



Nobody's Unpredictable



Ipsos Tambor pro Policejní prezidium ČR **Spokojenost občanů s prací Policie ČR** **Výsledky za ČR a kraje**

Červen 2007



Základní informace o výzkumu

- Výzkum proveden formou telefonického dotazování CATI
 - **13 800 respondentů**
 - umožňuje hloubkovou analýzu na úroveň okresních ředitelství Policie ČR
 - sběr dat realizován od 28. 2. 2007 do 17. 5. 2007
- Podobný výzkum v roce 2004
 - možnost porovnat výsledky a zjistit trend vývoje



Hlavní cíle výzkumu

- **Bezpečnost v místě bydliště**
 - míra pocíťovaného bezpečí
 - obava z konkrétních trestných činů
 - možnosti posílení pocíť bezpečí
- **Hodnocení práce Policie ČR**
 - spokojenost s prací policie v místě bydliště
 - vybavenost policie
 - hodnocení místního oddělení
 - vnímání policistů
 - důvěra v policii
 - policie a úplatky
- **Vnímání preventivních akcí Policie ČR**
- **Míra informovanosti o práci Policie ČR**



Kraje dle Policie ČR





Hlavní závěry výzkumu

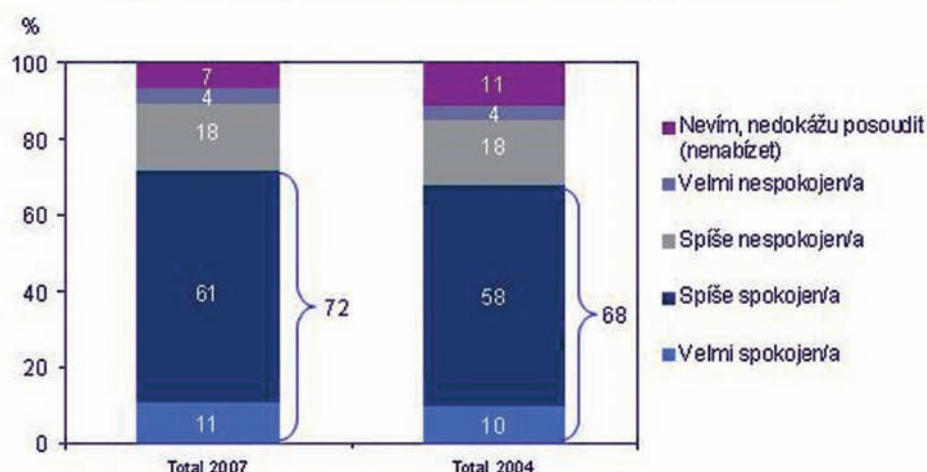
- Celková spokojenost s Policií ČR je na relativně vysoké úrovni 72 %
- 88 % občanů ČR se v místě svého bydliště cítí bezpečně
- 57 % obyvatel uvítalo posílení počtu pěších hlídek Policie ČR
- důvěru v Policii ČR deklaruje 85 % obyvatel
- 70 % občanů věří, že jim Policie ČR v případě potřeby poskytne rychlou a účinnou pomoc
- 67 % občanů ČR považuje zaměstnání u Policie ČR za prestižní
- 6 % lidí přiznává, že se osobně někdy díky úplatku vyhnuli nějakému problému s policií
- 44 % obyvatel ČR si myslí, že Policie ČR není dostatečně vybavena
- 67 % obyvatel by v případě potřeby nahlášení trestné činnosti volalo na číslo 158
- 40 % obyvatel se domnívá, že Policie ČR dostatečně informuje



Spokojenost s prací Policie ČR

Celková spokojenost s prací Policie ČR je na poměrně vysoké úrovni. Oproti roku 2004 je zaznamenán mírný nárůst spokojených občanů (72 % vs. 68 %). Muži jsou v tomto směru méně spokojeni než ženy. Spokojenost roste s věkem a klesá v závislosti na velikosti místa bydliště.

Q5. Jak jste celkově spokojen/a s prací Policie ČR v okolí Vašeho bydliště?

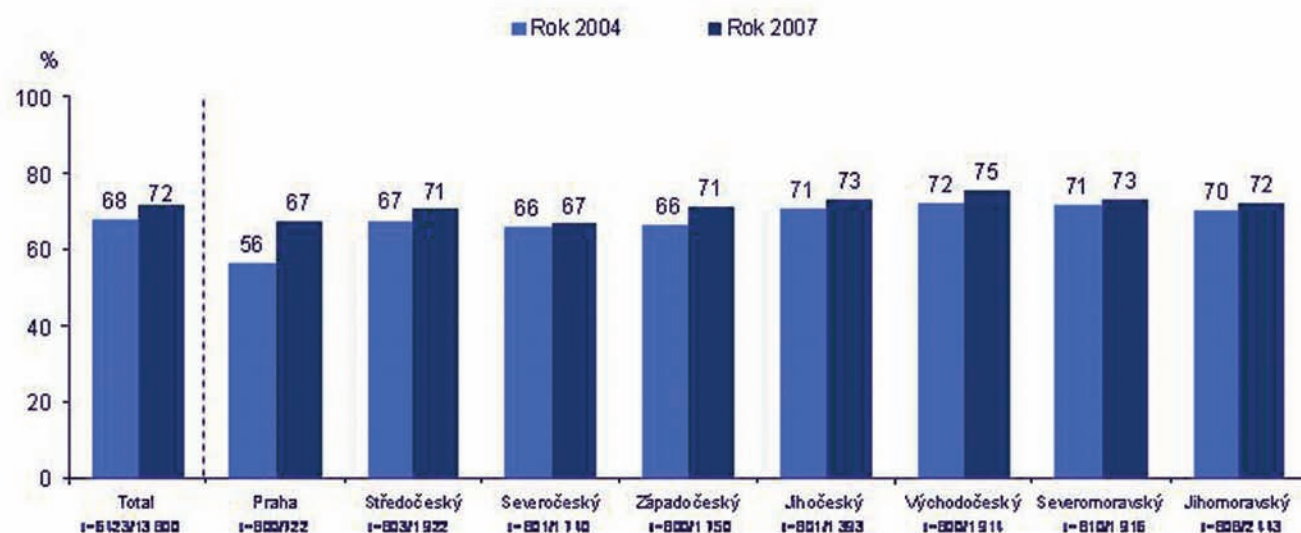




Spokojenost s prací Policie ČR Srovnání s rokem 2004

V porovnání s rokem 2004 došlo k nárůstu míry spokojenosti s prací Policie ČR, a to především v Praze, Středočeském a Západočeském kraji. I v ostatních sledovaných krajích jsou mírné nárůsty spokojenosti.

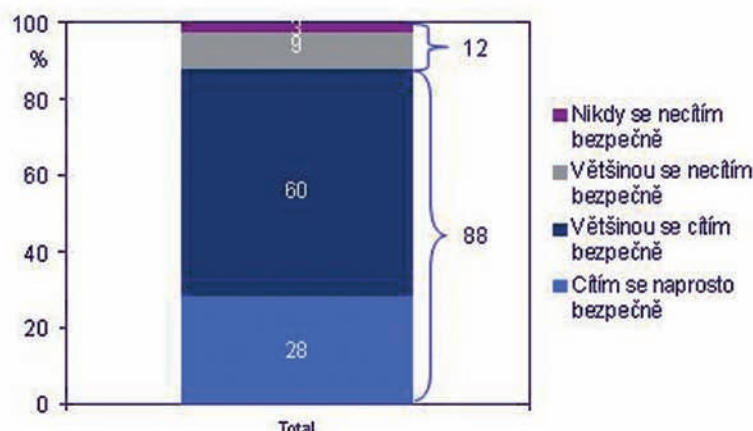
Q5. Jak jste celkově spokojen/a s prací Policie ČR v okolí Vašeho bydliště?



Pocit bezpečí v místě bydliště

Většina občanů se v místě svého bydliště cítí bezpečně. 28 % se cítí naprosto bezpečně, 60 % uvádí, že se cítí většinou bezpečně. Pro 12 % lidí představuje bezpečnost v místě bydliště vážný problém.

Q1. Cítíte se bezpečně v místě Vašeho bydliště?



