐ 25 – 30 let
- ☐ 30 – 35 let
- ☐ 35 – 40 let
- ☐ 40 – 45 let
- ☐ 45 a více

3. Řídil/a jste motorové vozidlo bez vlastnictví řidičského průkazu ,nebo při zadržení řidičského průkazu?

- ☐ ano
- ☐ ne

4. Řídil/a jste motorové vozidlo po požití alkoholického nápoje, nebo užití jiné návykové látky?

- ☐ ano
- ☐ ne

5. Porušil/la jste povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem?

- ☐ ano
- ☐ ne

6. Telefonoval/la jste při řízení motorového vozidla?

- ☐ ano
- ☐ ne

7. ***Překročil/la jste nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci při řízení motorového vozidla?***

☐ ano

☐ ne

8. ***Překročil/la jste nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec při řízení motorového vozidla?***

☐ ano

☐ ne

9. ***Překročil/la jste nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou na dálnici, silnici pro motorová vozidla při řízení motorového vozidla?***

☐ ano

☐ ne

10. ***Při řízení motorového vozidla jste nezastavil/la vozidlo na „ Signál s červeným světlem Stůj!“, který Vám přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu.?***

☐ ano

☐ ne

11. ***Při řízení motorového vozidla jste porušil/la povinnost dát přednost v jízdě, kde je řidič povinen zastavit vozidlo vyplývající z dopravní značky (č.P 6) „Stůj dej přednost v jízdě !“***

☐ ano

☐ ne

12. Při řízení motorového vozidla jste porušil/la povinnost vyplývající ze zákazové značky (č. B 21a) „Zákaz předjíždění“, která zakazuje řidiči předjíždět motorové vozidlo vlevo, kromě motocyklu bez postranního vozíku?

☐ ano

☐ ne

13. Při řízení motorového vozidla jste porušil/la povinnost vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti, porušení zákazu předjíždění a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)

☐ ano

☐ ne

14. Při řízení motorového vozidla jste vjel/la na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno. (svítil signál „ Dvě červená střídavě přerušovaná světla signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení“)

☐ ano

☐ ne

15. Při řízení motorového vozidla jste porušil/a ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla?

☐ ano

☐ ne

Děkuji za Vás čas a spolupráci!