# Opatření ke snížení rychlosti

Publikováno: 7. 3. 2007

---

Zdroj: www.swov.nl

Opatření, která by měla zaručit to, že řidiči nebudou jezdit příliš rychle, jsou rozdělena do tří kategorií (v anglickém prostředí se hovoří o tzv. „třech E“ – Engineering, Education, Enforcement):

- Technologie (podoba infrastruktury a vozidla)
- Vzdělávání (auto/školy, kurzy, informovanost)
- Donucení (zákonem), vymáhání práva

Některá opatření jsou kombinací „Technologie“ a „Donucení“:

- určení rychlostního limitu na určité komunikaci; v závislosti na něm návrh/změna projektu komunikace
- technická opatření kladená na vozidlo/vybavení vozidla;¨
- silniční značení určující rychlostní omezení.

Tyto opatření budou popsány v části Technologie.

## Technologie: Infrastruktura

### Kategorizace komunikací

Důležitým nástrojem kontroly rychlosti řízení je kategorizace komunikací podle jejich funkce (průjezdová funkce, rozřaďovací/sběrná funkce, a funkce obslužná). Tento přístup určuje správnou rychlostní kategorii, v kombinaci s logickou, na rychlosti závisející dispozicí komunikace.

### Podoba infrastruktury: potřeba větší logičnosti

Dispozice komunikace musí být přizpůsobena funkci komunikace. To je zjevné zejména v případě dálnic a obytných zón Dispozice ostatních komunikací, především těch s povolenou rychlostí 80 a 50 km/h se však také značně liší. Na průjezdních komunikacích je obecně možná souvislá rychlá jízda, na rozřaďovacích/sběrných komunikacích je rychlostní limit nižší a na místních obslužných komunikacích je nízká povolená rychlost. Dispozice komunikace by měla „automaticky“ vést k požadované rychlosti.

Existuje rozsáhlá diskuze nad tím, zda zvyšovat limit, který nikdo nedodržuje. To by však pravděpodobně vedlo k ještě rychlejší jízdě a s ní související nehodovostí. Navíc, změna právního opatření, protože ho nikdo nedodržuje, je diskutabilní.

Bylo by možné zkoumat, zda je rozumné zavedení více rozlišených rychlostních limitů. Podmínkou toho však je stanovit spolehlivý vztah mezi dispozicí komunikace a maximální povolenou rychlostí.

### Nahrazení průsečné křižovatky okružní křižovatkou

Nahrazení „obyčejných“ průsečných křižovatek okružními křižovatkami učinilo tyto křižovatky mnohem bezpečnějšími.

Výsledek nahrazení 178 křižovatek okružními křižovatkami (Van Minnen, 1995).

| jednotka | % snížení |
|---|---|
| počet nehod | 51 |
| počet obětí (průměr) | 76 |
| počet obětí (motoristé) | 95 |

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

| | |
|---|---|
| počet obětí (cyklisté) | 44 |

Poměrně malé snížení v případě cyklistů je dáno převážně díky okružním křižovatkám s cyklistickou stezkou a vysokou hustotou motorových vozidel.

**Obytné zóny a zóny 30 (km/h)**

Princip obytných zón byl zaveden v 70tých letech 20. století s příznivými výsledky pro bezpečnost dopravy. V současné době jsou obytné zóny plánované jako zóny s povolenou rychlostí 30 km/h.