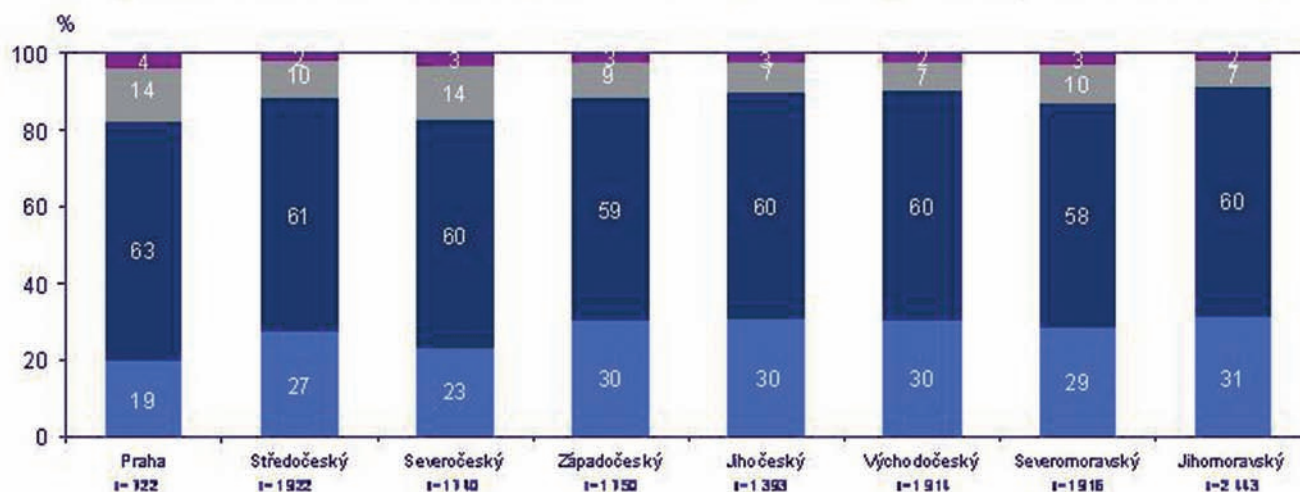


Pocit bezpečí v místě bydliště Detaily krajů

Nejmenší pocit bezpečí pociťují obyvatelé Prahy a Severočeského kraje. Naopak nejbezpečněji se cítí obyvatelé Západočeského, Východočeského, Jihočeského a Jihomoravského kraje.

Q1. Cítíte se bezpečně v místě Vašeho bydliště?

■ Cítím se naprosto bezpečně ■ Většinou se cítím bezpečně ■ Většinou se necítím bezpečně ■ Nikdy se necítím bezpečně



Ipsos Tambor pro Policejní prezidium ČR

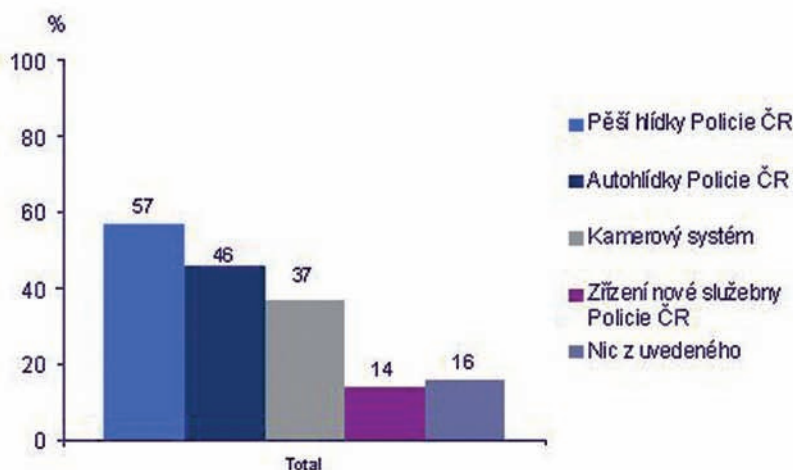
Spokojenost občanů s prací Policie ČR



Co by měla Policie ČR posílit pro zvýšení pocitu bezpečí

Obyvatelé ve všech krajích se shodli na tom, že větší pocit bezpečí by jim dodalo více pěších hlídek v ulicích. Občané by také ocenili posílení autohlídek a zavedení nebo rozšíření kamerového systému.

Q2. Měly by se podle Vás pro Váš větší pocit bezpečí v místě Vašeho bydliště posílit...? *



* Možnost více odpovědí

Ipsos Tambor pro Policejní prezidium ČR

10

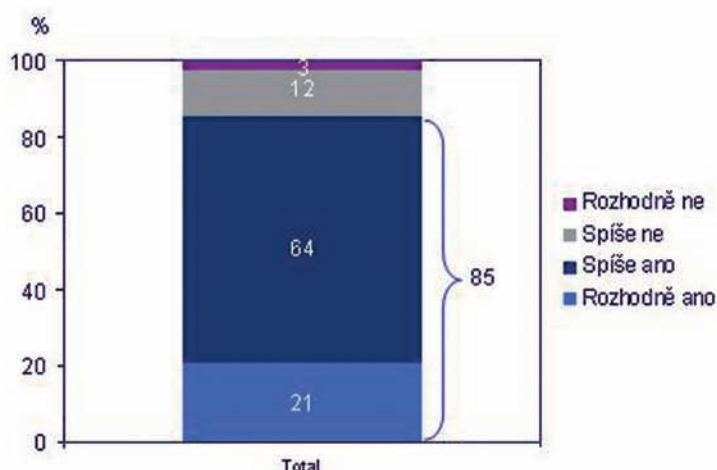
Spokojenost občanů s prací Policie ČR



Důvěra v Policii ČR

Důvěra v Policii ČR v místě bydliště je vysoká. 85 % občanů Policii důvěřuje, z toho 21 % uvedlo, že rozhodně důvěřuje. Nižší důvěra v porovnání s ostatními kraji panuje v Praze a Severočeském kraji. Ženy důvěřují Policii více než muži, starší lidé více než mladší.

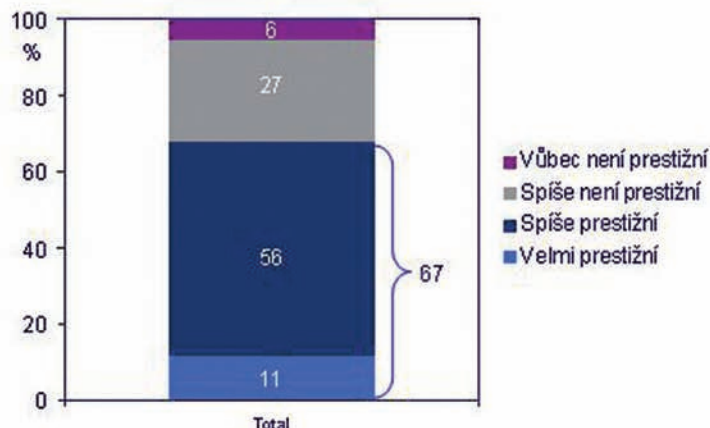
Q19. Do jaké míry důvěřujete Policii ČR v místě Vašeho bydliště?



Prestiž Policie ČR

67 % občanů ČR považuje zaměstnání u Policie ČR za prestižní. Za nejméně prestižní je toto povolání považováno v Praze a částečně ve Středočeském kraji. Taktéž lidé s vyšším vzděláním toto povolání považují za méně prestižní.

Q17. Do jaké míry považujete zaměstnání u Policie ČR za prestižní?



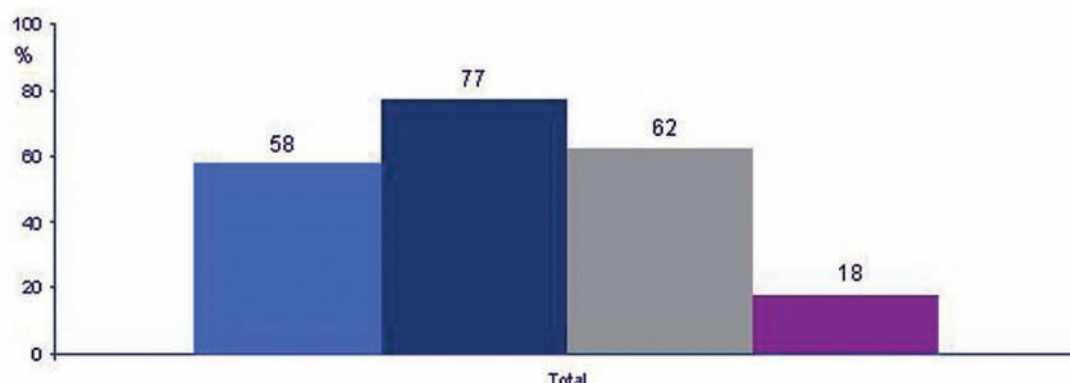


Vnímání zaměstnání u Policie ČR

77 % lidí zastává názor, že profese policisty je spojena s větším rizikem než většina ostatních profesí. 62 % obyvatel ČR deklaruje, že by podpořili svoje děti, pokud by se rozhodly pro práci u Policie ČR. 58 % obyvatel považuje práci u Policie ČR za perspektivní povolání. 18 % obyvatel uvažovalo o práci u Policie ČR.

