

1. Řidiči a spolujezdci se za jízdy nepřipoutávají bezpečnostním pásem (druhý nejčastější přestupek)

„Ani jedna z variant, jednoduše na to kašlou...“

● podceňují účinnost zadržného systému – celkem 36

Vyšší osvěta, např. ve školách, nebo při výuce v autoškolách, by mohla podceňování účinnosti bezpečnostního pásu výrazně eliminovat.

● považují pás za omezující – celkem 28

Zásadně neukázněný řidič, který se nechce podřídít pravidlům, které ho omezují. Takový řidič (spolujezdec) žije ve falešné představě demokracie, kdy mu přeci nikdo nebude nařizovat co má dělat a čím se má řídit.

»»

Omezuje především jejich EGO a nechtějí respektovat zákonnou povinnost. Potřebují zažít ránu (dítě když se spálí, tak již na kamna nesáhá...). Nepoučitelný řidič je vybodován za opakovanou jízdu bez pásů – z praxe!

● nepřipouštějí si možnost nehody – celkem 56

Neuvědomují si, že nepřipoutanou osobu může v případě aktivace airbagu tento usmrtit.

»»

Nepoutají se tradičně hlavně spolujezdci na zadních sedadlech.

»»

Domnívám se, že prve uvedené okolnosti jsou řidičům i spolujezdcům dostatečně známy, avšak chybí účinný systém, který by toto protiprávní jednání a jeho škodlivé následky dostatečně a citelně postihoval. Pokud poškozená osoba nemusí, alespoň zčásti, hradit náklady na léčení, činnost IZS, přičemž si újmu způsobila vlastní nedbalostí/úmyslem, pak lze stěží očekávat nápravu.

»»

Dále je zde problém krátkých vzdáleností (přejíždění např. při nakládce a vykládce, přejíždění z místa na místo např. z jednoho staveniště na jiné, přejetí z vozidlem do garáže apod.)

»»

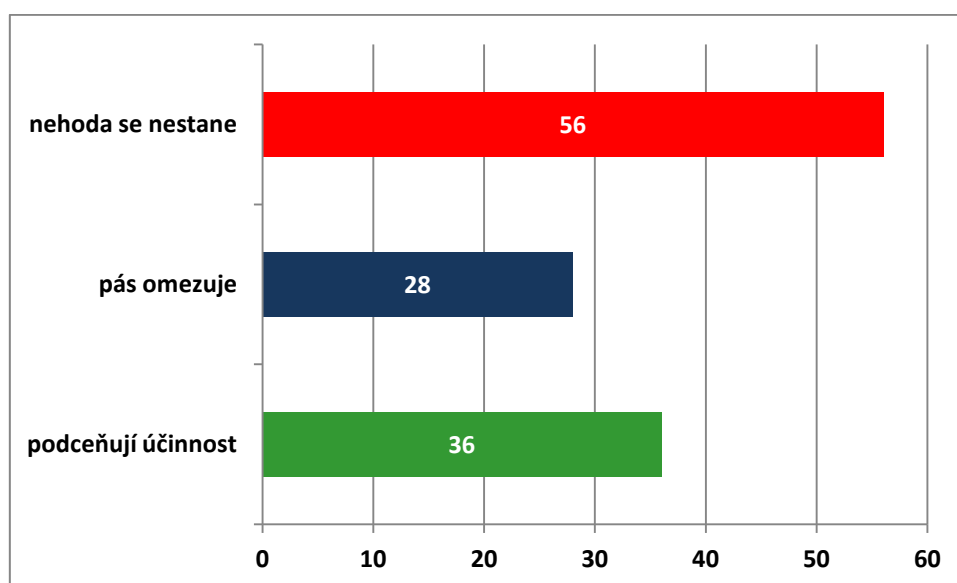
Zapomínají se připoutat, zejména pak spolujezdci (ale i řidiči).

Ani jedna z variant, jednoduše na to kašlou.



