

# **Analýza dopravních nehod a hodnocení kritických míst v okrese Uherské Hradiště**

Kateřina Sluková

---

Bakalářská práce  
2016



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta logistiky a krizového řízení

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Fakulta logistiky a krizového řízení

Ústav krizového řízení

akademický rok: 2015/2016

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Kateřina Sluková**  
Osobní číslo: **L13278**  
Studijní program: **B3909 Procesní inženýrství**  
Studijní obor: **Ovládání rizik**  
Forma studia: **prezenční**

Téma práce: **Analýza dopravních nehod a hodnocení kritických míst v okrese Uherské Hradiště**

Zásady pro vypracování:

1. Zpracujte literární rešerši k problematice dopravních nehod.
2. Proveďte rozbor současného stavu v oblasti silniční dopravy.
3. Navrhněte opatření k odstranění příčin zvýšené nehodovosti.



Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

[1] ANDRES, Josef a Josef MIKULÍK. Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2001, 38 s., barev. příl. ISBN 80-902-1419-3.

[2] BERAN, Tomáš a Josef MIKULÍK. Dopravní nehody. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2007, 171 s. Rady a tipy pro řidiče (Computer Press). ISBN 978-80-251-1791-0.

[3] CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

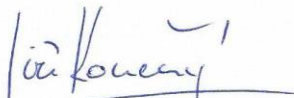
Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Ivan Mašek, CSc.**  
Ústav ochrany obyvatelstva  
Datum zadání bakalářské práce: **5. února 2016**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **9. května 2016**

V Uherském Hradišti dne 12. února 2016



doc. RNDr. Jiří Dostál, CSc.  
*děkan*



Ing. et Ing. Jiří Konečný, Ph.D.  
*ředitel ústavu*

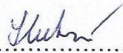
**Prohlašuji, že**

- beru na vědomí, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen v příruční knihovně Fakulty logistiky a krizového řízení Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně a jeden výtisk bude uložen u vedoucího práce;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

**Prohlašuji,**

- že jsem na bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

V Uherském Hradišti

  
.....  
podpis studenta

## **ABSTRAKT**

Tato bakalářská práce analyzuje kritické lokality na pozemních komunikacích v okrese Uherské Hradiště. Práce je rozdělena na teoretickou část a praktickou část. Teoretická část vysvětluje pojmy související s dopravou a dopravními nehodami. Praktická část obsahuje popis silniční dopravy v okrese Uherské Hradiště. Na základě policejních statistik byly vybrány dvě kritické lokality a pomocí skórovací metody byla navržena bezpečnostní opatření, která by měla vést ke snížení nehodovosti. Použila jsem SWOT analýzu, kde jsem identifikovala silné a slabé stránky při dopravní nehodě v navržených kritických lokalitách.

Klíčová slova: doprava, analýza, dopravní nehoda, okres Uherské Hradiště.

## **ABSTRACT**

The aim of this bachelor thesis is to analyze the critical localities of road transport in the region of Uherské Hradiště. This work is divided into two parts, the first part includes the explanation of the theory and the second part is practical. The theoretical part describes the basic words related to transport and the traffic accidents. The practical part includes the description of the traffic situation in the region of Uherské Hradiště. According to police statistics two critical localities were chosen. Safety procurements of reducing traffic accidents were suggested as the results of scoring method. I used SWOT analysis, where I identified strengths and weaknesses in a traffic accident in the proposed critical locations.

Keywords: transport, analysis, accident, region of Uherské Hradiště.

Chtěla bych poděkovat doc. Ing. Ivanu Maškovi, CSc., za vedení mé bakalářské práce, cenné rady, trpělivost a odborný dohled. Děkuji také své rodině, příteli, všem blízkým a přátelům, kteří mi po celou dobu studia, i při vypracování závěrečné práce, byli nepostradatelnou podporou.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Motto:

„Není nám dovoleno vědět vše“.

Horatius Quintus Flaccus

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>10</b>
<b>1 LEGISLATIVNÍ OPORA V OBLASTI SILNIČNÍ DOPRAVY</b> .....	<b>11</b>
1.1 ZÁKLADNÍ PRÁVNÍ PŘEDPISY .....	11
<b>2 TERMINOLOGIE V SILNIČNÍ DOPRAVĚ</b> .....	<b>13</b>
2.1 DEFINICE ZÁKLADNÍCH POJMŮ .....	13
<b>3 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O NEHODÁCH</b> .....	<b>18</b>
3.1 NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY .....	18
3.1.1 Nehody podle zavinění.....	19
3.1.2 Hlavní příčiny nehod.....	20
3.1.3 Místa nehod a jejich následky .....	21
<b>4 IDENTIFIKACE A ŘEŠENÍ KRITICKÝCH MÍST NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH</b> .....	<b>22</b>
4.1 PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD .....	22
4.2 TYPOLOGIE DOPRAVNÍCH NEHOD .....	23
4.2.1 Význam nehodové typologie při eliminaci míst častých dopravních nehod .....	23
4.2.2 Návrh typologie dopravních nehod .....	24
4.3 VYHODNOCENÍ A ROZPOZNÁNÍ MÍST ČASTÝCH DOPRAVNÍCH NEHOD .....	25
4.4 NÁVRHY OPATŘENÍ NA ODSTRANĚNÍ ZJIŠTĚNÝCH ZÁVAD .....	25
<b>5 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM</b> .....	<b>28</b>
5.1 ZÁKLADNÍ SLOŽKY IZS .....	28
5.2 PŘEDPOKLÁDANÁ ČINNOST SLOŽEK IZS PŘI DOPRAVNÍ NEHODĚ.....	28
<b>6 CÍL PRÁCE A POUŽITÉ METODY</b> .....	<b>31</b>
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>32</b>
<b>7 SILNIČNÍ DOPRAVA V OKRESE UHERSKÉ HRADIŠTĚ</b> .....	<b>33</b>
7.1 POPIS OKRESU UHERSKÉ HRADIŠTĚ .....	33
7.2 PŘEHLED SILNIC V OKRESE UHERSKÉ HRADIŠTĚ.....	34
7.3 PŘEHLED SILNIC VE ZLÍNSKÉM KRAJI .....	38
7.4 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O NEHODÁCH V OKRESE UHERSKÉ HRADIŠTĚ .....	39
<b>8 KRITICKÁ LOKALITA: BUCHLOVSKÉ HORY, SILNICE I/50</b> .....	<b>40</b>
8.1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU.....	40
8.1.1 Základní údaje o nehodách.....	42
8.2 SWOT ANALÝZA .....	43
8.3 SKÓROVACÍ METODA S MAPOU RIZIK .....	44
8.3.1 Identifikace rizik v Buchlovských horách.....	44
8.3.2 Ohodnocení rizik v Buchlovských horách. ....	44
8.3.3 Návrh na opatření rizik v Buchlovských horách. ....	49
<b>9 KRITICKÁ LOKALITA: PRŮTAH STARÉ MĚSTO, UHERSKÉ HRADIŠTĚ, KUNOVICE; SILNICE I/55</b> .....	<b>50</b>

9.1	ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU.....	50
9.1.1	Základní údaje o nehodách.....	52
9.2	SWOT ANALÝZA .....	53
9.3	SKÓROVACÍ METODA S MAPOU RIZIK .....	54
9.3.1	Identifikace rizik .....	54
9.3.2	Ohodnocení rizik .....	54
9.3.3	Návrh na opatření rizik.....	59
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>60</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>61</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>	<b>63</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>64</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>65</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>68</b>



## ÚVOD

Doprava je všude kolem nás, je nezbytnou součástí našeho života. Zajišťuje přepravu osob, věcí, ale také informací a energie. Doprava tak naplňuje potřeby lidí a plní významnou společenskou a ekonomickou funkci. Na druhou stranu doprava mnoha negativními způsoby ovlivňuje životní prostředí, a to nejen samotnou krajinu, ale i rostliny a živočichy v ní žijící. A samozřejmě má také výrazné negativní dopady na člověka a jeho zdraví, ať mluvíme o silniční, železniční, vodní nebo letecké dopravě. Má bakalářská práce se bude zabývat pouze jedním druhem dopravy, a to silniční dopravou, která v průběhu minulého století zaznamenala celosvětově velký rozmach a nárůst.