Q15. S kterými, z následujících výroků souhlasíte:

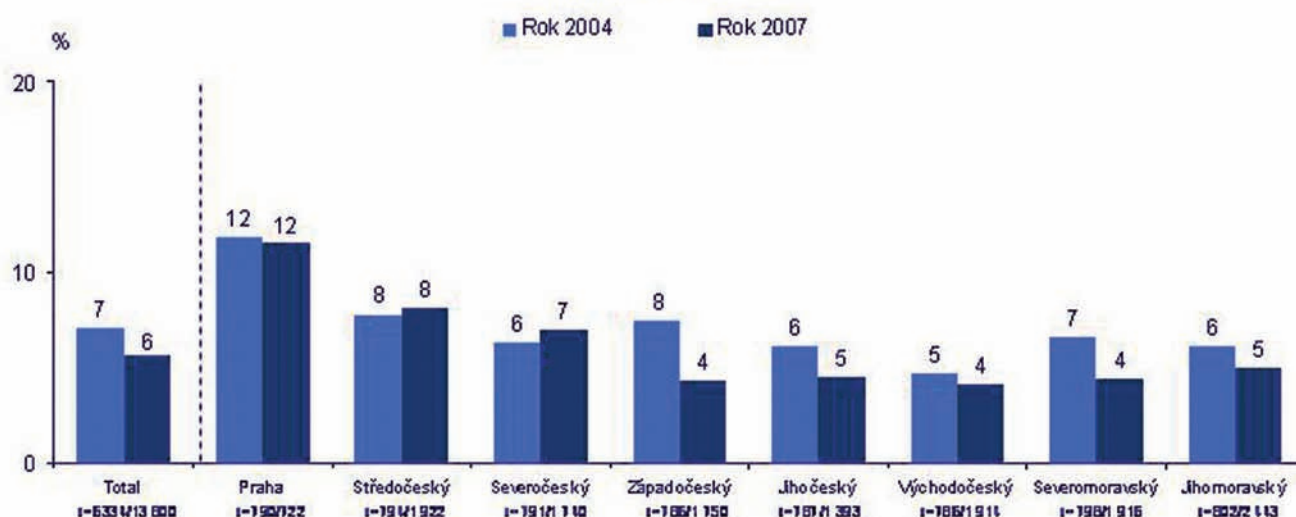
- Práce u Policie ČR je perspektivní povolání
- Profese policisty je spojena s větším rizikem než většina ostatních profesí
- Pokud by se moje děti rozhodly pro práci u Policie ČR, podpořil/a bych jejich rozhodnutí
- Uvažoval/a jsem o práci u Policie ČR



Zkušenost s úplatky Srovnání s rokem 2004

V porovnání s rokem 2004 se procento těch, kteří se vyhnuli díky úplatku nějakému problému, mírně snížilo. Výrazně nejvyšší procento těch, kteří se vyhnuli problému díky úplatku, je v Praze. Úplatek někdy dali nejčastěji muži ve věku 25–34 let.

Q20. Nyní se Vás zeptám, na Vaše zkušenosti s úplatky u Policie ČR. Vyhnul/a jste se Vy osobně někdy díky úplatku nějakému problému s policií?

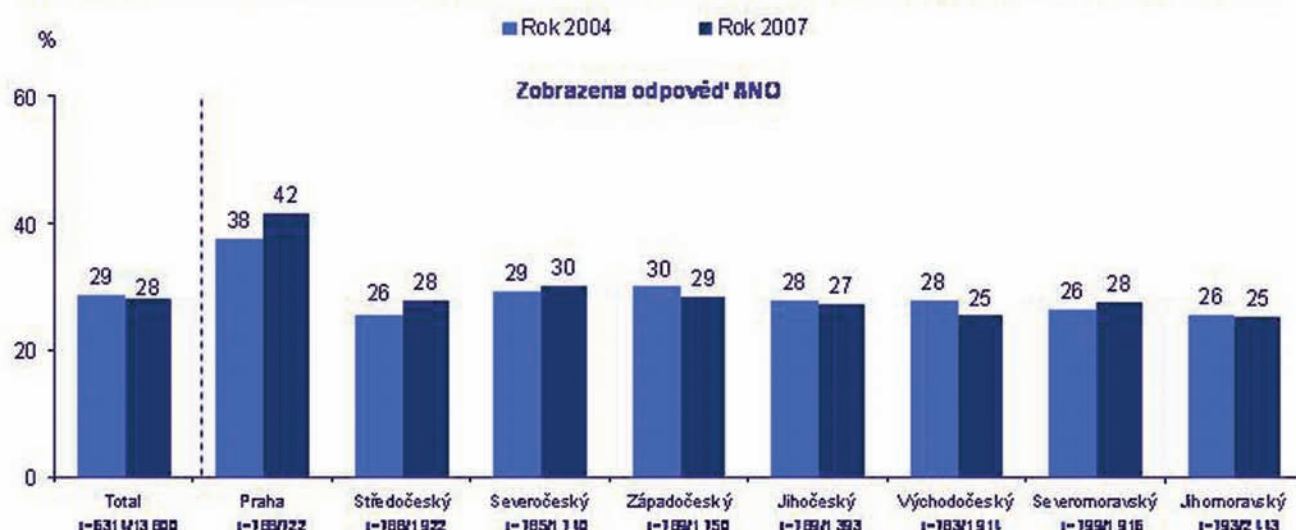




Nevhodné chování policistů Srovnání s rokem 2004

28 % lidí se někdy dostalo do situace, kdy měli pocit, že se policisté nesprávně nebo nevhodně chovají. V porovnání s rokem 2004 došlo k mírnému poklesu. Nejvíce se s nevhodným chováním policistů setkali obyvatelé Prahy, kde došlo i k nárůstu tohoto jevu mezi lety 2004 a 2007.

Q23. Dostal/a jste se Vy osobně někdy do situace, kdy jste měl/a pocit, že policisté jednají nesprávně nebo se nevhodně chovají?

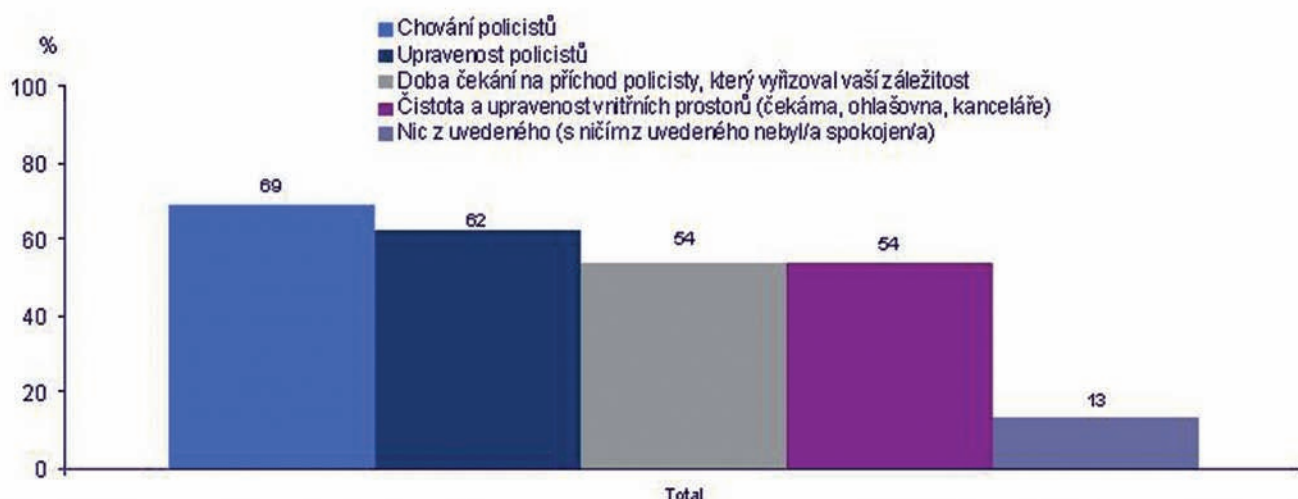


Hodnocení návštěvy oddělení Policie ČR

Ti, kteří za poslední rok navštívili místní oddělení Policie ČR, byli ve všech krajích nejvíce spokojeni s chováním policistů a s upraveností policistů. Doba čekání byla průměrná, spokojena byla polovina těch, kteří služebnu navštívili. Spokojenost s čistotou a upraveností vnitřních prostor byla také průměrná.

Q13b. Pokud jste v posledních 12 měsících navštívil/a obvodní/ místní oddělení Policie ČR, s čím jste byl/a spokojen/a? Hodnoťte Vaši poslední návštěvu.

(Odpovídají pouze ti, kteří navštívili v posledních 12 měsících oddělení Policie ČR).