- V 80tých letech vyústilo opatření na snížení rychlosti ve dvou městských experimentálních oblastech k redukci počtu obětí o 70 % (Janssen & Verhoef, 1989). V pozdější studii zahrnující zhruba 150 zón 30 (km/h) bylo průměrné snížení nehodovosti 23 %. Snížení počtu nehod, při nichž byl někdo zraněn, bylo13 % (Vis & Kaal, 1993).
- V roce 1997 vypracovalo SWOV minimální požadavky, které by měly zóny (30 km/h) splňovat (Van Minnen, 1997).
- V roce 1998 bylo 15 % vhodných oblastí zařazeno jako zóny 30 (km/h). Podle holandské národního programu **„Start-up Programme Sustainably Safe“** musí být pod zónu 30 do konce roku 2002 zahrnuto 50 % oblastí. Na splnění tohoto limitu je vyčleněna státní podpora

**Optické zužování**

Výchozím bodem pokusu s optickým zužováním, který proběhl v provincii **Drenthe byl předpoklad**, že ke snížení rychlosti dochází při:

- zvýšeném riziku a z něho plynoucího pocitu nepohodlí,
- vyvolání nejistoty,
- řízení vyžadujícím vyšší míru pozornosti.

Experimentální silnice vypadaly následovně:

- využitelná šířka vozovky 2,25 metrů;
- střídavě rozmístěné 4 metry zdrsnělých a 4 metry hladkých pruhů podél strany vozovky namísto obvyklé postranní čáry;
- „žebrované“, 30 cm široké vodorovné dopravní značení uprostřed vozovky;
- dopravní značka s nápisem „80; změna podmínek“ na začátku komunikace;
- varovné žluté ukazatele podél cesty s dopravními značkami s nápisem „80“ (běžné, bílé ukazatele byly odstraněny na všech místech s výjimkou zatáček).

Tyto čtyři experimentální komunikace byly různými typy komunikací s maximální povolenou rychlostí 80 km/h; ke každé z nich byla přidělena kontrolní komunikace.

Počáteční výsledky experimentu s omezením rychlosti v Drenthe.

| | **počet nehod** |
|---|---|
| experimentální cesty | -36% |
| kontrolní cesty | +17% |

Výsledky byly povzbuzující. Rychlost a počet nehod na experimentálních komunikacích poklesly (Steyvers et al, 1994).

**Stálé a dynamické varovné dopravní značení**

Řidiči mohou být upozorněni na místní rychlostní omezení pomocí stálého nebo dynamického varovného dopravního značení. Dynamické značení, například s textem „jedete příliš rychle“, se rozsvěcuje pouze při porušení předpisů. Může být přizpůsobeno podmínkám jako je dopravní zácpa, mlha nebo kluzká vozovka. Díky tomu jsou přesvědčivější a mají tak déle trvající účinek.

Na komunikacích v blízkosti školy v Haagu, kde byly s úspěchem vyzkoušeny tři typy tohoto značení,

došlo k nejvyššímu poklesu průměrné rychlosti (o 5 km/h) za pomocí dynamického značení varujícího delikventy.

Na křižovatce v provincii **Friesland**, kde byla snížena maximální povolená rychlost na silnicích první třídy místně na 70 km/h a kde byli účastníci silničního provozu nejprve upozorněni pomocí stálého a posléze dynamického značení,došlo ke snížení ukazatele V85 z 96 km/h na přibližně 70 km/h. (Ukazatel V85 udává rychlost, kterou nepřekročí 85 % vozidel).Tento účinek přetrval ještě rok po instalaci systému.

### Rychlostní omezení v současnosti a v budoucnosti

V Nizozemí platí pouze pevně stanovená rychlostní omezení. Dopravní úřad může určovat vhodnou rychlost. Velké množství deliktů poukazuje na to, že mnoho řidičů nepovažuje současná omezení za věrohodná – to je trvalým problémem. Důležitou příčinou je fakt, že zatímco omezení jsou pevně daná, dopravní podmínky se zásadně proměňují. Je třeba podrobit zkoumání, zda by, kromě současných pevně daných omezení, neměly být zavedeny flexibilní, inteligentnější limity. To vyžaduje, aby pro uživatele vozovky bylo jasně stanoveno, jaký je daný limit „tady a teď“. To by mohlo být zajištěno projekcí daného omezení na přední skla vozidla či, v případě dálnic, na panely umístěné nad komunikací.