Silniční doprava je velmi rozšířenou dopravou po celém světě. Zajišťuje přepravu osob i nákladů, zejména na krátké vzdálenosti a má rozhodující podíl na světovém objemu přepravy osob i zboží.

Díky prudké expanzi motorových vozidel na pozemních komunikacích vzrůstá i možnost výskytu rizik. Jelikož je rizik mnoho, zaměřila jsem se na konkrétní oblast, a to na dopravní nehody.

Snad každý se setkal při cestě do školy či do práce s dopravní nehodou, ať již jako přímý účastník, nebo jako přihlížející. Dopravní nehody jsou v podstatě jevy, které zanechávají dočasné, ale i trvalé změny na zdraví jejich účastníků, na technickém stavu dopravních prostředků a někdy i na pozemní komunikaci.

Ke snížení dopravních nehod je nutné analyzovat příčiny vzniku dopravních nehod, pokusit se zlepšit například technické vybavení vozidel po stránce bezpečnosti, technický stav pozemních komunikací, dokonalejší přípravu nových řidičů a zkvalitnění přípravy řidičů současných.

Téma své bakalářské práce jsem si vybrala proto, že jsem aktivní řidičkou a na kritických lokalitách se pohybuji dennodenně a nelíbí se mi vysoký výskyt dopravních nehod, neohleduplnost a chování některých řidičů na pozemních komunikacích. Proto jsem se v praktické části rozhodla věnovat jejich analýze.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

# 1 LEGISLATIVNÍ OPORA V OBLASTI SILNIČNÍ DOPRAVY

## 1.1 Základní právní předpisy

### **Zákon č. 111/1994 sb., o silniční dopravě**

„Zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podmínky, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.“ [1]

### **Zákon č. 13/1997 sb., o pozemních komunikacích**

„Zákon upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů, výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.“ [2]

### **Zákon č. 361/2000 sb., o provozu na pozemních komunikacích**

„Zákon upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích.“ [3]

### **Zákon č. 56/2001 sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**

„Zákon upravuje tyto podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích:

- a) Registraci vozidel a vyřazení vozidel z registru,
- b) technické požadavky na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích,
- c) práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla a pohonné hmoty,
- d) práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel,
- e) práva a povinnosti stanice technické kontroly a stánice měření emisí,
- f) kontroly technického stavu vozidel v provozu.

Zákon upravuje výkon státního dozoru v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích. Zákon se nevztahuje na vojenská vozidla.“ [4]

**Zákon č. 12/1997 sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích**

„Státní správu ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích vykonává podle tohoto zákona Ministerstvo vnitra a Policie České republiky.“ [5]

**Zákon č. 239/2000 sb., o integrovaném záchranném systému**

„Tento zákon vymezuje integrovaný záchranný systém, stanoví složky integrovaného záchranného systému a jejich působnost, pokud tak nestanoví zvláštní právní předpis, působnost a pravomoc státních orgánů a orgánů územních samosprávných celků, práva a povinnosti právnických a fyzických osob při přípravě na mimořádné události a při záchranných a likvidačních pracích a při ochraně obyvatelstva před a po dobu vyhlášení stavu nebezpečí, nouzového stavu, stavu ohrožení státu a válečného stavu.“ [6]

**Vyhláška č. 341/2014 Sb. Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**

„Tato vyhláška se použije na právní vztahy v oblasti schvalování technické způsobilosti a na technické podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích, které nejsou upraveny přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím schvalování technické způsobilosti vozidel kategorií L, T, C a R1.“ [7]

**Vyhláška č. 32/2001 sb., vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o evidenci dopravních nehod**

„Tato vyhláška upravuje způsob vedení záznamů v evidenci dopravních nehod, podrobnosti o údajích v evidenci dopravních nehod a způsob předání podkladů do centrální evidence dopravních nehod.“ [8]

## 2 TERMINOLOGIE V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

### 2.1 Definice základních pojmů

Pro snadnější pochopení dané problematiky jsou definovány následující pojmy:

Definice základních pojmů dle Metodiky identifikace a řešení míst častých dopravních nehod. [9]

#### Dopravní nehoda

- je mimořádná událost v silničním provozu (havárie, srážka apod.), při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla.

#### Nehodové místo

- je takové, kde dochází k častým dopravním nehodám.

#### Nehodový úsek

- je takový, kde na vzdálenost větší než 250 m dochází k nahromadění nehodových míst.

#### Nehodová lokalita

- je část plochy, či území s více nehodovými místy.

#### Místo častých dopravních nehod

- je takové, na kterém došlo k většímu počtu dopravních nehod, než je určeno ve výběrovém kritériu.

#### Úsek častých dopravních nehod

- je takový, kde na vzdálenost větší než 250 m dochází k nahromadění míst častých dopravních nehod.

#### Účastník dopravní nehody

- je to každá osoba, která se přímým způsobem účastní na nehodě.

#### Usmrcená osoba

- je to osoba, která zemře při dopravní nehodě, nebo pokud při dopravní nehodě došlo k újmě na zdraví, na jejíž následky osoba zemřela nejpozději do 30 dnů.

**Výběrové kritérium**

- je kritérium označující soubor limitujících ukazatelů a hraničních hodnot, které slouží ke stanovení míst častých dopravních nehod.

**Typ nehody**

- je to popis charakteristických vlastností a okolností nehodového děje. Každému jednotlivému typu nehody jsou přiřazeny charakteristické jízdní manévry.

**Typologie dopravních nehod**

- je to zjednodušený systém, který představuje třídění dopravních nehod podle jejich určitých vlastností a okolností majících zásadní vliv na jejich vznik.

**Dopravně – bezpečnostní opatření**

- je to soubor opatření směřujících ke snížení dopravní nehodovosti nehodových míst.

**Identifikace nehodových míst a míst častých dopravních nehod**

- je to proces věcného a polohového určení daných míst.

**Evidence míst častých dopravních nehod**

- je to vytváření a vedení jejich přehledů (grafické nebo tabulkové zpracování) s členěním dle místa a času.

Vymezení základních pojmů, dle Zákona 361/2000 sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. [3]

**Účastník provozu na pozemních komunikacích**

- je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.

**Provozovatel vozidla**

- je to vlastník vozidla nebo jiná fyzická či právnická osoba zmocněna vlastníkem vozidla k provozování vlastním jménem.

**Chodec**

- je to osoba, která táhne nebo tlačí dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na kolečkových bruslích, na lyžích nebo pomocí ručního či motorového vozíku pro invalidy, vede kolo, motocykl do objemu válce 50 cm<sup>3</sup>, psa a podobně.

**Řidič**

- je to osoba, která je účastníkem provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řidičem je i jezdec na zvířeti.

**Vozka**

- je řidič, který řídí potahové vozidlo.

**Vozidlo**

- je motorové, nemotorové vozidlo nebo tramvaj.

**Motorové vozidlo**

- je nekolejové vozidlo poháněné vlastním pohonnou jednotkou a trolejbus.