Považuji poutání bezpečnostním pásem za jednu z důležitých povinností, vzhledem k návaznosti na prvek jakým je airbag, známe všichni jeho účinky při aktivaci..(přes toto vše existují výjimky ze zákona.). Airbag sám o sobě nejenže před zraněním neochrání, ale při nezapnutých pásech může i zabít !!!

Odpovědi v grafu:



2. Cyklistům by mělo být tolerováno až 0,8 promile alkoholu

„Při řízení vozidla vidím denně, co cyklisté v provozu vyvádějí a to mají 0,0 promile. Co by asi tak dělali při 0,8 promile?“

● ano – celkem 12

● ne – celkem 77

Cyklista je řidič jako každý jiný a je účastníkem provozu, kde v případě ovlivnění alkoholem může ohrozit nejen sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu (a už se to mnohokrát stalo).

»»

I malé množství alkoholu zpomaluje reakce cyklisty a roste jeho sebevědomí. Možná by se dalo uvažovat o toleranci alkoholu na cyklostezkách, např. do 0,5 promile.

»»

Je hodně lidí, kteří alkohol pijí jen výjimečně a i 0,8 promile pro ně znamená silnější opilost. O 0,3 promile by se už ale uvažovat mohlo.

»»

Během zkoušek a při řízení vozidla vidím denně co cyklisté v provozu „vyvádějí“ a to mají 0,0 promile. Co by asi tak dělali při 0,8 promile??? Cyklista s 0,8 promile dojede na konec cyklostezky (pokud tedy vůbec zjistí, že je na konci cyklostezky) a k domovu mu zbývá třeba jen pouhých 200m. Co udělá? Slez z kola a bude pokračovat jako chodec? Ne! Pojede dál, vždyť to je kousek, co by se mu tak asi mohlo stát.

»»

Cyklista je řidičem vozidla (i když nemotorového), který se pohybuje ve stále náročnějším silničním provozu, kde i maličkost rozhoduje o vzniku kritické události v provozu. Co se týká cyklostezek, tak každá někde končí a to ne zrovna v místě, kam cyklista potřebuje dojet

»»

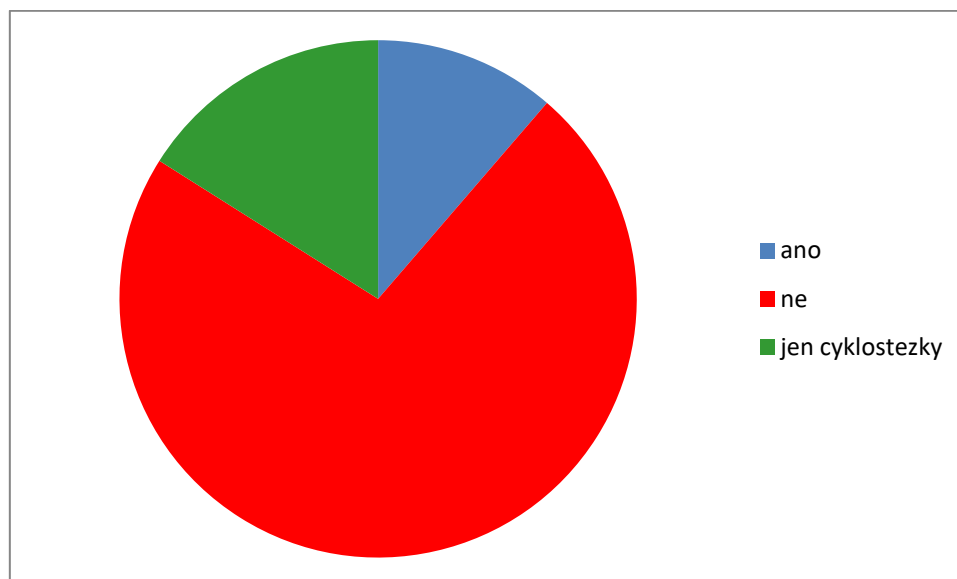
Jak mile se povolí jakékoliv české skupině účastníků silničního provozu jakýkoliv alkohol, bude to mít vážné a nedozírné následky. Dnes není v ČR povolen ani hlt alkoholu, za požití jsou vysoké tresty a přesto se pije a jezdí, chodí... Lidé se budou vymlouvat na tu hladinu, která bude povolena, ale český národ si k tomu stejně něco přidá. Jezdilo se kdysi šedesátkou v obci, správný Čech jel sedmdesát, kvůli „vysoké“ nehodovosti se snížila a uzákonila