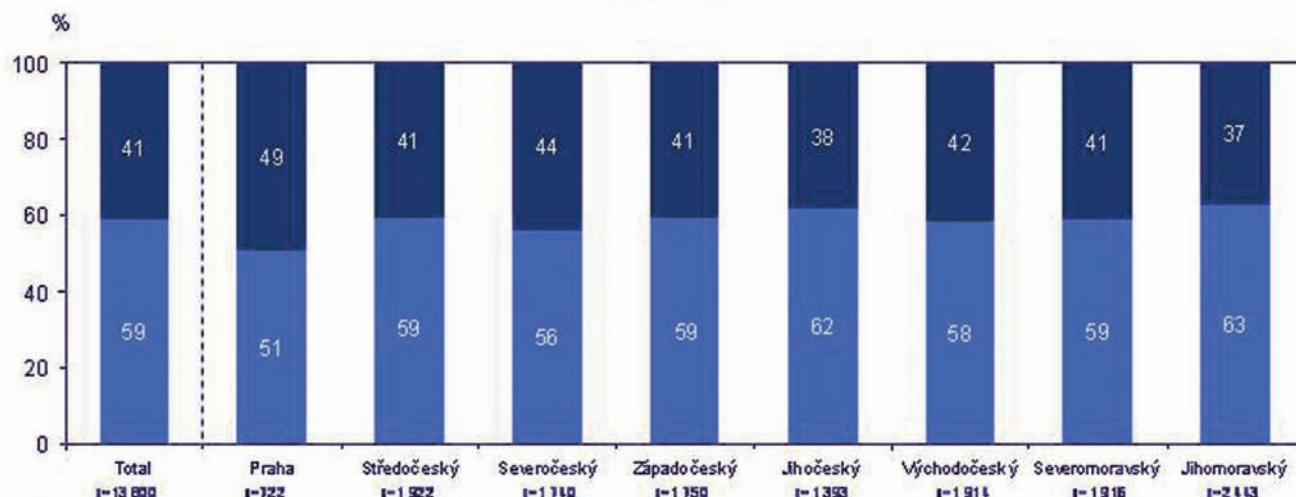


Vnímání snahy zlepšit policejní služby Detaily krajů

59 % lidí se domnívá, že se Policie ČR snaží zlepšit prostředí policejních služeb. Nejsilněji je tento názor zastoupen v Jihomoravském kraji, nejméně naopak v Praze.

Q18a. Myslíte si, že Policie ČR se snaží zlepšit prostředí policejních služeb?

■ Ano ■ Ne



Ipsos Tambor pro Policejní prezidium ČR

17

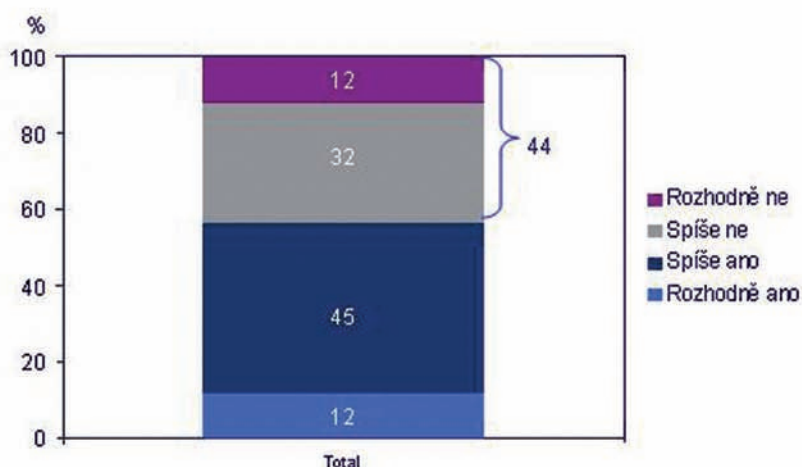
Spokojenost občanů s prací Policie ČR



Technické vybavení

Menší polovina obyvatel ČR (44 %) si myslí, že Policie ČR není dostatečně vybavena. Nejvíce skeptičtí v tomto směru jsou obyvatelé Prahy, Středočeského a Severočeského kraje. Tento názor sdílí především muži, ve věku 45-54 let, s vyšším vzděláním a z obcí nad 10 000 obyvatel.

Q7. Je podle Vás Policie ČR dostatečně vybavena (auta, služebny, zbraně, technika atp.)?



Ipsos Tambor pro Policejní prezidium ČR

18

Spokojenost občanů s prací Policie ČR



Znalost telefonních čísel

Pokud by se obyvatelé ČR stali svědky trestného činu, nejčastěji by volali na linku 158. Na linku 112 by volalo 8,3 % občanů.

Q10. Na jaké číslo byste volal/a, kdybyste byl/a svědkem trestného činu?

%	
Linka 158	66,9
Linka 155	9,2
Linka 112	8,3
Linka 150	3,6
Linka 156	2,1
Jiné	3,1
Neví/ neuvedl	6,2

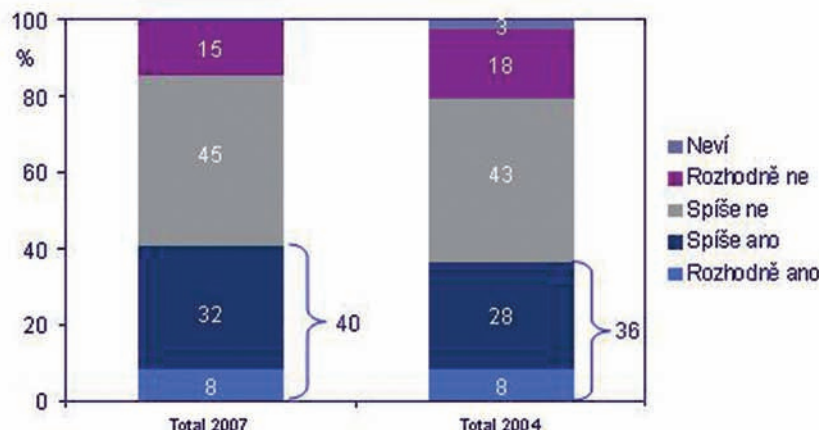
Jiné:
 -Číslo mám zapsané/uložené v telefonu
 -Vyhledal/a by číslo ve Zlatých stránkách
 -Linka 122
 -Číslo místní služebny
 -Městská policie
 -Linka 152
 -Linka 157
 -Soukromý kontakt na policistu



Informování občanů o práci Policie ČR

Mírně přibýlo lidí, kteří se domnívají, že Policie ČR dostatečně informuje o své činnosti. I tak zůstává dost těch, kteří jsou nespokojeni s komunikací Policie ČR o její činnosti.

Q26. Myslíte si, že Policie ČR v místě Vašeho bydliště dostatečně informuje občany o své činnosti?

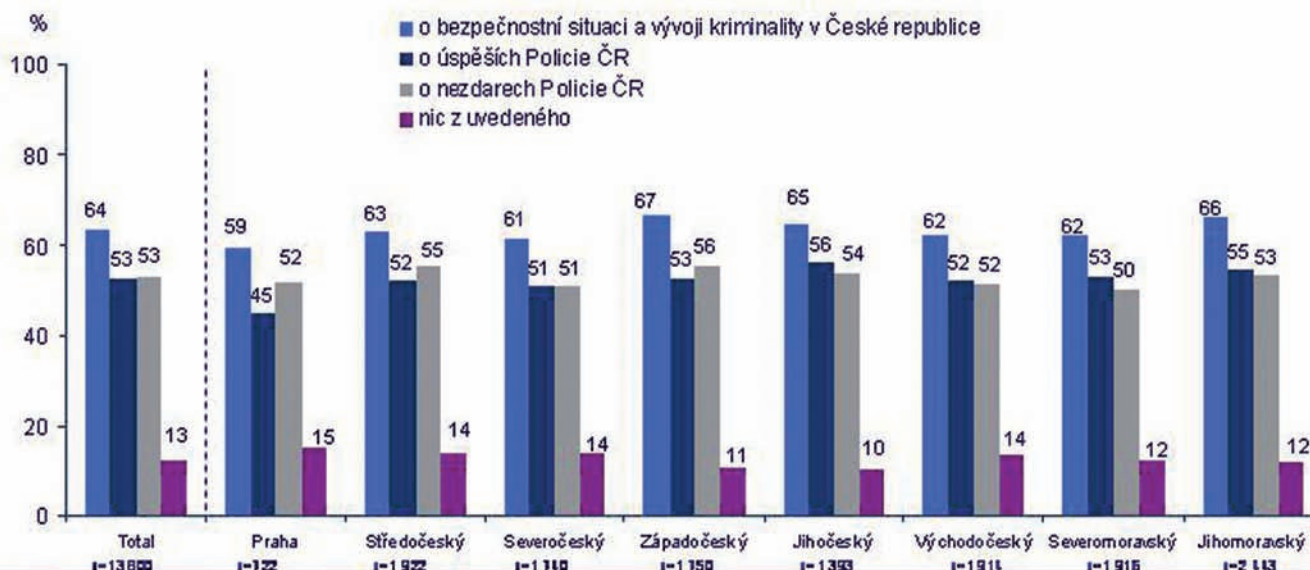




Dostatečné informování ze strany médií Detaily krajů

64 % lidí uvádí, že média dostatečně informují o bezpečnostní situaci a vývoji kriminality v ČR. Polovina uvádí, že média dostatečně informují o úspěších a nezdarech Policie ČR. Pouze lidé v Praze se domnívají, že v médiích převažují informace o nezdarech Policie ČR.

Q29. Informují podle Vás média dostatečně.... ?