**Nemotorové vozidlo**

- je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například ruční vozík, jízdní kolo nebo potahové vozidlo.

**Jízdní souprava**

- je souprava složená z jednoho nebo více motorových vozidel a jednoho nebo více přípojných vozidel.

**Vozidlo hromadné dopravy osob**

- je to autobus, trolejbus nebo tramvaj.

**Dálnice**

- je pozemní komunikace označená dopravní značkou "Dálnice".

**Silnice pro motorová vozidla**

- je pozemní komunikace označená dopravní značkou "Silnice pro motorová vozidla".

**Jízdní pruh**

- je část vozovky dovolující jízdu vozidel jiných než dvoukolových (motocyklů) v jednom jízdním proudu za sebou.

**Křižovatka**

- je místo, v němž se pozemní komunikace protínají nebo spojují, za křižovatku se nepovažuje vyústění polní cesty nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci.

**Železniční přejezd**

- je místo, kde se úrovně kříží pozemní komunikace se železnicí, popřípadě s jinou dráhou ležící na samostatném tělese a označené příslušnou dopravní značkou.

Vymezení základních pojmů, dle zákona 13/1997 sb., v platném znění, o pozemních komunikacích. [2]

**Pozemní komunikace**

- je dopravní cesta určená užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:

- a) dálnice,
- b) silnice,
- c) místní komunikace,
- d) účelová komunikace.

**Dálnice**

- je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezinárodní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovněových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.

**Silnice**

- je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť.

Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- a) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- b) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace,



### **Místní komunikace**

- je veřejná přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:
  - a) místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace,
  - b) místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
  - c) místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,
  - d) místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo které je umožněn smíšený provoz.

### **Účelová komunikace**

- je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Příslušný silniční správní úřad může na návrh vlastníka účelové komunikace a po projednání s příslušným orgánem Policie České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně opravných zájmů tohoto vlastníka.

### 3 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O NEHODÁCH

Údaje čerpány ze statistik nehodovosti pro rok 2015. [10]

#### 3.1 Na území České Republiky

Policie České Republiky v roce 2015 šetřila 93 067 nehod, při kterých bylo 660 osob usmrceno, těžce zraněno bylo 2 540 osob a 24 426 osob bylo lehce zraněno. Odhadnutá hmotná škoda policií na místě nehody je 5 439 mil. Kč.

Počet usmrcených osob v roce 2015 byl od roku 1990 třetí nejnižší, počet těžce zraněných osob od roku 1990 je nejnižší a počet lehce zraněných osob je v porovnání od roku 1990 osmý nejnižší.

Každý den Policie ČR šetřila v průměru 255 nehod, bylo usmrceno 1,8 osoby, necelých 74 osob bylo zraněno. Na každý den pak připadá 14 901 712,- Kč odhadu hmotných škod.

V následující tabulce je uvedeno porovnání počtu nehod a jejich následků od roku 2010.

Tabulka 1: Porovnání počtu nehod od roku 2011 – 2015 [10]

Počet nehod a následků, ČR, 2011-2015	Počet nehod	Z toho následky na životě nebo zdraví	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob
2011	75 137	20 487	707	3 092	22 519
2012	81 404	20 504	681	2 986	22 590
2013	84 398	20 342	583	2 782	22 577
2014	85 859	21 054	629	2 762	23 655
2015	93 067	21 561	660	2 540	24 426

Od roku 2011 vyplývá, že v daném období šetřila Policie České Republiky nejvíce nehod v roce 2015 (93 067 nehod) a nejmíň v roce 2011 (75 137 nehod), nejvíce usmrcených bylo v roce 2011 (707 osob) a nejmíň v roce 2013 (583 osob), nejvíce těžce zraněných bylo v roce 2011 (3 092 osob) a nejvíce lehce zraněných pak v roce 2015 (24 426 osob).

### 3.1.1 Nehody podle zavinění

V následující tabulce je přehled o počtech nehod a počtech usmrcených osob podle sledovaných viníků v roce 2015.

Tabulka 2: Přehled viníků a zavinění nehod (tj. % z celkového počtu nehod) [10]

Vznik, zavinění nehod Rok 2015	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcení	tj. %
Řidič motorového vozidla	78 201	84,0	601	91,1
Řidič nemotorového vozidla	2 678	2,9	33	5,0
Chodec	146	1,3	20	3,0
Jiný účastník	146	0,2	0	0,0
Závada komunikace	253	0,3	0	0,0
Technická závada vozidla	461	0,5	2	0,3
Lesní, domácí zvíře	9 635	10,4	1	0,2
Jiné zavinění	464	0,5	3	0,5

Z uvedených údajů nám vyplývá, že nejvíce nehod zavinili řidiči motorových vozidel – 84 % z celkového počtu nehod, největší relativní zvýšení počtu nehod o 22,8 % zaznamenáváme u nehod zaviněných lesní zvěří a domácími zvířaty. Nejmenším počet dopravních nehod byl zaznamenán u jiného účastníka provozu – 0,2 % z celkového počtu nehod.

V roce 2015 zaznamenali 15 101 případů (tj. 16,2 % z celkového počtu nehod), kdy viník nehody z místa ujel. Přitom bylo 14 osob usmrceno a dalších 780 zraněno.

Řidiči s cizí státní příslušností zavinili v roce 2015 na území České republiky 5 654 nehod (tj. 7,2 % z počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel). Při těchto nehodách přišlo o život 49 osob (tj. 7,4 % z celkového počtu) a dalších 1 997 bylo zraněno.

**Nehody osobních automobilů podle objemové třídy.** Počet nehod byl vyšší ve všech kategoriích, nejvyšší rozdíl zaznamenáváme u objemové kategorie 1,5 – 1,9 litru (o 1 721 nehod). Počet usmrcených se snížil v kategorii 2,0 – 3,0 litru (o 8 osob) a v kategorii nad 3,0 litru (o 1 osobu). Největší zvýšení počtu usmrcených osob evidujeme v kategorii 1,5 – 1,9 litru (o 11 usmrcených).

**Nehody zaviněné řidiči nákladních automobilů.** Největší zvýšení zaznamenáváme u nákladních automobilů nad 12 t (o 478 nehod). Více usmrcených osob zaznamenáváme u nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů kategorie 3,6 až 7,5 t a automobilů do 3,5 t. Nejvyšší snížení počtu usmrcených osob evidujeme v kategorii nad 12 t (o 6 osob), snížení počtu usmrcených je také v hmotnostní kategorii 7,6 až 12 t.

**Nehodovost řidičů motocyklů.** Nejvíce nehod připadá na objemovou třídu 460 až 850 ccm. Nejvyšší počet usmrcených osob je v kategorii 86 až 1 250 ccm. Oproti roku 2014 došlo ke snížení počtu usmrcených osob v objemové třídě do 100 ccm, 101 až 450 ccm (o 10 osob) a nad 1 250 ccm. Ke zvýšení došlo ve dvou objemových třídách a to v objemové třídě 460 až 850 ccm o 3 osoby a v objemové třídě 860 – 1 250 ccm o 2 osoby.

### 3.1.2 Hlavní příčiny nehod

Příčiny nehod řidičů motorových vozidel za rok 2015 byly:

Tabulka 3: Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel [10]

Hlavní příčina nehody	Počet nehod	Počet usmrcených
Nepřiměřená rychlost	13 152	235
Nesprávné předjíždění	1 557	21
Nedání přednosti	13 683	89
Nesprávný způsob jízdy	49 807	256

Nejčastější příčinou nehod řidičů motorových vozidel v roce 2015 bylo opět nesprávný způsob jízdy (63,7 % z počtu těchto nehod), a na nesprávný způsob jízdy připadá i nejvyšší počet usmrcených osob.