## Technologie: vybavení vozidel - ISA a tempomaty

Omezovače rychlosti jsou jedním z nejefektivnějších způsobů zamezování příliš vysokým rychlostem. Jsou používány jen pokud je jejich užití povinné, jako je tomu v současné době pro nákladní automobily. V Nizozemí 40 % motoristů uvádí, že by uvítali zařízení, které napomáhá udržet rychlost vozidla pod maximální povolenou hodnotou.

V březnu roku 1995 si nižší komora parlamentu vyžádala experiment s „inteligentním adaptérem rychlosti“ (intelligent speed adapter, ISA). ISA je kolektivní označení pro systémy měřící, a v případě potřeby též upravující, rychlost vozidla. Pilotní studie, během níž bylo toto zařízení testováno a vyhodnoceno, mezitím proběhla v Tilburku. Výsledkem je zjištění, že ISA může vést ke snížení počtu (vážných) zranění o 25-30 % v případě, že je toto zařízení nainstalováno celoplošně a pokud lze zajistit, že nikdo nepřekračuje dané povolené rychlostní limity.

42 % motoristů by uvítalo (dobrovolně nainstalované) tempomaty. Tempomaty by vyřešily problém řidičů jedoucích příliš rychle nedobrovolně a bez svého vědomí. Pořízení si tempomatu lze podpořit zdůrazněním výhod, které mohou být dále posíleny efektivními rychlostními kontrolami.

## Vzdělávání

### Vzdělávání: autoškola

Budoucí řidiči se musí naučit tomu, co znamená bezpečná rychlost. To zahrnuje například pochopení významu omezení, důvodů pro tato omezení, přizpůsobení vlastní rychlosti podmínkám apod. Musejí se také naučit předvídat a včas přizpůsobit rychlost.To, jak důležité je toto nakládání s rychlostí od samého začátku, se ukazuje na skutečnosti, že začínající, mladí řidiči jsou vystaveni třikrát vyššímu riziku zranění v důsledku nehody než zkušení řidiči a že přitom hraje důležitou roli příliš rychlá jízda.

Pro schopnost naučit se pracovat s rychlostí během řízení je u začínajících řidičů o to důležitější, aby byly rychlostní režimy ve shodě se skutečnou rychlostí. V současnosti tomu tak často není. Je příznačné, že zkoušející v holandském Central Bureau of Driving Licences někdy, z důvodu bezpečnosti, podněcují kandidáty, aby „jeli s davem“. To, zdá se, nevzbuzuje hluboký respekt k dodržování rychlostních omezení. Jsou zaznamenány pozitivní zkušenosti s dodatečnými výukovými lekcemi řízení, zacílené na přizpůsobení rychlosti podmínkám a na lepší odhad brzdné vzdálenosti; jejich skutečný vliv však ještě nebyl prozkoumán (Wittink & Twisk, 1990).

### Vzdělávání: školy

Rychlost je v naší společnosti často vnímaná jako něco pozitivního. Podle Eversdijka (2000) není nejdůležitějším motivem dodržování maximální povolené rychlosti bezpečnost, ale v mnohem větší míře jde o snahu vyhnout se pokutě. Navíc přibližně čtvrtina motoristů tvrdí, že mají rádi rychlou jízdu. Nejčastějším uváděným důvodem pro překročení povolené rychlosti snaha o přizpůsobení se okolnímu provozu.Uvedená fakta nenabízejí příliš pozitivní perspektivu, co se týče výchovy k uměřenosti v případě rychlosti jízdy.

Ve školách či ve výukových kurzech musí být vytvořena pozitivní „sociální atmosféra“ v osvětlování smyslu dopravních měření rychlosti. V hodinách dopravní výchovy může pro školáky sloužit jako výchozí bod zvládání zacházení s rychlostí jízda na kole či na (lehkém) mopedu. Jak ve školách, tak v kurzech musí být budoucí řidiči také obrněni proti sociálnímu tlaku, požadujícímu rychlejší jízdu.