Ipsos Tambor pro Policejní prezidium ČR

21

Spokojenost občanů s prací Policie ČR



Porovnání výzkumů z roku 2007 a 2004

V porovnání s výzkumem 2004 došlo ve sledovaných parametrech k mírnému pokroku

- nárůst míry spokojenosti s prací Policie ČR z 68 % na 72 %
- pokles počtu těch, kteří se vyhnuli díky úplatku nějakému problému s Policií ČR ze 7 % na 6 %
- nárůst spokojenosti s informovaností o činnosti Policie ČR z 36 % na 40 %
- pokles počtu těch, kteří se setkali s nevhodným chováním policistů z 29 % na 28 %

Ipsos Tambor pro Policejní prezidium ČR

22

Spokojenost občanů s prací Policie ČR



Hlavní závěry

Výsledky ukazují lepší pozici Policie ČR ve společnosti, než je obvykle prezentována. Většina porovnatelných parametrů ukazuje ve srovnání s rokem 2004 mírný pokrok. **Policie ČR by měla pokračovat v tomto trendu a pravidelně sledovat a vyhodnocovat posun svých klíčových parametrů.**

„Pražské černé brýle“ - řada parametrů hodnocení je poměrně výrazně horší v Praze než ve zbytku republiky. Většina z nich je logicky dána způsobem života ve velkoměstě. Nicméně, v Praze sídlí centrální média a většina komentátorů veřejného dění. To způsobuje zhoršení image Policie ČR, kterou média soudí skrz tyto černé brýle a tento obraz následně nabízí jako obecnou zkušenost. **Policie ČR by měla zdůraznit celorepublikový rozměr svoji práce a dát prostor dobré práci a příkladům z regionů.**

Pouze 40% obyvatel se domnívá, že Policie ČR dostatečně informuje o své činnosti. **Policie ČR by se měla v dalších letech výrazně zaměřit na lepší obousměrnou komunikaci s občany i médii a na lepší prezentaci svoji práce i preventivních akcí.**

Veřejnost se dožaduje více vizuální přítomnosti (pěších hlídek). **Policie ČR by měla vypracovat a vhodně prezentovat veřejnosti projekt, který tuto složitou problematiku vysvětlí a který posílí pocit bezpečnosti v této oblasti.**



Kontakty

Radek Jalůvka
Managing Director ČR a SR
radek.jaluvka@ipsos-tambor.cz
GSM: +420 603 432 205

Tatiana Wartuschová
Account Director
tatiana.wartuschova@ipsos-tambor.cz
GSM: +420 724 601 265

Ipsos Tambor, Národní 6, 110 00 Praha 1, tel.: +420 226 513 111,
Ipsos Tambor SR, Kolárska 1, 811 06 Bratislava, tel.: +421 252 932 142

www.ipsos-tambor.cz

SOCIOLOGIE A PSYCHOLOGIE SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI

Navzdory tomu, že v Evropě dochází k nepopiratelnému a nadějněmu snižování počtu dopravních nehod, úmrtí a zranění na silnicích, stále jsou ztráty na lidských životech v dopravním prostředí nepřijatelné.

I u nás navzdory opatřením zavedeným v minulém roce zůstává nehodovost na silnicích i škody z ní poměrně vysoké. Ohromné jsou materiálové škody a bolestné ztráty na zdraví a životech. Proto se hledají stále nové cesty v prevenci dopravní nehodovosti. Odborníci z oblasti humanitních věd říkají, že pro některé typy osobnosti je řízení velká legrace. Tím víc sportovní řízení při rychlé jízdě. Tato pravda komplikuje úsilí dopravních inženýrů zajistit bezpečnost, především v městských oblastech. Překážky, jako jsou zpomalovací pruhy a zátarasy, jsou efektivní, ale nepopulární a neekologické. Nově zaváděné kamery na měření rychlosti způsobují v mnoha zemích politické spory. Dopravní inženýři se tedy obracují k sociologii a psychologii. Chování řidičů má ovlivnit intencionalně navržené prostředí. Myšlenkou je udělat silnice bezpečnější tím, že budou vypadat nebezpečněji či užší a donutí tak řidiče zpomalit. Rozsah technik od nenápadných (chytré konstrukce mohou navodit iluzi prudkého klopení silnice) až po nápadné (využívání stromů ke snížení viditelnosti), všechny mají společný účel, a sice vytvořit pocit nejistoty a rizika na dříve otevřené silnici.

Nebezpečné řízení a psychologické triky dopravních inženýrů

Laboratoř dopravního výzkumu TRL v Berkshire v Anglii se zabývala těmito myšlenkami a zjištěné vědecké závěry publikovala. V rámci testů na počítačovém simulátoru řidiči snížili rychlost v centrech obcí až o 13 %. Měřená rychlost v obci, zejména u nejrychlejších řidičů, se od doby, kdy byly na místě využity psychologické prostředky, dramaticky snížila. Vyjádřeno v procentech nad 40 mil za hodinu projíždělo dříve 50,4 %, nyní 10,3 %. To je podle dopravních expertů (Dr. Weinberger, Mgr. Macků) velmi výrazné snížení nebezpečí nehody.

Některé odvážné plány jdou ještě dále. V určitých oblastech Londýna se dopravní experti a radní snaží eliminovat ostrůvky a dopravní značení na silnicích – vytvářet tzv. „bare roads“. Jsou inspirováni obdobnými schémata v Nizozemí, kde chtějí spojit silnice a chodníky do jednotného povrchu. Na základě nastíněné teorie by toto opatření mělo sloužit ke zvýšení bezpečnosti posílením pozornosti, kterou chodci i řidiči věnují svému dopravnímu a sociálnímu okolí. Musí respektovat ostatní účastníky silničního provozu, anticipovat jejich budoucí chování. „Dopravní inženýrství je jednou z posledních nedotčených bašt stalinistického myšlení,“ tvrdí Daniel Moylan, dopravní expert a radní zaangažovaný ve zmíněném projektu. Využívá analogie parkovišť před supermarketem, kde řidiči i chodci ignorují dopravní značení a vytvářejí systém dopravní kontroly po vzájemné dohodě. Toto řešení se osvědčilo v Anglii a Nizozemí, kde došlo na komunikacích bez tradičního značení k podstatnému snížení dopravní nehodovosti.

Ne každý je takovým optimistou. Edmund King, dopravní expert a ředitel organizace pro výzkum dopravy, soudí, že městské prostředí může být příliš náročné pro tato řešení. „Musíte se soustředit na semaforey, chodce, autobusy a další.“ Jiní odborníci se obávají, že síla těchto opatření spočívá v jejich novosti a jakmile si řidiči zvyknou, opět zrychlí a znovu začne počet nehod vzrůstat.

Zklidňování dopravy ve městech a obcích

Kontroverzním přístupem je zklidňování. Zklidňování dopravy ve městech je soustava opatření, kterými se už od 70. let minulého století snaží vyspělé automobilizované země zmírnit negativní

dopady mobility a zatěžující automobilové dopravy na bezpečnost a celkovou kvalitu života ve městech a obcích. V posledních letech se tento trend i u nás začíná, byť se zpožděním, prosazovat. Jeho základním smyslem a cílem je respektování všech funkcí, které má veřejný prostor a komunikace ve městě plnit. Ta totiž není určena pouze pro jízdu motorových vozidel, ale i pro pohyb a setkávání chodců a jejich další životní aktivity, pohyb cyklistů, parkování a zásobování. V praxi to obvykle znamená zúžení jízdních pruhů pro automobily a naopak rozšíření chodníků, posílení ploch zeleně nebo vymezení pruhů pro cyklo dopravu. Mezi oblíbené zklidňující prvky patří také malé okružní křižovatky (výrazně zvyšují bezpečnost provozu), vysazené chodníkové plochy (zkracují délku přecházení a zlepšují rozhled chodců), ochranné ostrůvky na přechodech (usnadňují pomalým chodcům přecházení), ostrůvky na vjezdech do obce (znemožňují automobilu vjet do obce vyšší než povolenou rychlost) nebo vysazené zelené plochy (chrání parkující vozidla). Všechna tato opatření přinášejí kromě prokazatelně příznivého vlivu na bezpečnost a plynulost dopravy také zlepšení vzhledu a celkové zklidnění veřejných prostor. Odpůrci však namítají, že pomalou jízdou a častým brzděním se zvyšuje množství exhalátů v prostředí a zvyšuje tak nemocnost a úmrtnost na nemocích dýchacích cest. Ta je prý podle expertů 2x až 3x vyšší než úmrtnost na zranění způsobené nehodami. Je to však vzhledem k časovému posunu mezi intoxikací a úmrtím těžko sledovatelné a prokazatelné.

Sebevysvětlující a odpouštějící charakter silnic

Téměř všechny dopravní nehody jsou zaviněny chybami, kterých se dopouští člověk. Je dokázáno, že člověk se nějaké chyby při jízdě vozidlem dopustí zhruba každé dva ujeté kilometry. Nejčastějšími příčinami chyb bývá nepozornost, řízení za zhoršené fyzické kondice nebo psychického stavu, přetížení informacemi apod. Člověk je chybující tvor, který dělá ukvapená a chybná rozhodnutí, vyrovnává se s nečekanými nároky nebo přehlíží důležité dopravní signály. Naštěstí jen zřídka vedou tyto všechny lidské chyby a selhání k nehodám. V dohledné době nemůžeme očekávat, že budeme moci lidského činitele z dopravního prostředí odstranit. Z tohoto důvodu je třeba s lidskými chybami počítat, zahrnout je do konceptu utváření dopravního prostředí a snažit se nějakým způsobem řidiči pomoci, aby se na silnicích vyznal, ať již bude kdekoli, a jeho případné selhání nebylo krutě potrestáno.