padesátka, správný Čech jede šedesát na dva body a tak samo to bude s alkoholem. Jsou povolené 2 piva – dám si 3, jsou povolené 3 dám si 4,.....

- pouze na cyklostezkách – celkem 17

Osobně bych to i povolil na cyklostezkách, ale otázkou je, zda jsme na tuto možnost morálně připraveni a zda nebude docházet k překročení povoleného limitu. Druhá věc je, ta že pro někoho 0,8 může být nebezpečné a ta hranice je velmi individuální, proto bych to netoleroval nikde.

Odpovědi v grafu:



3. Nejvyšší dovolená rychlost na dálnici by měla být zvýšena

„Myslím si, že rychlost 130 km/h na dálnici je dostačující a i tak dochází k častým nehodám.“

- jen na vybraných úsecích – **celkem 57**

A mělo by se jednat pouze o nové úseky, kde jsou veškeré moderní zabezpečovací prvky a dodržování rychlosti by mělo být kontrolováno kamerovým systémem s tím, že překročení povolené rychlosti by mělo být v těchto případech trestáno minimálně o třetinu až polovinu vyššími sankcemi.

- ne – **celkem 43**

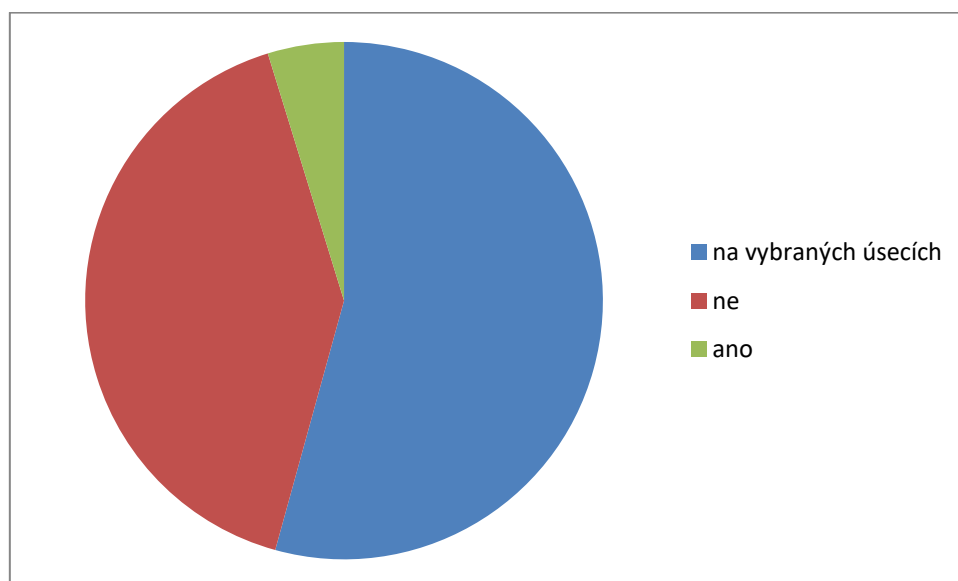
Při častém nedodržování bezpečné vzdálenosti za před jedoucím vozidlem a nevěnováním se plně řízení vozidla není zvyšování maximální povolené rychlosti bezpečné.