**Nehody zaviněné řidiči nemotorových vozidel.** Řidiči nemotorových vozidel v roce 2014 zavinili 2 737 nehod a při jimi zaviněných nehodách zahynulo 30 osob, 284 bylo těžce zraněno a 2 136 bylo lehce zraněno. Nejčastější skupinou této kategorie jsou cyklisté, kteří zavinili 2 591 nehod a zemřelo při nich 29 osob.

**Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu.** Policie ČR v roce 2015 evidovala 4 544 nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, při kterých bylo usmrceno 62 osob a dalších 2 267 osob bylo zraněno.

### 3.1.3 Místa nehod a jejich následky

Za rok 2015 eviduje Policie ČR 65 020 nehod v obci (z toho usmrceno 183), nehod mimo obec 28 047 (z toho usmrceno 477), z toho na dálnici bylo způsobeno 2 683 nehod.

Podle druhu komunikace policie šetřila nejvíc nehod na místní komunikaci (33 427, z toho bylo 74 usmrceno osob), dále bylo nejvíce nehod způsobeno na silnici I. třídy (14 605, z toho bylo usmrceno 254 osob), v pořadí následují silnice II. třídy (13 636, z toho bylo usmrceno 150 osob), silnici III. třídy (11 297, z toho bylo usmrceno 117 osob). Nejmíň nehod Policie ČR zaznamenala na účelové komunikaci (4 342, z toho bylo usmrceno 10 osob) a na dálnice (2 687, z toho bylo usmrceno 30 osob).

## 4 IDENTIFIKACE A ŘEŠENÍ KRITICKÝCH MÍST NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

### 4.1 Příčiny dopravních nehod

Rozsah příčin vzniku nehod je velice široký. Abychom se v nich mohli orientovat je potřeba příčiny nehod roztrždit do tříd podle různých hledisek či pohledů. Těmi mohou například být:

- právní hledisko (dosud nejčastěji uváděné), kdy příčinami vzniku dopravních nehod mohou být některé z uvedených:
  - Řidič (vesměs chybování řidiče),
  - špatný technický stav vozidla,
  - špatný stav komunikace,
  - kombinace všech výše uvedených,
- hledisko vlivu pozemní komunikace na vznik nehod,
- hledisko psychologických příčin vzniku nehod,
- jiná možná hlediska. [9]

Dosud používaný systém příčin dopravních nehod vyjadřuje především právní aspekt jejich vzniku, tj. určuje pouze viníka, jenž nehodu způsobil. Pro objektivní posouzení a následné řešení míst častých dopravních nehod je však zapotřebí nebrat ani jedno z uvedených hledisek samostatně a izolovaně. Každé z nich má svou vypovídající schopnost. Otázkou pouze zůstává, jak velkou váhu jednotlivým hlediskům přisoudit. Právním pohledem jsme často upozorňováni na nebezpečná nehodová místa, přičemž následným rozbořem těchto míst často docházíme k závěru, že zvýšená nehodovost je způsobena negativním vlivem komunikace. Znamená to například, že v případě nehod, kde podle policejního a tudíž právního hlediska dochází k častému nedání přednosti v jízdě, je nutno zjistit, zda se v ta takové situaci nejedná o špatné stavebně – technické uspořádání křižovatky, které svádí řidiče k častému chybování. K tomu, aby snaha o objevení skutečných příčin vzniku dopravních nehod byla maximálně efektivní, nám poslouží navržená typologie dopravních nehod. [9]

## 4.2 Typologie dopravních nehod

Typologie dopravních nehod je efektivním, zejména při identifikaci míst častých dopravních nehod a jejich analýze. Podstatně urychluje a zjednodušuje hledání účinných opatření. Typologie dopravních nehod představuje systém jejich třídění, podle specifických průvodních vlastností, které je vzájemně odlišují. Z převažujících typů nehod a dopravních konfliktů se odvozují možné nedostatky pozemních komunikací (závady komunikací mající vliv na chybné chování účastníků silničního provozu, resp. faktory usnadňující vznik dopravních nehod). [9]

### 4.2.1 Význam nehodové typologie při eliminaci míst častých dopravních nehod

Eliminace míst častých dopravních nehod musí probíhat v následujících fázích:

- a) Analýza obecných zákonitostí vzniku dopravních nehod (jízdních manévrů),
- b) analýza typů dopravních nehod (podle nehodové typologie),
- c) stanovení vhodných dopravně bezpečnostních opatření eliminujících míst častých dopravních nehod. [9]

Rozlišování nehod pouze podle místa vzniku není z hlediska systematické typologie uspokojivé. Zatímco toto třídění má smysl pro konkrétní řešení (vyhledávání nehodových míst splňujících výběrové kritérium), rozlišování nehod podle střetu vozidel (náraz zezadu, čelní srážka apod.) je důležité hlavně pro analýzu příčin dopravních nehod a jejich eliminaci, protože významně urychluje a zjednodušuje rozhodování o účinném opatření. K tomu, abychom správně posoudili všechny okolnosti vzniku dopravních nehod, je nezbytné analyzovat a současně i třídít velké množství informací. Typologie dopravních nehod představuje účinný systém třídění dopravních nehod podle jejich určitých společných znaků. [9]

#### 4.2.2 Návrh typologie dopravních nehod

V typologii dopravních nehod je používán aspekt okolností vzniku dopravních nehod.

Uvádím jen základní přehled hlavních typologických skupin.

Tabulka 4: Typologické skupiny dopravních nehod [9]

Hlavní skupina 0	Nehody individuální.
Hlavní skupina 1	Nehody mezi vozidly stejného směru mimo oblast křižovatky.
Hlavní skupina 2	Nehody mezi vozidly opačného směru mimo oblast křižovatky.
Hlavní skupina 3	Nehody na křižovatkách při odbočování, couvání, otáčení a najetí zezadu – směr ze stejného ramene.
Hlavní skupina 4	Nehody na křižovatkách při odbočení a otáčení – ve směru z protilehlých ramen.
Hlavní skupina 5	Nehody na křižovatkách při odbočování vozidel vjíždějících ze sousedních ramen křižovatky a při vyjíždění od kraje vozovky.
Hlavní skupina 6	Nehody s chodci.
Hlavní skupina 7	Nehody se stojícími nebo parkujícími vozidly.
Hlavní skupina 8	Nehody se zvěří a železniční dopravou.
Hlavní skupina 9	Jiné nehody.



### 4.3 Vyhodnocení a rozpoznání míst častých dopravních nehod

Pro účinné snížení dopravní nehodovosti, je zapotřebí rozpoznat a identifikovat místa častých dopravních nehod na pozemních komunikacích s maximální přesností a následně je i správně vyhodnotit a popsat. [9]

Místa častých dopravních nehod mají být věcně popsány takto:

- zařazení typu nehod podle typologického katalogu dopravních nehod,
- popis umístění všech účastníků nehod (směr jízdy, natočení vozidel, délka a směr brzdných stop apod.),
- stanovení okolností nehodového děje (počasí, denní doba apod.),
- právní posouzení vzniku nehod (dle posouzení policie) – doplňující informace,
- dopravně – inženýrské charakteristiky místa častých dopravních nehod (prostorového uspořádání, druh a kvalita povrchu vozovky, bezpečnostní zařízení, dopravní značení apod.),
- následky dopravní nehody. [9]

Místo častých dopravních nehod musí být polohově popsáno alespoň v tomto rozsahu:

- číslo a kategorie silnice (v extravilánu a v menších obcích),
- stanovení staničení místa častých dopravních nehod (v extravilánu a v menších obcích),
- polohopis dle ulic (v případě měst a větších obcí). [9]

### 4.4 Návrhy opatření na odstranění zjištěných závad

Přehled hlavních nástrojů pro snížení počtu dopravních nehod.:

#### Zlepšení dopravního značení

Dopravní značení musí být srozumitelné, jednoznačné, výstižné, dobře viditelné a musí poskytovat čas na rozhodování.