V současné době existují dva základní principy při navrhování a konstrukci silnic, které jsou prosazovány napříč celým světem:

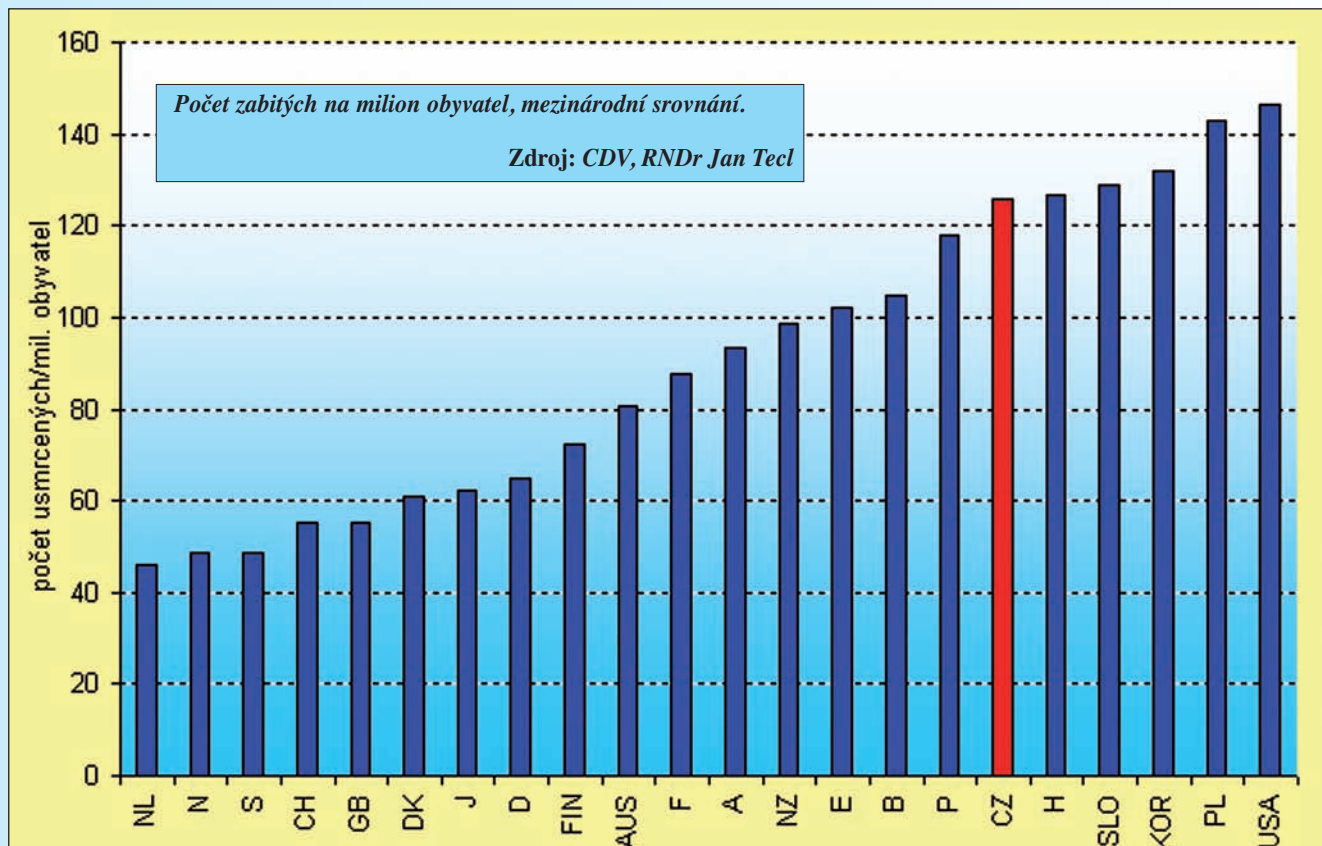
- Sebevysvětlující silnice (SELF-EXPLAINING ROADS)
- Promíjivé silnice (FORGIVING ROADS)

Pokud by silnice byly utvářeny v souladu s těmito dvěma přístupy, tak by jednak řidiče samy naváděly ke správné a bezpečné jízdě, a pokud by se řidič dopustil chyby, její následky by měly být co nejmírnější.

Sebevysvětlující silnice (SELF-EXPLAINING ROADS)

Sebevysvětlující silnice jsou navrhovány a vytvářeny tak, aby u řidiče samy vyvolávaly správné chování při řízení vozidla. Tímto způsobem by se také snížila pravděpodobnost řidičových chyb (tím i riziko vzniku dopravních nehod) a zvýšil by se jízdní komfort. Řidiči se musí vyrovnávat s neustále narůstající složitostí dopravního prostředí, které zahrnuje různé druhy navržených silnic a různých druhů dopravního značení.

Z tohoto důvodu je potřeba dopravního prostředí, které by samo vysvětlovalo a navádělo řidiče ke správnému způsobu jízdy, velmi naléhavá. Informace by měl řidič snadno pochopit a měly by mu



být předkládány nejlépe individualizovanou formou; toho může být dosaženo pomocí komunikace mezi vnějším dopravním prostředím a vozidlem.

Sebevysvětlující silnice zvyšují pravděpodobnost, že sám řidič automaticky zvolí rychlost a manévry s vozidlem, které jsou přiměřené a vhodné pro danou silnici a situaci bez toho, aby se spoléhal na dopravní značení. Parametry sebevysvětlující silnice vyvolávají žádoucí chování řidiče a nespolehají se tolik na schopnosti řidiče nebo jeho ochotu správně vnímat a řídit se dopravním značením. Pokud dojde k rozporu mezi charakterem silnice a dopravním značením, řidiči obvykle přizpůsobují svou rychlost povaze silnice než rychlostnímu omezení dané dopravním značením.

Bezchybné sebevysvětlující silnice nebudou vyžadovat žádné rychlostní omezení pomocí dopravního značení nebo upozornění na změnu charakteru silnice.

Pokud silnice leží mimo zastavěnou oblast, rychlost může být snížena např. pomocí zatáček, které budou zřetelně viditelné, očekávatelné a během průjezdu se nebude zmenšovat jejich poloměr.

Těžším úkolem je však navrhovat sebevysvětlující silnice v urbánních oblastech, neboť zde dochází k setkávání vozidel se zranitelnými účastníky silničního provozu, narůstá množství kolizních ploch, křižovatek atd... sebevysvětlující design dopravního prostředí mohou být např. malé okružní křižovatky, které jsou v současné době nejbezpečnějším typem křižovatek v urbánních oblastech. Tyto křižovatky snižují rychlost vozidla při průjezdu křižovatkou a zároveň snižují množství kolizních bodů. Dalšími úpravami, které mohou podporovat sebevysvětlující charakter silnice v městských oblastech, mohou být zúžení ulice do takové míry (např. i zrušením jednoho jízdního pruhu), kdy je řidič nucen snížit rychlost kvůli možnosti průjezdu vozidla v protisměru, nebo použitím zvýšených prahů, které jsou součástí struktury vozovky (nikoliv pouze pomocí prefabrikovaných zvýšených prahů). Takové úpravy mohou působit jednak esteticky a zároveň napomáhat dobré orientaci ve městě. Změnou charakteru vozovky může být řidič informován o tom, že vjíždí do tzv. zóny 30, kde je rychlost omezena pouze na 30 km/h apod.

Design sebevysvětlujících silnic také často zvyšuje mobilitu, upravuje tok dopravy tak, aby nedocházelo k dopravním zácpám.

Promíjivé silnice (FORGIVING ROADS)

Promíjivé dopravní prostředí je základním přístupem a úkolem

v prevenci nebo zmírňování podílu chyb řidiče na dopravních nehodách. Statistiky ukazují, že kolem 25–30 % smrtelných dopravních nehod se stane v důsledku střetu s pevnou překážkou ležící v přilehlých částech vozovky. Tyto nehody jsou způsobeny především chybami, kterých se řidič dopustí a které vedou k vybočení z jízdního pruhu nebo z vozovky. Kdyby se silnice stavěly v souladu s principem promíjivých silnic, k těmto typům nedocházelo (a obecně by působily preventivně z hlediska nehod, které jsou způsobeny chybami řidiče) nebo by se přinejmenším snížila závažnost důsledků dopravní nehody.

Promíjivou silnici můžeme definovat jako silnici, která je navržena a postavena takovým způsobem, jenž zamezuje vzniku řidičovy chyby a brání nebo zmírňuje negativní dopady těchto chyb, pokud k nim dojde. Aby bylo možné docílit takové povahy silnic, je třeba dodržet některé charakteristiky, které zahrnují jednak oblast dopravní infrastruktury, ale také různé systémy ve vozidle.