### Vzdělávání: informovanost veřejnosti

#### Stimulace

Informační kampaně jsou nejefektivnější jako podpora policejních kontrol, mohou však být využity i k otevření problematiky příliš rychlé jízdy a k propagaci této problematiky mezi občany. Tyto typy kampaní nevedou přímo ke změně chování, ale primárně fungují na principu podpory ostatních opatření. Takovéto kampaně musejí být tedy doplněny o další opatření a být prováděny pouze tehdy, je-li jisté, že je nutné vzbudit obecné povědomí o daném problému.

#### Poskytování informací

Kampaně mohou být také využité pouze pro poskytování informací. To se týká převážně doporučení vztahujících se k tomu, jak přizpůsobit rychlost obtížným situacím.

#### Vliv na sociální prostředí

Kromě přímého zaměření na individuálního účastníka silniční dopravy mohou být kampaně také zacílené na jeho/její sociální prostředí. Například na posílení – pozitivních – norem, kterými se řídí většina: „rychlost zabíjí“.

Dalším problémem je komerční tlak vedoucích k rychlé jízdě: obchodní společnosti by měly být informovány o tom, že ve skutečnosti dochází jen k minimální časové úspoře, a též o výhodách méně časté rychlé jízdy.

## Donucení: policejní kontroly – s využitím počítačů či bez nich

Dokud nebude problém vysokých rychlostí při řízení vyřešen na úrovni infrastruktury, budou policejní kontroly nezbytné. Vynucování práva je často nahlíženo jako reaktivní/represivní opatření. Na prvním místě je však vedeno snahou zamezit nebezpečnému chování – tedy rychlé jízdě. Rozsáhlé dopravní kontroly jsou výborným opatřením z krátkodobého hlediska. Pokud je vyžadován dlouhodobý účinek, je nutné prodloužit kontrolní opatření.

### Využití počítačů, úsekové kontroly

Stále více policejních aktivit využívá kvůli zvýšení efektivity pro své účely počítače. Automatické kamery a pokuty založené na zaznamenání státní poznávací značky mohou vést, spolu s efektivním využitím policejní pracovní síly, k častějším a efektivnějším kontrolám; a tím také ke zvýšení pravděpodobnosti přistižení. Pokud si to uvědomí účastníci silničního provozu, poklesne procento delikventů a spolu s ním i tlak na veřejnou prokuraturu a soudy.

Na holandské dálnici A2 byl testován systém úsekového měření rychlostí po dobu pěti měsíců v letech 1997 a 1998. Každý jízdní pruh byl vybaven detekčními smyčkami. Na sloupech byly připevněny kamery. Bylo zaznamenáváno schéma jízdy každého jednotlivého vozidla. Na úseku v délce 750

a 2000 metrů byla určována průměrná rychlost projíždějících vozidel. Motoristé byly dopředu varováni dopravním značením. Pokud průměrná rychlost vozidla překročila povolený limit, bylo zaznamenáno číslo státní poznávací značky a další údaje o vozidle. Především zpracování dat může být i dále prováděno pomocí počítačů.

**Výběr kontrolních stanovišť**

Rychlostní kontroly mohou být prováděny z různých důvodů a na různých místech:

- místně, tj. před nebezpečnou zatáčkou nebo křižovatkou;
- na nebezpečných úsecích silnic, tj. v místě práce na silnici apod.;
- na silniční síti.

Kontroly na určitých stanovištích nebo úsecích silnic jsou většinou prováděny v důsledku častých nehod. Tyto kontroly by měly být předem známy, aby se zvýšil jejich preventivní účinek. Kontroly silničních sítí by také měly být doprovázeny zvýšenou informovaností, avšak čas a místo jejich konání musí být nepředvídatelné. Subjektivní pravděpodobnost přistižení může být zvýšena například oznámením „vaše rychlost byla měřena“, umístěným těsně za kontrolním místem.