- Svislé dopravní značení: Kromě omezování a zakazování má význam hlavně orientační a výstražný.
- Vodorovné značení: Výrazně zlepšuje vedení vozidla ve ztížených podmínkách viditelnosti, beztvarych plochách a v prostoru křižovatek. Má často zásadní účinek na

bezpečnost. Mělo by být v pořádku alespoň na silnicích II. tříd a v prostoru křižovatek.

- Akustická krajnice: Akustické krajnice mohou pomoci zamezit sjetí ze silnice varováním řidiče, pokud najede na tuto krajnici. [11]

### **Osvětlení**

Je významné zejména v místech nepřehledné vozovky v obci, v místech přechodů a pro zvýraznění křižovatek. Celkově má pozitivní vliv na bezpečnost. [11]

### **Zřizování okružních křižovatek**

Okružní křižovatky mohou snížit úmrtnost a vážná zranění při dopravních nehodách o více než 85 % a přinést nejefektivnější způsob snížení počtu závažných nehod v křižovatkách, protože při správném návrhu vyžadují od řidičů výrazné snížení rychlosti při přiblížení se a průjezdu křižovatkou. [11]

### **Zřizování světelných signalizací**

Světelnou signalizaci je vhodné nainstalovat na křižovatkách, které mají vysokou nehodovost, k bezpečnému řízení vysokých intenzit dopravy a komplexních dopravních pohybů. Navíc signalizace dává řízenou možnost i průjezdu z vedlejšího směru, který při vyšších intenzitách je jinak nebezpečný. [11]

### **Odstranění úrovnňových nebo signalizací nebezpečných železničních přejezdů**

Počet podobných přejezdů je stále vysoký a jsou místem tragických dopravních nehod bez ohledu na viníka. Špatné rozhledové poměry, přehlédnutí přejezdu jsou odstranitelné závady. [11]

### **Odstranění nebo ochrana pevných překážek**

Úmrtí a vážná zranění při vyjetí ze silnice přímo souvisí se srážkou s pevnými překážkami (stromy, reklamní poutače, konstrukce dopravního značení). V některých místech je možno odstranění stromů a jiných pevných překážkách z bezprostřední blízkosti silniční komunikace a zvýšit bezpečnost komunikace a dát řidičům větší šanci na přežití při opuštění komunikace. [11]

### **Ochrana chodců a cyklistů**

Znamená budovat cyklistické stezky a fyzicky oddělené chodníky. Je řada obcí, kde jsou chodci nuceni se pohybovat na vozovce a ještě v zúženém prostoru. Jsou místa, kde

do střediskové obce lze jít pouze v jízdním pruhu vozovky bez krajnic. K bezpečnosti chodců slouží přechody s osvětlením, vysazenými chodníkovými plochami, k zhotovení středních dělicích ostrůvků na pozemní komunikaci. [11]

### **Varovné výstražné systémy**

Pro včasné varování řidičů o změněných podmínkách provozu patří: hlásič náledí, hlásiče mlhy, hlásiče dopravních nehod. Včasná výstraha dokáže eliminovat zejména řetězové havárie nebo včas odklonit dopravu. [11]

### **Snížení rychlosti**

Z jedné nečastějších příčin závažných dopravní nehody je nepřiměřená rychlost vozidel. Nepřiměřená rychlost snižuje řidičovu schopnost reagovat na zakřivené trasy nebo manévrování v okolí překážky na vozovce, prodlužuje délku potřebnou k zastavení vozidla a zvyšuje vzdálenost, kterou ujede vozidlo, než řidič zareaguje na nebezpečí. [11]

## 5 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM

### 5.1 Základní složky IZS

Podle zákona o IZS jsou základními složkami IZS:

- Hasičský záchranný sbor České republiky,
- jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany,
- Zdravotní záchranná služba,
- Policie České republiky. [12]

### 5.2 Předpokládaná činnost složek IZS při dopravní nehodě

Složka IZS, která dostane zprávu o dopravní nehodě, povolá ostatní základní složky, případně ostatní složky podle potřeby.

Policie ČR provádí:

- vyšetřování dopravní nehody,
- řídí případný odklon dopravy v místě dopravních nehody, pokud je nutno vytvořit předpoklady pro bezpečné provedení záchranných prací,
- uzavření místa nehody před nepovolanými osobami,
- poskytuje první pomoc postiženým účastníkům dopravní nehody před příjezdem ZZS,
- policista je oprávněn v případě nebezpečí bezprostředního ohrožení života a zdraví nebo majetku požádat každého o pomoc. [12]

Hasiči provádějí:

- vyprošťování osob z havarovaných vozidel,
- zabezpečení vozidla proti vzniku požáru, eventuálně hašení požáru vozidla,
- zabezpečení a zachycení provozních náplní a nebezpečného nákladu,
- spolupracují při uvolňování silnice pro obnovení provozu,
- poskytují první pomoc postiženým účastníkům dopravní nehody před příjezdem ZZS,
- velitel jednotky má při zásahu zákonnou pravomoc požádat právnickou a fyzickou osobu o osobní nebo věcnou pomoc. [12]

Zdravotnická záchranná služba provádí:

- odbornou přednemocniční neodkladnou péči a uskutečňuje transport postižených do příslušného zdravotnického zařízení. [12]

Postavení a úkoly ostatních služeb IZS:

- Služby vyplývající z příslušných právních předpisů:
  - Správa a údržba silnic,
  - Ředitelství dálnic Praha – dálniční středisko,
  - Jednotlivé podniky, se kterými je uzavřena smlouva o pomoci při likvidaci havárií. [12]

Složky a služby si navzájem poskytují odborné znalosti a pomáhají si speciální technikou v zájmu úspěšné likvidace následků dopravní nehody.

Operační střediska spolupracují. Mají povinnost si stanoveným způsobem předávat přijaté informace o dopravních nehodách, pokud lze předpokládat, že bude třeba vyslat na místo nehody druhou záchrannou složku. Operační střediska si předávají potřebné informace o postupu záchranných prací svých jednotek a ve stanoveném rozsahu informují o nehodách příslušné orgány. [12]

**Zásady součinnosti složek IZS v místě nehody**

Řízením součinnosti se rozumí:

- Zkontrolování velitelů (vedoucích) složek a určení způsobu dorozumívání mezi zasahujícími složkami,
- ustálení situace do takového stavu, aby mohly být úspěšně prováděny záchranné práce při zajištění maximální bezpečnosti práce pro zasahující složky,
- koordinace záchranných prací; za přednost se považuje práce směřující k záchraně životů, majetku a ochraně životního prostředí a jsou respektovány především požadavky té služby, která provádí stěžejní činnosti směřující k prioritní činnosti.
- Řízení směřující k úspěšné likvidaci následků havárie a koordinace součinnosti složek a služeb do úplné likvidace havárie. [12]

Při koordinaci a řízení záchranných prací se postupuje podle zásad:

- při příjezdu na místo nehody se přibližovat k havarovaným vozidlům opatrně, s přihlédnutím k možnosti vzniku druhotných nebezpečí (požár, výbuch, otrava atd.),