Přinejmenším je z hlediska navrhování silnic nutno brát v úvahu rozhodové poměry, odstraňovat pevné překážky z okolí silnic, budovat zařízení zmírňující náraz či únikové zóny.

Pomocí důsledného uplatňování těchto principů mohou být silnice po celém světě bezpečnější a i v zahraničí se řidiči na silnicích vyzná, bude se na nich cítit dobře a bude se mu pohodlně cestovat.

Použité zdroje:

BESIP, ministerstvo dopravy ČR: *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu*, Praha 2006,

CAUZARD, J. P.: Pro vyšší bezpečnost a lepší řidiče na našich silnicích, vybrané výsledky evropského výzkumu, SARTRE výzkum 1998–2005 o sociálních postojích k rizikům silniční dopravy v Evropě, INRETS a CDV Brno, sekce sociálních a humanitních problémů v dopravě, 2004

Kol. 2000.: *Doprava a životní prostředí*. Metodická doporučení. (Transport and environment. Methodological recommendations). KEV, Praha

SCHMEIDLER, K., HANZLÍKOVÁ, I., WEINBERGER, J.: *Zlyhanie ľudského činiteľa v cestnej doprave*, HORIZONTY DOPRAVY číslo 4, strana 20–23, 2004

SCHMEIDLER, K.: *Eco-driving – nová filozofie, technika a styl jízdy*, DOPRAVA, číslo 2/2005, strana 27–28

SCHMEIDLER, Karel, WEINBERGER, Jan: Nehodovost na pozemních komunikacích v České republice. *Horizonty dopravy*, 2006, č. 1, s. 34–36.

SCHMEIDLER, K.: *A New Approach to Traffic Safety of elderly citizens using ITS*. In The 9th International Scientific Conference „Together We'll Make a Safer World – An International Forum for the Reduction of Road Accidents“, sborník příspěvků, vydala The College of Management – Academic Studies, Department of Behavioral Sciences, The Research Institute of Human Factors in Road Safety, University Rishon Lezion, 8.–9. února 2006, Izrael

SCHMEIDLER, K.: *Acceptance, Effects of Advanced Assistance and Information Systems in Czech Republic and its role in Traffic Safety*, Mezinárodní konference RS4C – Road Safety on four Continents, Varšava, Polsko, October 5–7th 2005, Session 3, Vehicle Innovations and ITS Applications, anotace ve sborníku, plný text na CD-ROM

SCHMEIDLER, K.: ITS support of ageing drivers generation. In *18th ICTCT workshop on Transport telematics and safety: Technical, social and psychological aspects*, Helsinky, October 27th and 28th, Finland 2005, organized in co-operation with VTT and AINO programme, abstrakt na stránce 63 sborníku, plný text vydán na CD-ROM

SCHMEIDLER, K.: Podíl lidského faktoru na bezpečnosti a nehodovosti dopravy. In *Transport and Technologies for Sustainable Development: 9th International conference and Exhibition*,

Karlovy Vary, 13.–15. 9. 2006. Karlovy Vary: Technologické centrum Akademie věd České republiky, Ministerstvo životního prostředí ČR, Společnost pro trvale udržitelný život, Národní síť zdravotních měst ČR a Státní fond životního prostředí ČR, 2006, s. 54–60.

SCHMEIDLER, K.: *Evropský program CONSENSUS – zvýšení mobility osob se zdravotním omezením*, Horizonty Dopravy, roč. XII – č. 3/2004, Výzkumný ústav dopravný, Žilina, Slovensko, strana 26–28

SCHMEIDLER, K.: *Behavior and Attitudes related to ADAS*, 17th International ICTCT Workshop: Cost – effective solutions for improving road safety in rural areas. Integrating the 4Es: education, enforcement, engineering and electronics. University of Tartu, Archimedes Foundation, Tartu, Estonia

SCHMEIDLER, Karel, WEINBERGER, Jan: Jak vychovat ohleduplného řidiče. *Psychologie dnes*, 2006, roč. 12, č. 6, s. 23–25.

SCHMEIDLER, Karel: Inteligentní auta budoucnosti. *Psychologie dnes*, 2006, roč. 12, č. 9, s. 23–25. ISSN 1212-9607.

SCHMEIDLER, Karel: Trendy rozvoje individuální automobilové dopravy, *Urbanismus a územní rozvoj*, roč. VIII, č. 5, s. 15–21, 2 tabulky, 2005.

Výzkumný záměr Výchova a výuka řidičů. (2003, 2004, 2005). Brno: CDV S15 – Sociální a humanitní aspekty dopravy.

RNDr. Jan TECL

PROFESNÍ VZDĚLÁVÁNÍ

zaměřené na práci s marginálními skupinami

Již v 50. letech 20. století psychologové humanistického směru (např. V. Frankl a E. From) varovali před nebezpečím šíření společenských předsudků vůči jednotlivým marginálním skupinám obyvatel (marginální – z latiny – okrajový, krajní, hraniční, mezní), nesnášenlivosti, nepřátelství a taktéž xenofobie a etnofobie.

Pod pojmem marginální skupiny obyvatelstva rozumíme seskupení lidí, které spojuje určitý znak (nebo řada znaků), podle nichž se odlišují nebo se považují za jiné, odlišné od ostatních. Pod tím je možné rozumět rasovou příslušnost, barvu kůže, vyznání víry, zvláštní způsob života (například kočovný), přítomnost škodlivých návyků nebo nemocí. Například ve Velké Británii nazývají „marginály“ osoby, které mají netradiční sexuální orientaci (homosexuálové), osoby pracující v sexuálním byznysu a ty, které vedou zvláštní způsob života (zástupci určitých etnických a neformálních skupin, děti „ulice“, bezdomovci, alkoholici, narkomani, infikovaní pohlavními chorobami, nemocní AIDS, psychicky nemocní lidé atp.

O tom, že tyto obavy nebyly bezdůvodné, svědčí vznik množství národnostních a náboženských konfliktů (zejména na Blízkém Východě, Kavkaze, ve Španělsku, zemích bývalé Jugoslávie atd.), prohlubování diskriminace, ať již rasové, národnostní, podle pohlaví, podle majetkových poměrů, politických názorů, nebo jiných rozdílů týkajících se světového názoru a chování, které nejsou sice v rozporu s morálními normami a stávající legislati-

vou, ale vyvolávají negativní vztah okolí včetně úředníků státní správy, zvláště pak u orgánů činných v trestním řízení.

Tyto negativní jevy nutí neustále světové společenství zvyšovat úsilí ohledně ochrany lidských práv a svobod, přijímat řadu deklarací (v první řadě Evropskou konvenci lidských práv a s ní související protokoly) o předcházení všech forem diskriminace. Hlavní zásadou, kterou by se však měly při jednání s příslušníky marginálních skupin řídit orgány činné v trestním řízení, je tolerance.

Tolerance je pojem, který znamená zřeknutí se dogmatismu, absolutismu pravdy, každý má právo na vlastní názor a přiznává toto právo i jiným. To znamená, že se lidé ve své podstatě liší vzhledem, statutem, jazykem, chováním, hodnotami a mají právo žít v souladu a uchovat svoji individualitu (Deklarace o principech tolerance). Pro uplatňování této zásady je nutno do edukačního procesu profesní přípravy systémově zařadit příslušné vzdělávací programy, založené na cílových kompetencích a s využitím aktivizačních metod.

Pro pochopení cílů vzdělávání při formování tolerance u policistů k příslušníkům marginálních skupin, musíme nejdříve přesně pochopit smysl pojmu „předpojatý vztah, předsudek“. Podle amerického psychologa G. W. Allporta (*1897–†1967) jsou předsudky charakterizovány jako „kladný nebo negativní cit k lidem nebo věcem, které nejsou založeny na praktických zkušenostech“. Podle jiné definice Allporta znamenají předsudky v občan-

ském soužití antipatii, nepřátelský vztah k člověku patřícímu k určité skupině, na základě toho, že on nebo ona k této skupině patří, protože se vyznačuje negativními vlastnostmi, které jsou jí připisovány.

V případech, kdy mají předpojatý vztah k určitým skupinám lidí, kteří mají moc, vzniká nebezpečí diskriminace – ta může mít různé projevy, ať již se jedná o otevřenou či skrytou diskriminaci nebo o zděděnou, interaktivní a institucionalizovanou diskriminaci. V posledním případě se jedná o „kolektivní neschopnost“ organizace zajistit odpovídající profesionální služby pro občany z důvodu jejich rasového, kulturního nebo etnického původu. Tento typ předpojatého vztahu se projevuje v legislativě a vzorcích chování příslušníků institucí, vyvolává diskriminační jednání, ignoranci zájmů a potřeb občanů, udržuje nevzdělanost, posiluje vliv rasistických stereotypů a vede k diskreditaci menšin. Takovou institucí mohou být i orgány činné v trestním řízení, pokud není věnována náležitá pozornost jejich profesní přípravě v této oblasti, nebo tato nereflektuje v náležité míře vzdělávací cíle zejména v afektivní oblasti.