Myslím si, že rychlost 130 km/h na dálnici je dostačující a i tak dochází k častým nehodám. Vzhledem k stavebnímu a dopravně technickému stavu dálnice v některých úsecích se ani těch 130 km/h jet nelze.

- ano – **celkem 5**

Odpovědi v grafu:



4. Má být za závažné přestupky zpřísněn postih?

„Finanční postih se často především u drog míjí účinkem, vzhledem k tomu, že pokuta je často nevymahatelná.“

● **ne – celkem 18**

Co považuji za chybu je zdlouhavé projednávání v přestupkových řízení. Postih by měl následovat co nejdříve po přestupku.

● **ano, citelně – celkem 78**

Možná by ale bylo zavést systém, kdy se výše pokuty odvíjí od příjmů pachatele přestupku. To, co může být pro jednoho řidiče pokutou likvidační, může pro jiného znamenat pouhý škrt jedné návštěvy oblíbeného klubu.

»»

Zavést metodu 3x dost, při opakovaném zákazu vyloučit možnost podmíněného upuštění po polovině trestu, podání námitek po dosažení 12 bodů – pokud řidič podepíše pokutový blok = souhlasí, proč řešit námitky po uplynutí časových dob. Školení řidičů nejenom profesionálů. Učitelé autoškol taktéž, získá oprávnění a zbytek života je na něm, zda a jak se bude zdokonalovat (když jde v první řadě o peníze). Raději končím, popsal bych mnoho stránek.

»»

Bohužel jsme se dostali do situace, kdy prevence selhala, je velký provoz a v tomto provozu se schová spousta řidičů, kteří nemají za volantem co dělat a následná represe je neúčinná – je mu 25 let, nikdy nevlastnil ŘO, má 8 zákazů činnosti, stejně jezdí dál, otázka – co s ním?. Zároveň však se zpřísněním postihu a vymožením následku (pokuty) musí jít ruku v ruce i legislativní „odstranění“ tkz. zmocněnců, kteří fakticky žádnými zmocněnci nejsou a smyslem jejich zastupování je kromě finančních zdrojů, administrativně „otrávit“ příslušné orgány a dovést protiprávní jednání do prekluze.

»»

Týká se především opakovaných přestupků – řízení pod vlivem alkoholu a jinou návykovou látkou. Zde bych prodloužil jen dobu zákazu řízení. Finanční postih se často především u drog míjí účinkem, vzhledem k tomu, že pokuta je často nevymahatelná (často bez práce, bydlí na úřední adrese a nemají žádný majetek).

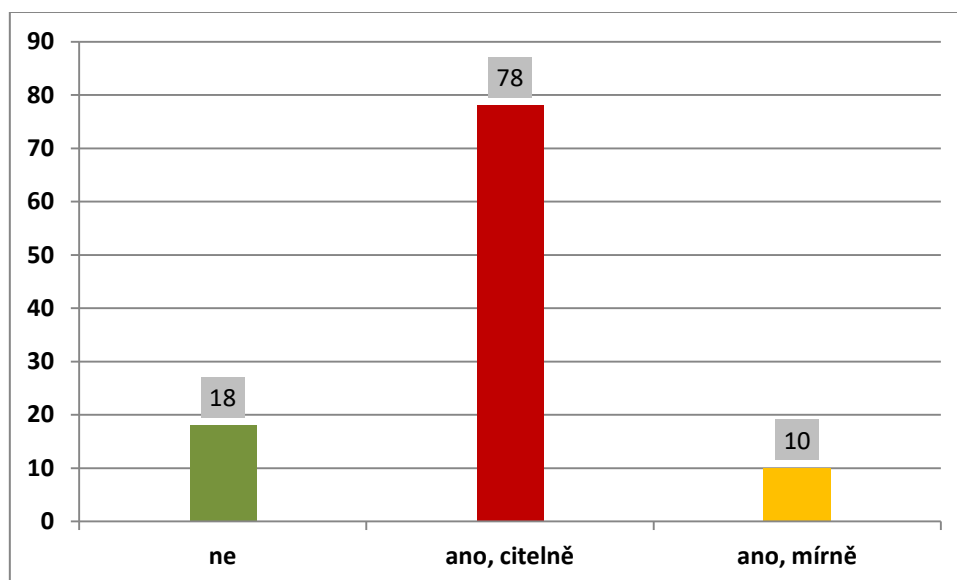
»»