**Podoba kampaně**

Policejní kontroly jsou často dopředu ohlašovány, spolu s místem a dobou jejich konání. Jejich účinek na chování účastníků silničního provozu je tak omezen na daný čas a místo.

Bez ohledu na typ přestupku je hlavním důsledkem policejních kontrol zvýšení subjektivní pravděpodobnosti přistižení. Návrh řešení na jejich provádění je následující:

- náhodné kontroly (všichni projíždějící řidiči nebo, v každém případě náhodný, vzorek),
- veřejná informovanost o kontrolách,
- zjevná viditelnost kontrol,
- nepředvídatelnost času a místa,
- navýšení kontrol v místech častých nehod a vysokých rychlostí,
- volba kontrolních stanovišť tak, aby bylo těžké se jim vyhnout,
- opakování a kontinuita kontrol.

**Projekty dopravní kontroly na silnicích ve městech**

Pokusy s kontrolami prováděnými městskou policií (radarové kontroly se stavění podezřelých vozidel) ukázaly, že efektivita kontrol je úzce svázaná s časem a místem jejich provádění. Během pokusů v Rotterdamu a Amsterodamu se ukázalo, že změny infrastruktury měly větší vliv než stavění řidičů a policejní kontroly (Rooijers, 1990, 1992).

Experiment v Leidenu zaměřený na kontrolu a poskytnutí informací o konzumaci alkoholu, rychlosti a zádržných systémech, měl také malý vliv na změnu rychlosti jízdy. Nejzávažnějším důvodem pro to byl fakt, že velké množství pokut bylo nízké, neboť více než polovina z nich musela být zaplacena na místě kontroly (Mathijssen, 1992).

Kontrolní kampaň spojená s veřejnou informační kampaní (šířenou v tisku, v lokálním rádiu a televizi a v podobě plakátů umístěných podél cesty) situovaná na průtahu v Eidhovenu vedla po dvou měsících k následujícím výsledkům:

- průměrná rychlost poklesla o několik km/h,
- počet delikventů klesl zhruba o10%.

Přesto zůstal počet delikventů značně vysoký: jejich podíl byl stále 29 %, dokonce na silnici s omezením rychlosti na 50 km/h, přístupné všem typům dopravních prostředků. Bylo zamýšleno umístit kontroly na každé stanoviště po dobu jednoho měsíce, deset hodin denně; byla však realizována pouze třetina tohoto plánu. Navíc dopravní značka s nápisem „Vaše rychlost byla měřena.

Policie“, která měla zajistit vyšší subjektivní pravděpodobnost přistižení, byla použita pouze občas.

**Projekty dopravní kontroly na silnicích s max. rychlostí 80 km/h**

Na silnicích s povolenou rychlostí do 80 km/h se ukázaly jako efektivní obzvláště projekty dopravní kontroly s automatickou kontrolou a zpětnou vazbou. Ze čtyř experimentů na úsecích v provinciích Utrecht, Overijssel, Gelderland a Severní Brabant vyplynulo následující zjištění:

- snížení průměrné rychlosti o 6 km/h;
- snížení podílu delikventů z téměř 40 % na něco přes 10 %;
- snížení počtu nehod o 35 %.

Experiment zahrnoval následující opatření:

- oznámení v místním tisku;
- stálé varovné značení s nápisem: „max. 80 km/h“;
- dynamické značení pro delikventy: „jedete příliš rychle“;
- radar/kamera na 3-4 místech v každé sekci o délce 10-20 km;
- měření rychlosti pro účely výzkumu na nohy místech poděl daného úseku.

Subjektivní pravděpodobnost přistižení byla vysoká: díky tomu bylo značně omezeno množství spáchaných přestupků. Zničení radaru/kamery vyústilo v přerušení kontrol na několik týdnů. (Oei & Polak, 1995). Na jedné z komunikací, na níž výzkum proběhl, bylo provedeno hodnocení z dlouhodobého hlediska (šlo o silnici podél kanálu Zuid-Willems v Severním Brabantu). Ačkoli v dané době neprobíhaly téměř žádné kontroly, mnoho lidí se domnívalo, že jsou stále prováděny. Na konci pokusu bylo zjištění, že jeho účinky na snížení rychlosti a nehodovosti byly přítomné i po třech letech od uvedených kontrol (Oei et al., 1995). Po tomto vyhodnocení byly kontroly opět obnoveny v původním rozsahu.