Do strategie snižování napětí mezi oběma „skupinami“ patří metody, které směřují k pozitivním změnám legislativy; provádění vědeckých výzkumů a jejich využití v osvětové činnosti ve společnosti; výchova k toleranci u dětí a dospělých; pomoc při navázání kontaktů mezi různými skupinami obyvatel směřující ke změně chování jedné skupiny vůči druhé; využití

možností sdělovacích prostředků k medializaci jednotlivých případů; spolupráce vedoucích pracovníků na různé úrovni atd.

K reálnému působení proklamovaných deklarací na světový názor a chování lidí je nutná kontinuální osvětová práce státních a nestátních organizací, která je zaměřena na širokospektrální lidskou společnost, zejména na děti a mládež. Z tohoto kontextu je nutno vyčlenit „kritickou skupinu“ státní správy, k níž patří pracovníci orgánů činných v trestním řízení (policie, státní zástupci, soudy), protože jejich případným předpojatým vztahem nejvíce trpí příslušníci marginálních skupin. Při osvětové práci s nimi je nutné využívat zkušeností, které byly nashromážděny ve vyspělých zemích světa (velké zkušenosti z utváření tolerantního vztahu k představitelům různých marginálních skupin mají např. Velká Británie a Nizozemí).

S využitím zkušeností výše uvedených zemí a v rámci realizace společného projektu (Český helsinský výbor – Nizozemský helsinský výbor – Vyšší policejní a Střední policejní škola Ministerstva vnitra v Praze) působí od roku 2004 na Vyšší policejní škole a Střední policejní škole MV v Praze Středisko pro výchovu k lidským právům a profesní etiku (dále jen Středisko).

Středisko se postupně profilelo do podoby expertního pedagogicko-metodologického a informačního profesního centra, které – jakkoli bylo zřízeno jako součást pouze jedné z šesti policejních škol – svou činností působí od celého systému policejního vzdělávání. Výsledky práce Střediska jsou tak určeny pro všechny policejní školy, pro všechna školní policejní střediska a pro jednotlivé útvary Policie ČR podle zaměření vytvořených materiálů nebo pořádaných akcí. Tomu odpovídá i způsob práce Střediska, které má samo o sobě pouze dva zaměstnance – stěžejní je zde spolupráce s učiteli a instruktory policejních škol a středisek, ale také s učiteli mimorezortních škol, se zástupci řady vládních i nevládních organizací, s policisty ve výkonu a experty ze zahraničí.

Tematika, se kterou Středisko pod hlavičkou lidských práv pracuje, je širšího rozsahu, než by se mohlo na první pohled zdát. Vedle ryze lidskoprávní nebo profesně etické problematiky jde o témata policejní práce v souvislosti s domácími násilím, komunikačními dovednostmi, zvládáním konfliktních či krizových situací, zneužíváním dětí a v neposlední řadě i s tématem tohoto článku – prací policie v multikulturálním (podle nověji používané terminologie *interkulturním*) prostředí.

Ke zlepšení policejní práce v tomto kontextu přispívalo Středisko již od svého vzniku primárně cestou výchovy a vzdělávání, a to jednak publikací a distribucí výukových materiálů jako např. Uprchlíci a práce Policie ČR, Navázání kontaktu policisty ČR v romské komunitě, Rasismus a rasově motivovaná trestná činnost, Práce

Policie ČR s přistěhovalci a uprchlíky nebo Policie v multikulturální společnosti¹⁾, jednak organizací výukových aktivit, jako jsou kurzy multikulturální výchovy pro policisty z oblastí s vyšším zastoupením příslušníků menšin a cizinců, workshopy na dané téma a metodologicko-prezentační semináře k vytvořeným materiálům pro učitele policejních škol a instruktory školních policejních středisek nebo spoluorganizováním obdobných akcí ve spolupráci se SVSPS PP a v rámci rozsáhlého projektu „Pracujeme společně na prevenci kriminality“ (AGIS).

Řada stávajících výukových materiálů k danému tématu, ale někdy i kurzy multikulturální výchovy, bývá výrazně zaměřená na seznámení s konceptem multikulturalismu a jeho vývojem, dále s modely menšinových politik, se specifiky jednotlivých menšinových skupin, s cizineckou problematikou, apod. Krátce: jejich základním cílem je o problematice z různých úhlů pohledu informovat. Znalostní báze tohoto druhu je pro policisty bezesporu cennou devizou při kontaktu se zástupcem menšiny nebo cizincem. Orientace v cizinecké problematice a v sociálních a kulturních zvyklostech osob menšinové (etnické či jiné) identity napomůže k lepšímu porozumění chování takových osob, toto porozumění může působit preventivně proti vzniku nebo eskalaci konfliktů při jednání a zároveň eliminuje počet neznámých v dané situaci tak, že ji policista může lépe kontrolovat a řídit.

Jakkoli nese orientace na získání znalostí v interkulturní problematice svoje ovoce, není dostatečná bez dalšího souběžného zaměření na reálnou podobu jednání a komunikace v interkulturních vztazích, na postoje k tomu, co je cizí nebo prostě jen jiné, a na zastávané hodnoty. Tyto faktory v interkulturních vztazích nelze považovat za druhořadé, nýbrž právě naopak. Stano-visko, podle kterého je edukační působení v tomto směru chápáno buď jako spíše doplňujícího charakteru, jako něco navíc, „extra“, nebo pouze jako vedlejší a spon-tánně se objevující produkt, je třeba rozhodně odmítnout. V pozadí takového chápání můžeme vysledovat určitou formu prastarého předpokladu o neoddělitelnosti vědění a ctnosti, který zastával již např. starořecký filozof Sokrates. Ve zkratce a při jistém zjednodušení jde o předpoklad, podle kterého ten, kdo ví, co je moudré (správné, dobré), ten se také moudře (správně, dobře) chová a také tak jedná.

Tento předpoklad je ovšem zcela mylný. Nejen že jej argumentačně vyvracela řada dalších myslitelů, ale dokonce i samy lidské dějiny uvádějí v jeho neprospěch řadu příkladů (před érou audiovizuální techniky nejpozději ve formě psaných vyznání některých myslitelů) a – budeme-li k sobě upřímní – jistě nalezneme obdobnou zkušenost i ve vlastních životech. Ačkoli se nám někdy poštěstí, že víme, co je v té které situaci správné, můžeme upřednostnit

a někdy i upřednostníme něco jiného: ať už to, co je příjemné, nebo to, co je užitečné, nebo podlehneme inklinaci zachovat se zcela záměrně nesprávně třeba jen proto, že se chceme pomstít, ublížit druhému, pocítit svou moc nad ním a posílit si vlastní sebevědomí, apod.

Středisko pro výchovu k lidským právům a profesní etiku proto ve své činnosti zaměřené na téma policejní práce v interkulturním prostředí prosazuje do roviny hlavních cílů vedle oblasti znalostí stále více i osvojení interkulturních kompetencí v oblasti komunikačních dovedností ve specifické situaci kontaktu policisty s cizincem nebo příslušníkem menšiny a v oblasti hodnotově-postojových orientací cílových skupin. Tento trend v práci Střediska se výrazně projevuje například v posledních dvou aktivitách vztažených k tomuto tématu.

Po zkušenostech se spíše znalostně orientovanými kurzy multikulturální výchovy učinilo Středisko další krok k podpoře interkulturního soužití a snížení potenciálních tenzí mezi příslušníky minorit nebo cizinci a policisty a v současné době vytváří ve spolupráci s externími lektory za podpory OAMP MV výukový program „komunikační dovednosti se zaměřením na cizince“, ve kterém – jak je zřejmé již ze samotného názvu – leží těžiště cílových kompetencí nikoli ve znalostech, nýbrž v dovednostech. Na hodnotově-postojovou orientaci a komunikační dovednosti (se zahrnutím základní znalostní báze) je zaměřený právě dokončovaný výukový materiál „Policie mezi kulturami“ – výukový komplet sestávající z multimediálního interaktivního CD-ROM a doprovodných manuálů (pro učitele a pro studenty). Zde je obsažena nejen řada informací a animací, ale i video-sekvencí zaměřených primárně na působení proti předsudkům a předsudečnému jednání policisty.

Vrátíme-li se na začátek tohoto článku k pojmu marginální skupiny, můžeme konstatovat, že činnost Střediska je zaměřena k tomu, aby se příslušníci těchto skupin v kontaktu s Policií ČR necítili „marginálně“, jako lidé druhé kategorie a na okraji zájmu policistů, nýbrž aby jejich odlišnost od většinové populace byla vnímána jako součást naší společnosti, aby jejich místo v této společnosti nebylo „na okraji“, nýbrž „mezi“ ostatními.

Mgr. Bc. Jiří SŮVA
Plk. Mgr. Ing. Bc. Jiří ZLÁMAL,
Ph.D.

¹⁾ *Uvedené publikace si můžete přečíst anebo stáhnout na webových stránkách VPŠ a SPŠ MV v Praze www.skolamv.cz*