- šetřením zjistit, jaké hrozí nebezpečí a zda je potřeba povolat další pomoc,
- upozornit ostatní složky, uzavřít prostor nehody, zejména při úniku nebezpečných látek,
- provést záchranu osob,
- snížit riziko havárie a zmírnit její rozsah na co nejmenší míru s následnou likvidací celé havárie,
- zajistit místo nehody, majetek postižených, provést odklizení havarovaných vozidel a obnovit plynulost silniční dopravy,
- při záchranných pracích a při likvidaci havárie jsou zasahující složky a služby povinny dodržovat zásady bezpečnosti jak své, tak i ostatních účastníků silničního provozu,
- jednotlivé složky a služby postupují v místě nehody podle závazných právních předpisů nebo podle příslušné metodiky, přičemž nejsou dotčena jejich práva, povinnosti, odpovědnost a systém řízení. [12]

## 6 CÍL PRÁCE A POUŽITÉ METODY

Cílem bakalářské práce je na základě analýzy současného stavu ve vybraných kritických lokalitách v okrese Uherské Hradiště, legislativy, rozbor příčin dopravních nehod, zhodnotit studovanou oblast a navrhnout opatření k snížení, popřípadě k odstranění příčin zvýšené nehodovosti.

Při tvorbě bakalářské práce jsem využila SWOT analýzu a skórovací metodu. Pomocí SWOT analýzy budu identifikovat silné a slabé stránky při dopravní nehodě ve vybraných kritických lokalitách. Díky skórovací metodě jsem identifikovala takzvaná „měkká“ rizika (rizika, která se nedají přesně číselně vyjádřit), která se vyskytují v oblasti kritické lokality, ohodnotila je díky dotazníkovému šetření a následně navrhla opatření ke snížení rizik.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**



## 7 SILNIČNÍ DOPRAVA V OKRESE UHERSKÉ HRADIŠTĚ

Úvodem praktické části bych chtěla stručně popsat okres Uherské Hradiště.

### 7.1 Popis okresu Uherské Hradiště

Okres Uherské Hradiště je součástí Zlínského kraje a nachází se v jeho jihozápadní části a sousedí se dvěma dalšími okresy Zlínského kraje – na severozápadě s kroměřížským a na severovýchodě se zlínským. Jihovýchodní hranice okresu je součástí hranice mezi Českou a Slovenskou republikou. Na jihozápadě je sousedem okres Hodonín, patřící do Jihomoravského kraje. Rozlohou 991 km<sup>2</sup> je druhým nejmenším okresem Zlínského kraje a pokrývá 25 % jeho území. [13]



Obrázek 1: Přehled okresů Zlínského kraje [13]

## 7.2 Přehled silnic v okrese Uherské Hradiště

V okrese Uherské Hradiště je 125,737 km silnic I. třídy, 122,924 km silnic II. třídy a 279,866 km silnic III. třídy. [14]

### Silnice I. třídy

Tabulka 5: Silnice I. třídy v okrese Uherské Hradiště [14]

Číslo silnice	Popis	Délka [km]
<b>50</b>	Buchlovice – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bánov – Starý Hrozenkov	<b>63,304</b>
<b>50H</b>	Zlechov – Staré Město, Kunovice – Podolí - Veletiny	<b>9,803</b>
<b>50I</b>	Bánov	<b>3,856</b>
<b>54</b>	Veselí n. M. – Boršice u BL. – Slavkov – Strání	<b>19,295</b>
<b>55</b>	Babice – Uherské Hradiště – Kunovice – Uherský Ostroh	<b>24,922</b>
<b>71</b>	Uherský Ostroh – Blatnice p. sv. Ant.	<b>4,557</b>
<b>Celkem 125,737</b>		

### Silnice II. třídy

Tabulka 6: Silnice II. třídy v okrese Uherské Hradiště [14]

Číslo silnice	Popis	Délka [km]
<b>422</b>	Zlechov – Boršice – Medlovice – Osvětimany – Ježov	<b>13,595</b>
<b>426</b>	Medlovice – Újezdec	<b>2,595</b>
<b>427</b>	Staré Město – Nedakonice – Polešovice	<b>9,571</b>
<b>490</b>	Újezdec – Uherský Brod – Nivnice – Dolní Němčí	<b>14,958</b>
<b>495</b>	Uherský Ostroh – Hluk – Vlčnov – Uherský Brod – Šumice – Bojkovice – Pitín	<b>39,916</b>

<b>496</b>	Přečkovice – Bojkovice – Komňa	<b>13,573</b>
<b>497</b>	Uherské Hradiště – Jarošov – Bílovice – Březolupy	<b>14,205</b>
<b>498</b>	Kunovice – Hluk – Dolní Němčí – Slavkov	<b>14,362</b>
<b>Celkem 122,737</b>		

### Silnice III. třídy

Tabulka 7: Silnice III. třídy v okrese Uherské Hradiště [14]

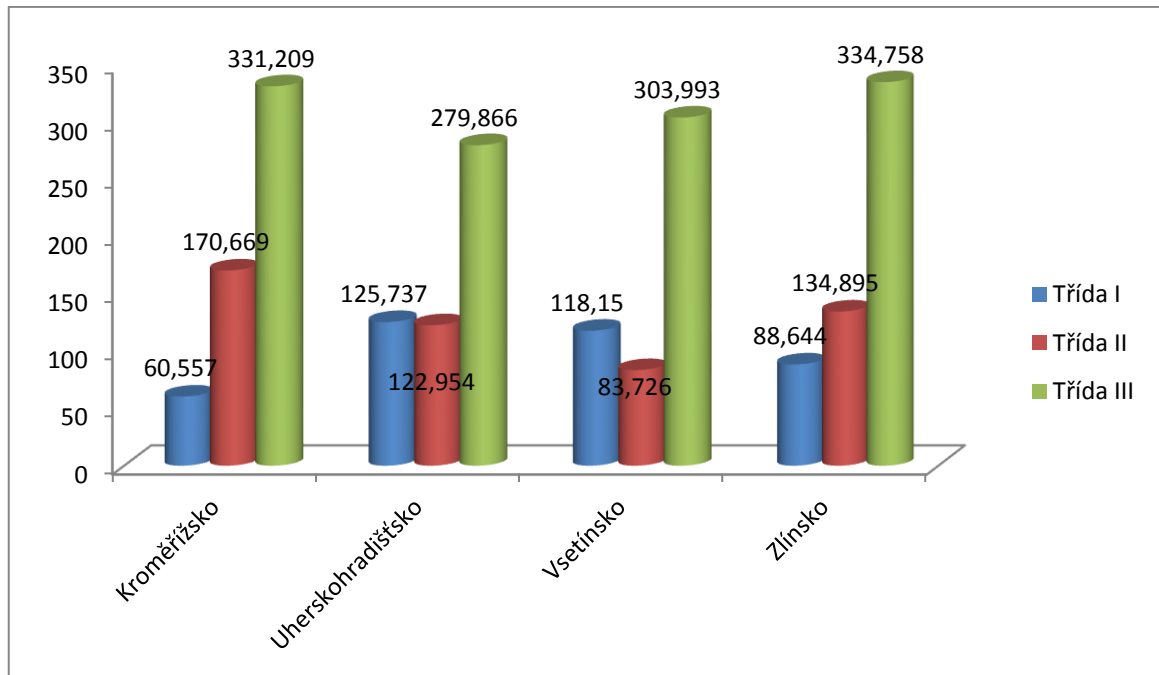
<b>Číslo silnice</b>	<b>Popis</b>	<b>Délka [km]</b>
<b>05012</b>	Staré Hutě – příjezdná	<b>1,482</b>
<b>05013</b>	Uherské Hradiště – průtah	<b>0,694</b>
<b>05014</b>	Uherské Hradiště – Sady – Míkovice	<b>3,937</b>
<b>05016</b>	Podolí – Popovice	<b>1,744</b>
<b>05018</b>	Buchlovice – Zlechov – Staré Město	<b>5,670</b>
<b>05019</b>	Veletiny – Drslavice – Hradčovice – Uherský Brod	<b>8,762</b>
<b>05022</b>	Komňa – Mikulčin Vrh – Vyškovec	<b>7,582</b>
<b>05024</b>	Starý Hrozenkov – Vápenice	<b>1,610</b>
<b>05418</b>	Starý Hrozenkov – Vyškovice	<b>2,959</b>
<b>06124</b>	Nová Bošáca – Březová	<b>3,508</b>
<b>4221</b>	Velehrad – Salaš	<b>6,269</b>
<b>4222</b>	Tupesy – Břestek – Buchlovice	<b>3,911</b>
<b>4223</b>	Břestek - Chabaně	<b>2,487</b>
<b>4224</b>	Tupesy – spojka	<b>0,875</b>
<b>4261</b>	Újezdec – Hostějov	<b>1,360</b>
<b>4271</b>	Kostelany – příjezdná	<b>1,099</b>