V provinciích Friesland, Overijssel a Flevoland proběhla experimentální policejní kontrola podél silniční sítě, ve snaze stanovit optimální míru policejního dohledu. Experiment sestával z následujících bodů:

- zahájení kampaně tiskovou konferencí;
- výběr komunikací byl proveden na základě odhadu proveditelného snížení počtu nehod;
- policejní radar a kontrolní kamera byly umístěny na nenápadném vozidle, které setrvávalo na stejném místě po dobu 1-2 hodin;
- ke zvýšení subjektivní pravděpodobnosti přistižení to byla použita dopravní značka umístěná za kontrolním stanovištěm s nápisem „Vaše rychlost byla měřena. Policie“.

Výsledkem bylo snížení ukazatele V85 o 4-5 km/h (Oei & Goldenbeld, 1995)Tři roky po ukončení experimentu ve Frieslandu měly kontroly probíhající pouze jednou měsíčně stále pozitivní efekt. Bylo důležité, že řidiči nikdy nevěděli s jistotou, zda na stanoviště umístěné vedle cesty obsahovalo radar nebo ne.

V únoru roku 1998 začal ve Frieslandu ambiciózní projekt zesílení dopravních kontrol „Fríské silnice“ (Friesian Roads). Na počátku roku 1998 byl proveden soupis rychlostních kontrol na dvaceti nejnebezpečnějších úsecích silnic s max. povolenou rychlostí 80 a 100 km/h. Zvláštní pozornost byla navíc v celé provincii věnovaná konzumaci alkoholu za volantem a používání bezpečnostních pásů a helem.Zesílené rychlostní kontroly vedly ke snížení počtu delikventů na většině zvolených úseků v průběhu prvních patnácti týdnů fungování projektu (Goldenbeld, Mathijssen, and Bunk, 1999). Poté byla rychlost jízdy sledovaných řidičů více méně stabilizovaná. Bezpečnost dopravy se na úsecích silnic se zesílenou policejní kontrolou zlepšila, oproti silnicím v dané provincii, kde k tomuto zesílení nedošlo.

**Projekty dopravní kontroly na dálnicích**

Projekty dopravní kontroly probíhají také na dálnicích. Účelová dopravní kontrola (Goal-oriented

Traffic Surveillance;GTS) prováděná na dálnici A2 mezi Amsterodamem a Eindhovenem byla zaměřena na dosažení maximálního efektu při vynaložení minimálního úsilí. Byl učiněn pokus o snížení procenta přestupků prostřednictvím zvýšení objektivní a subjektivní pravděpodobnosti přistižení. Toho mělo být dosaženo kombinací rozsáhlé veřejné kampaně a intenzivních policejních kontrol.

Výsledky účelové dopravní kontrol na dálnici A2.

| | **% přestupků** | |
|---|---|---|
| | **1993** | **1999** |
| úseky 120 km/h | 17 | 13 |
| úseky 100 km/h | >50 | 20 |

To, že je procento přestupků na úsecích s max. povolenou rychlostí 100 km/h vyšší, je mimo jiné dáno tím, že z dopravního značení není vždy zcela zjevný rozdíl mezi úsekem s max. rychlost 100 a 120 km/h.

Udané hodnoty 13 % a 20 % představují příliš pozitivní výsledek, daný možnou odchylkou (correction margins) při měření rychlosti. Více než 50 % delikventů spadá pod tuto odchylku, přesto, že překročili povolenou rychlost. Tito řidiči proto nebyli pokutováni a v důsledku toto měření pravděpodobně neovlivní jejich chování.