Včetně zákazu řízení na delší dobu než je tomu v současnosti

● **ano, ale jen mírně – celkem 10**

Např. zavést za jakoukoliv zapříčiněnou dopravní nehodu přezkoušení z OZ, zpřísnit postihy jízdy na červenou, žel. přejezdech, předjíždění v zákazu předjíždění a nepřehledných úsecích, nebezpečný způsob jízdy.

Odpovědi v grafu:



5. Usmrcených osob v důsledku dopravní nehody je letos zatím nejméně od roku 1980. Podle Vašeho názoru je to:

**„Za poslední roky jsem nabyl dojmu,
že řidiči jsou stále více neukáznění
a stále méně zodpovědní.“**

- **náhoda – celkem 49**

Opravdu náhoda a jak víme, statistiky jsou jen směsice smíšených čísel nic vypovídajících.

»»

Když vidím co se děje na silnicích, tak se musí jednat o náhodu.

- **působení preventivních dopravně bezpečnostních akcí – celkem 34**

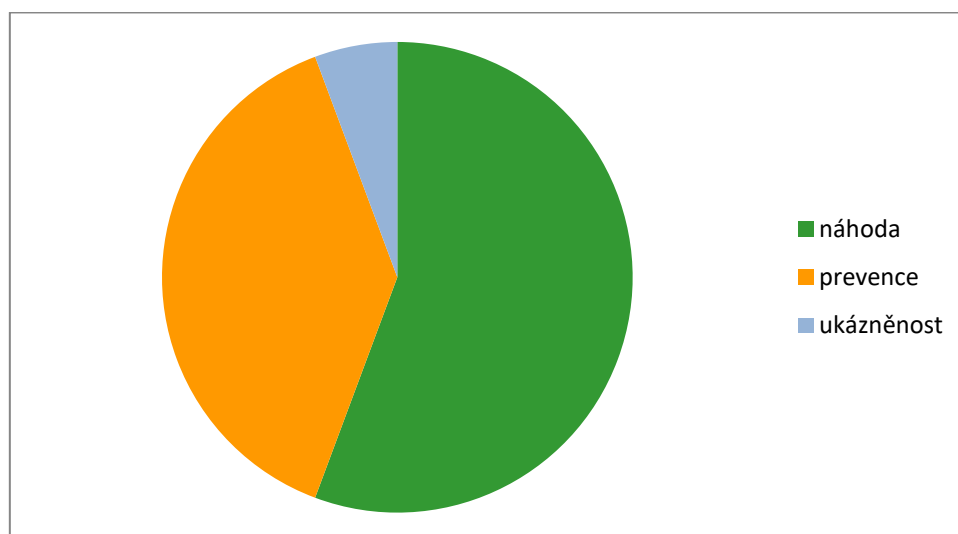
- **vyšší ukázněnost a zodpovědnost řidičů vozidel – celkem 5**

Nejsem přesvědčen, že by se zvýšila ukázněnost a zodpovědnost řidičů, spíše naopak. Co se týká preventivních dopravně bezpečnostních akcí nejsou podle mého názoru časté, policisté by měli být v provozu vidět častěji. Více by se měli zaměřit na nebezpečné předjíždění.

»»

Za poslední roky jsem nabyl dojmu, že řidiči jsou stále více neukáznění a stále méně zodpovědní.