<b>4272</b>	Nedakonice – Zlechov	<b>4,029</b>
<b>4273</b>	Nedakonice – Boršice	<b>4,378</b>
<b>4275</b>	Boršice – Tučapy – Vážany	<b>4,742</b>
<b>4276</b>	Polešovice – Vážany – Ořechov – Těmice	<b>8,338</b>
<b>42820</b>	Staré Město – Jalubí – Traplice	<b>6,167</b>
<b>42821</b>	Modrá – Velehrad – Tupesy – Zlechov	<b>5,232</b>
<b>42822</b>	Huštěnovice – Sušice – Traplice – Jankovice	<b>9,712</b>
<b>42823</b>	Košíky – příjezdná	<b>0,877</b>
<b>42824</b>	Staré Město – spojka	<b>1,180</b>
<b>42826</b>	Bunč – Modrá – Staré Město	<b>14,950</b>
<b>4297</b>	Osvětimany – průtah	<b>0,590</b>
<b>43220</b>	Kudlovska dolina – Kudlovice – Babice	<b>10,292</b>
<b>43230</b>	Vřesovice – Osvětimany	<b>2,067</b>
<b>43231</b>	Koryčany – Stupava – Staré Hutě	<b>2,183</b>
<b>49030</b>	Uherský Brod – spojka	<b>0,668</b>
<b>49510</b>	Nezdenice – Rudice – Přečkovice	<b>8,397</b>
<b>49511</b>	Bánov – Nezdenice	<b>5,708</b>
<b>49512</b>	Nezdenice – průtah	<b>0,294</b>
<b>49515</b>	Bojkovice – Rudimov	<b>4,280</b>
<b>49516</b>	Bojkovice – Krhov – Bzová – Starý Hrozenkov	<b>7,809</b>
<b>49517</b>	Žitková – příjezdná	<b>6,046</b>
<b>49518</b>	Pitín – Hostětín – Rokytnice	<b>3,701</b>
<b>4954</b>	Ostrožská Lhota – průtah	<b>0,940</b>
<b>4956</b>	Hluk – Boršice u Blatnice	<b>6,801</b>
<b>4957</b>	Veletiny – Vlčnov – Dolní Němčí	<b>8,503</b>

<b>4958</b>	Havříce – spojka	<b>0,682</b>
<b>49710</b>	Březolupy – Částkov	<b>3,203</b>
<b>49711</b>	Březolupy – Svárov – Zlámanec	<b>3,375</b>
<b>49712</b>	Svárov – průtah	<b>1,133</b>
<b>49714</b>	UH. Brod – Prakšice – Pašovice – Částkov – Nedachlebice – Bílovice	<b>16,936</b>
<b>49716</b>	Maršov – příjezdná	<b>5,300</b>
<b>49718</b>	Pašovice – Velký Ořechov	<b>0,610</b>
<b>49721</b>	Částkov – Velký Ořechov	<b>2,022</b>
<b>49724</b>	Napajedla – Topolná – Bílovice	<b>4,169</b>
<b>49728</b>	Mistříce – Javorovec	<b>2,907</b>
<b>49729</b>	Kněžpole – příjezdná	<b>1,986</b>
<b>4981</b>	Nivnice – Suchá Loz - Bánov	<b>8,988</b>
<b>4982</b>	Nivnice – Korytná – Strání	<b>7,464</b>
<b>4983</b>	Strání – Nivnice	<b>8,779</b>
<b>4984</b>	Bystřice pod Lopeníkem – Lopeník – Březová – Studený Vrch	<b>11,364</b>
<b>4991</b>	Blatnice – Ostrožská Lhota – Ostrožská Nová Ves	<b>6,815</b>
<b>49915</b>	Suchov – příjezdná	<b>0,735</b>
<b>Celkem 279,866</b>		

### 7.3 Přehled silnic ve Zlínském kraji

Ve Zlínském kraji je 393,088 km silnic I. třídy, 512,214 km II. třídy a 1 249,826 km III. třídy. V následujícím grafu jsou srovnány silnice I., II., III. třídy ostatních okresů ve Zlínském kraji. [14]



Graf 1: Přehled silnic ve Zlínském kraji v km [zdroj vlastní, zpracování dle lit. 14]



Obrázek 2: Zlínský kraj [14]

## 7.4 Základní údaje o nehodách v okrese Uherské Hradiště

Policie České Republiky v roce 2015 šetřila 982 nehod, při kterých bylo 18 lidí usmrčeno a 385 bylo zraněno. Nejvíce nehod zavinili řidiči motorových vozidel (772 nehod), následují cyklisté (68 nehod) a nejmíň nehod zavinili chodci (9 nehod). [16]

### Dopravní nehody s následkem smrti

Tabulka 8: DN v okrese Uh. Hradiště pro rok 2015 s následkem smrti [16]

Usmrčen subjekt	Místo	Příčina
Chodec	I/55, Kunovice, tř. Vítězství	Nevěnování se řízení
Řidič motocyklu	I/50, Buchlovské hory, u St. Hutí	Nepřizpůsobení rychlosti
Spolujezdec v OA	III/49714, Uh. Brod – Prakšice	Nepřizpůsobení rychlosti
Řidič pracovního stroje	ÚK – lesní cesta za obcí Březová	Nevěnování se řízení
Řidič OA	I/50, Bystřice pod Lopeníkem	Nesprávné předjíždění
Chodec	I/50, Uh. Brod – Bánov	Nevěnování se řízení
Řidič motocyklu	I/50, Buchlovské hory, u Trampa	Nedání přednosti od BUS
Řidič traktoru	ÚK – polní cesta, Zlámanec – Svárov	Nepřizpůsobení rychlosti
Řidič OA Spolujezdec v OA	I/50 Buchlovské hory, u Stupavy	Nepřizpůsobení rychlosti
Řidič OA Spolujezdec v OA	MK, Ostrožská Nová Ves, ul. Na Hrázi	Zakázané vjetí na železniční přejezd
Řidič motocyklu	II/427, St. Město – Nedakonice	Nedání přednosti
Cyklista	MK, Kunovice – Podolí, u Slovlikéru	Nevěnování se řízení
Cyklista	III/4272, Zlechov – Nedakonice	Nesprávné předjíždění od řidiče OA
Řidič OA	MK, Ostrožská Nová Ves, u lázní	Zakázané vjetí na železniční přejezd
Spolujezdec OA Chodec	II/497, Uh. Hradiště – Bílovice	Nepřizpůsobení rychlosti

## 8 KRITICKÁ LOKALITA: BUCHLOVSKÉ HORY, SILNICE I/50

### 8.1 Analýza současného stavu

Buchlovské hory patří mezi riziková místa, co se nehod týče, a jsou oblíbenou trasou pro motorkáře ze širokého okolí. Dopravní inspektorát navrhl příslušnému správci komunikace snížení rychlosti v celé oblasti hor na 70 km/h viz. obrázek 3. Snížení rychlosti dopravní inspektorát sleduje a předpokládá z pohledu psychologie řidičů, že dojde z jejich strany ke snížení rychlosti (z jízdy 90 km/h na jízdu kolem 70 km/h.). Průběžně byl zkvalitněn povrch vozovky např. zhotovení zpomalovacích pásů viz. obrázek 4. Dále jsou zhotovena dvojitá svodidla, která zachraňují životy hlavně motorkářům viz. obrázek 5.