Původně kontrolovaná oblast dálnice A2 byla postupně rozšířena o další připojené úseky. To umožnilo dosáhnout, s vynaložením stejného úsilí, podobnou redukci podílu přestupků na úseku dlouhém 125 kilometrů, k jaké došlo na původním úseku mezi Amsterodamem a Utrechtem dlouhém 30 km. Je to dáno tím, že někteří uživatelé připojených úseků už byli se systémem GTS-kontrol obeznámeni. Tato metoda „ropné skvrny“ byla využita také ve dvou GTS-projektech na připojených komunikacích A9 a N59.

Dodatečné pozitivní účinky projektu dopravní kontroly:

- klidnější a vyrovnanější jízda;
- snížení pocitu ohrožení u účastníků dopravního provozu;
- vyšší průměrná rychlost během dopravní špičky;
- lepší využití pravostranných pruhů;
- snížení spotřeby paliva o zhruba 6 %;
- odhadované snížení emisí uhlovodíku (2 %), oxidu uhličitého (6%) a oxidu uhelnatého (10%).

Počet vyřízených předvolání byl nízký v porovnání s ostatními sledovanými dálnicemi. To poukazuje na méně extrémní (>40 km/h) překračování povoleného rychlostního limitu.

## Alternativy trestu – výukové kurzy, odměňování

Novou nabídkou pro delikventy je účast v dopravních kurzech, která nahrazuje část pokuty nebo trestu odnětí svobody. Toto opatření je v Nizozemí právně platné pouze v případě řízení pod vlivem alkoholu.

V roce 1998 prováděla dopravní policie v Amsterodamu experiment, během něhož mohli řidiči, kteří ve městě překročili povolenou rychlost o více než 30 km/h, dosáhnout snížení pokuty o 200 (čeho??), pokud by se zúčastnili tříhodinového výukového programu zaměřeného na zvyšování rychlosti během jízdy. Porovnání výsledků před- a po- provedené po měsíci od výzkumu vykázalo mírný pozitivní účinek v sebekontrole ve vztahu k rychlosti jízdy u účastníků kurzu v porovnání s těmi, kteří zaplatili plnou výši pokuty (Brouwer & Heidstra, 1998). Tento experiment však nebyl dále rozváděn.

Alternativou k trestům za nesprávné chování je odměňování správného chování. V Nizozemí dosud neproběhl žádný výzkum, který by byl zaměřen na odměňování ve spojení s rychlostí jízdy.

Především v případě používání bezpečnostních pásů může být příslib materiální odměny stejně

efektivní jako tresty (Hagenzieker, 1999).

Zahraniční firmy mají také zkušenosti s odměňováním zaměstnanců, pokud u nich během řízení nedojde k poškození vozidla. Objem peněz ušetřený snížením počtu nehod je někdy mnohem vyšší než náklady vynaložené na odměňování.

**Veřejná informovanost o trestní vymahatelnosti**

Informovanost veřejnosti sloužící jako podpora činnosti policie má sloužit:

- ke zvýšení subjektivní pravděpodobnosti přistižení;
- k informovanosti o rozsahu trestu (v jakých situacích dojde k zabavení vašeho řidičského průkazu/vozidla);
- k informovanosti o důležitosti policejních kontrol;
- k šíření informací o výsledcích těchto kontrol.

**Informace o policejních kontrolách**

Přehled projektů dopravních kontrol obsahují různé zprávy (Rooijers, de Waard en Söder 1992; Zaal, 1994; Goldenbeld, 1993, 1994; Goldenbeld et al., 1999; ETSC, 1999).

Všechny metody rychlostních kontrol, které jsou zde pojednávány, vedly ke snížení rychlosti jízdy. Je však třeba vzít v úvahu, že jde často o:

1. dočasný (významný) účinek, který později vymizí
2. relativně významný účinek pouze v bezprostředním okolí kontrolního stanoviště