Odpovědi v grafu:



Odpověď typu „pasivní i aktivní prvky bezpečnosti“ apod. jsme nezařadili záměrně. Chtěli jsme znát Váš názor na působení lidského faktoru. Z hlediska prevence (náplň dopravně bezpečnostních akcí, jejich četnost, efektivita atd.) i samotného chování řidičů vozidel.

6. Souhlasíte s názorem, že řidičské oprávnění lze snáze získat v menším městě než například v Praze, Brně nebo Ostravě?

„Absolutně ne, kvalita výuky a výcviku by měla být co nejvyšší bez ohledu na lokalitu.“

● **ano – celkem 22**

Ano souhlasím. Situací, které musí uchazeč řešit je ve velkém městě daleko více a není to o tom, že se naučí vyřešit “tři křižovatky“. I velikost provozu a jeho svižnost je daleko náročnější.



Výhodou malého města často je, že kvalita poskytovaných služeb autoškoly bývá vyšší, protože výkon žadatelů učitelé prezentují jako svoji vizitku.

● **ne – celkem 45**

Tento názor považuji za zcela nesmyslný. Vždy záleží a bude záležet na přístupu zkušební komisaře. I na menším městě dokáže s dobrou místní znalostí vymyslet a vtáhnout žadatele do situace, kdy bude muset ukázat, zda opravdu vozidlo ovládá a zná PPV - naopak ve větších městech vjede s žadatelem do kolony, postojí v ní 20-25 minut, jen tak tak se stihne vrátit k autoškolě, časově má splněno a přitom během zkoušky neujede víc než pár kilometrů.



Tento názor se pomalu stává mýtem v našem autoškolství. Záleží na kvalitě výuky a výcviku v autoškolách a na náročnosti zkušebních komisařů. Jak mohou být zodpovědní provozovatelé autoškol a nároční zkušební komisaři ve velkých městech, takové autoškoly a zkušební komisaři mohou být v malých městech a naopak.



Absolutně ne, kvalita výuky a výcviku by měla být co nejvyšší bez ohledu na lokalitu. Garantem této kvality musí být čestný zkušební komisař, jenž svou precizní prací zajistí vysoký standard zkoušek a tím přímo působí na činnost autoškol.



Ve větších městech, hlavně při hustém provozu je např. v Praze větší psychická zátěž, ale dopravní značení, dopravní situace jsou všude stejné.

● **záleží na konkrétní dopravní situaci – celkem 36**

Za nízkého provozu jsou i ve větším městě lehké zkoušky. Bohužel jinak to ale nejde udělat. Nebudeme přece jezdit 200 km, abychom složili zkoušky.



Vše je o lidech. Otázkou je, co se rozumí menším městem, neboť i menší město vedle výše uvedených má komplikovanou silniční dopravu. Pokud bychom tedy vzali v úvahu město, kde vlastní provoz je „podstatně klidnější“, je dle mého názoru pro adepta o řidičského oprávnění po jeho psychické stránce přijatelnější „udělat si AŠ“ v tomto městě, kdy i nácvik jednotlivých řidičských dovedností je „klidnější“ (v moři se také naučím plavat, ale jsou tam vlny, pokud mám tedy možnost naučit se plavat v bazénu-tam vlny nejsou, tak to třeba zkusím tam).



Nelze jednoznačně odpovědět. Záleží především jaká je zvolena trasa při zkouškách, tedy zda je možné prověřit všechny úkony v daném městě. Na druhé straně může ve velkém městě komisař určit jednodušší trasu (neřeším zda záměrně či ne), která se bude podobat trase v malém městě. Vliv má samozřejmě i hustota provozu.



Nastavení „přísnosti/benevolentnosti“ zkoušek v jednotlivých ORP.



V malých městech jsou žáci přeborníci v parkování (co taky nacvičovat 28 hodin na několika málo křižovatkách). Ve velkých městech se žák za dobu výcviku nemusí potkat s chodcem (popř. i cyklistou) jinak než na přechodu a pokud se vypnou světelné signály stávají se (nejen) pro žáka dopravní situace neřešitelné.



Samozřejmě obecně platí, že čím je město větší, tím je dopravní situace těžší a tím i získání ŘP je náročnější. V některých menších městech ani nelze při praktickém výcviku v řízení vozidla procvičit, zažít a naučit se řešení různých typů řízených křižovatek, jízdy v hustém provozu, řazení se do jízdních pruhů, křižovatek s kruhovým provozem, jízdu po silnici pro motorová vozidla a dálnici, jízdu po různých kategoriích pozemních komunikací okolo zastávek prostředků městské hromadné přepravy, řešení složitých dopravních podmínek a dalších dopravních situací. V podstatě se v některých malých městech žáci autoškol nedostanou ani do třetí etapy výcviku v řízení vozidla stanovené Vyhláškou 167/2002 Sb., kterou se provádí Zákon 247/2000 Sb. Tak ani nemohou dosáhnout úplné samostatnosti při řešení složitějších situací. Ani tuto možnost neprokáží při závěrečné zkoušce v řízení vozidla.

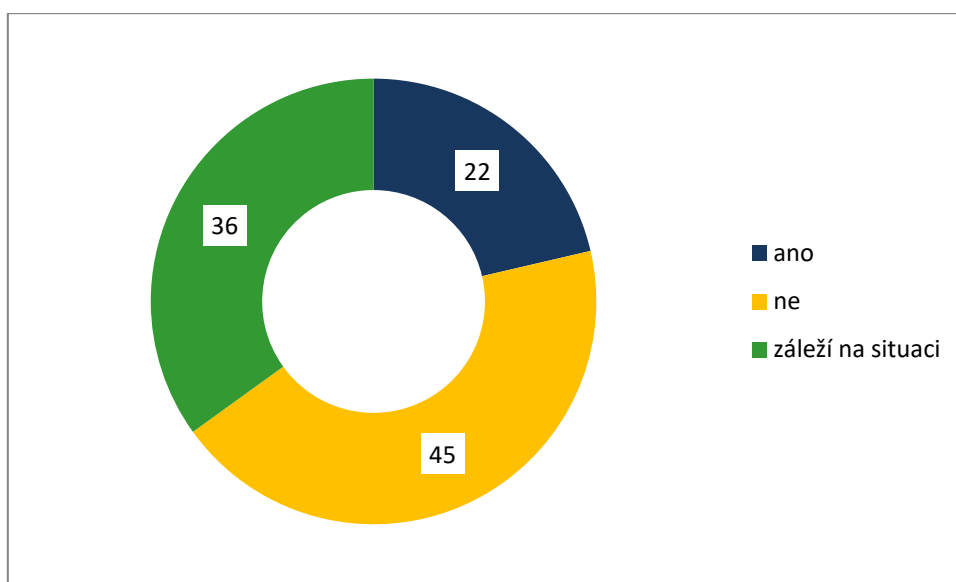


Každá zkouška má své pro a proti, nechte provést zkoušku žadatele z menšího města ve větším a opačně, zaměřme se spíše na generaci současných žadatelů o řidičská oprávnění a jejich přístup k výuce a výcviku, hlavně co musí a co nemusí. Žadatel je člověk, ne stroj.



Závěrem, zapomínáme maličko na práva a povinnosti. Je zde doba stresu a depresí naše tělo je dlouhodobě zaplaveno stresovými hormony, my se cítíme neustále ohroženi, v pasti, nemůžeme se hýbat, nemůžeme dýchat, nemůžeme tvořit a radovat se, všemožné i naprosto obyčejné situace nám připadají ohrožující, to jsou dnešní žadatelé o ŘP. Všechno co pomyslně chceme od okolí a ostatních účastnících silničního provozu, závisí v současné době na jednom článku této doby a tím je zkušební komisař

Odpovědi v grafu:



*Děkujeme za projevené názory
Praha 2017*