Police v nepravidelných intervalech provádí dopravně bezpečnostní akce. Některé jsou cílené (např. měření rychlosti, kontrola technického stavu vozidla, kontrola pneumatik v zimním období, vážení vozidel, kontrola řidičů nákladních vozidel v souvislosti s dodržováním přestávek a odpočinku a podobně) a některé jsou preventivního charakteru ve spolupráci s jinými institucemi (Český svaz pivovarů a sladoven – akce Řídím, piju nealko, BESIP, Best Drive (kontrola pneumatik)). [16]



Obrázek 3: Snížení rychlosti v Buchlovských horách na 70 km/h [zdroj vlastní]





Obrázek 4: Zpomalovací pás v „zatáčce smrti“ [zdroj vlastní]



Obrázek 5: Dvojitá svodidla v Buchlovských horách [zdroj vlastní]

### 8.1.1 Základní údaje o nehodách

Tabulka 9: Přehled DN v Buchlovských horách [16]

Počet nehod a následků 2013 - 2015	2015	2014	2013
Počet nehod	21	19	17
Usmrceno osob	3	0	0
Těžce zraněno	8	5	5
Lehce zraněno	7	4	4
Bez zranění	44	36	37

Tabulka 10: Hlavní příčiny nehod v Buchlovských horách [16]

Příčina dopravních nehod 2013 - 2015	2015	2014	2013
Zaviněná řidičem	0	2	1
Nepřiměřená rychlost	13	11	12
Nedání přednosti	2	3	0
Nesprávný způsob jízdy	6	3	4

Tabulka 11: Nehody v Buchlovských horách podle zavinění [16]

Zavinění dopravních nehod, 2013 - 2015	2015	2014	2013
Řidičem dopravního vozidla	21	16	16
Řidičem nemotorového vozidla	0	1	0
Lesní zvěř	0	2	1

## 8.2 SWOT analýza

Pomocí SWOT analýzy jsem identifikovala silné a slabé stránky při tragické dopravní nehodě, která se stala 16. Června 2012 v Buchlovských horách.

Šestadvacetiletý řidič motocyklu a jeho o tři roky mladší spolujezdkyně jeli na motorce od Uherského Hradiště směrem na Brno. Při průjezdu pravotočivé zatáčky nezvládl řízení a srazil se s protijedoucím osobním automobilem, kde jeli tři lidé z Uherskohradištska. Řidič motorky na následky zranění na místě zemřel. Jeho spolujezdkyně byla transportována vrtulníkem do nemocnice. Lidi z osobního auta utrpěli lehká zranění a byli rychlou záchrannou službou odvezeni do nemocnice v Uherském Hradišti. V důsledku nehody byl provoz na komunikaci řízen kyvadlově. [17]

Tabulka 12: SWOT analýza [zdroj vlastní]

Silné stránky (Strengths)	Slabé stránky (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Činnost KOPIS Zlín.</li> <li>• Spojení na digitálním kanálu složek IZS.</li> <li>• Přímá komunikace na místě MU.</li> <li>• Zhotovení obchvatu Uherské Hradiště.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nepřístupný terén pro rychlý zásah.</li> <li>• Nepřístupný terén pro leteckou záchrannou službu.</li> <li>• Chybí objízdná trasa.</li> </ul>
Příležitosti (Opportunities)	Ohrožení (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Výjezdová základna ZZS v Buchlovicích.</li> <li>• Kamerový systém.</li> <li>• Založení stálého dispečinku u SUS Uherské Hradiště.</li> <li>• Stavba přistávací plochy pro leteckou záchrannou službu.</li> <li>• Zvyšování míry vzdělanosti pracovníků operačních středisek.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neohleduplnost ostatních řidičů.</li> <li>• Únik nebezpečné látky.</li> <li>• Malá kapacita vysílaček.</li> <li>• Selhání komunikace na místě zásahu.</li> <li>• Selhání komunikace štábu s velitelem zásahu.</li> <li>• Nepříznivé počasí.</li> </ul>

### 8.3 Skórovací metoda s mapou rizik

Skórovací metoda má tři fáze:

#### 8.3.1 Identifikace rizik v Buchlovských horách.

V následující tabulce jsou uvedeny rizikové faktory v kritické lokalitě.

Tabulka 13: Rizikové faktory v kritické lokalitě č. 1 [zdroj vlastní]

Číslo	Rizikový faktor
1.	Ostré zatáčky
2.	Rychlá jízda řidičů
3.	Nevěnování pozornosti řízení v nebezpečném úseku
4.	Zvýšený výskyt lesní zvěře
5.	Padání větví na pozemní komunikaci
6.	Nebezpečné předjíždění
7.	Přeceňování svých schopností
8.	Nedodržování bezpečnosti provozu
9.	Špatný stav pozemní komunikace
10.	Vysoký výskyt motorkářů

#### 8.3.2 Ohodnocení rizik v Buchlovských horách.

Pro určení odhadu pro jednotlivá skóre jsem vytvořila tabulky, které mi samostatně vyplnili řidiči osobních automobilů, kteří kritickou lokalitou projížděli. Viz Příloha I, II, III.

Tabulka 14: Ocenění rizika – ostré zatáčky [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	6	8	9	7,7
Dopad (1 min. až 10 max.)	9	8	8	8,3
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>63,91</b>

Tabulka 15: Ocenění rizika – rychlá jízda řidičů [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	9	7	7	7,7
Dopad (1 min. až 10 max.)	8	8	10	8,7
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>66,99</b>

Tabulka 16: Ocenění rizika – nevěnování pozornosti řízení v nebezpečném úseku [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	5	6	8	6,3
Dopad (1 min. až 10 max.)	10	5	5	6,7
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>42,21</b>

Tabulka 17: Oceňování rizika – zvýšený výskyt lesní zvěře [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	4	1	6	3,7
Dopad (1 min. až 10 max.)	5	1	2	2,7
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>9,99</b>

Tabulka 18: Oceňování rizika – padání větví na pozemní komunikaci [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	3	2	5	3,3
Dopad (1 min. až 10 max.)	4	1	2	2,3
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>7,59</b>

Tabulka 19: Oceňování rizika – nebezpečné předjíždění [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	8	8	8	8
Dopad (1 min. až 10 max.)	10	7	8	8,3
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>66,4</b>

Tabulka 20: Oceňování rizika - přeceňování svých schopností [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	10	9	10	9,7
Dopad (1 min. až 10 max.)	10	10	9	9,7
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>94,09</b>

Tabulka 21: Oceňování rizika – nedodržení bezpečnosti provozu [zdroj vlastní]

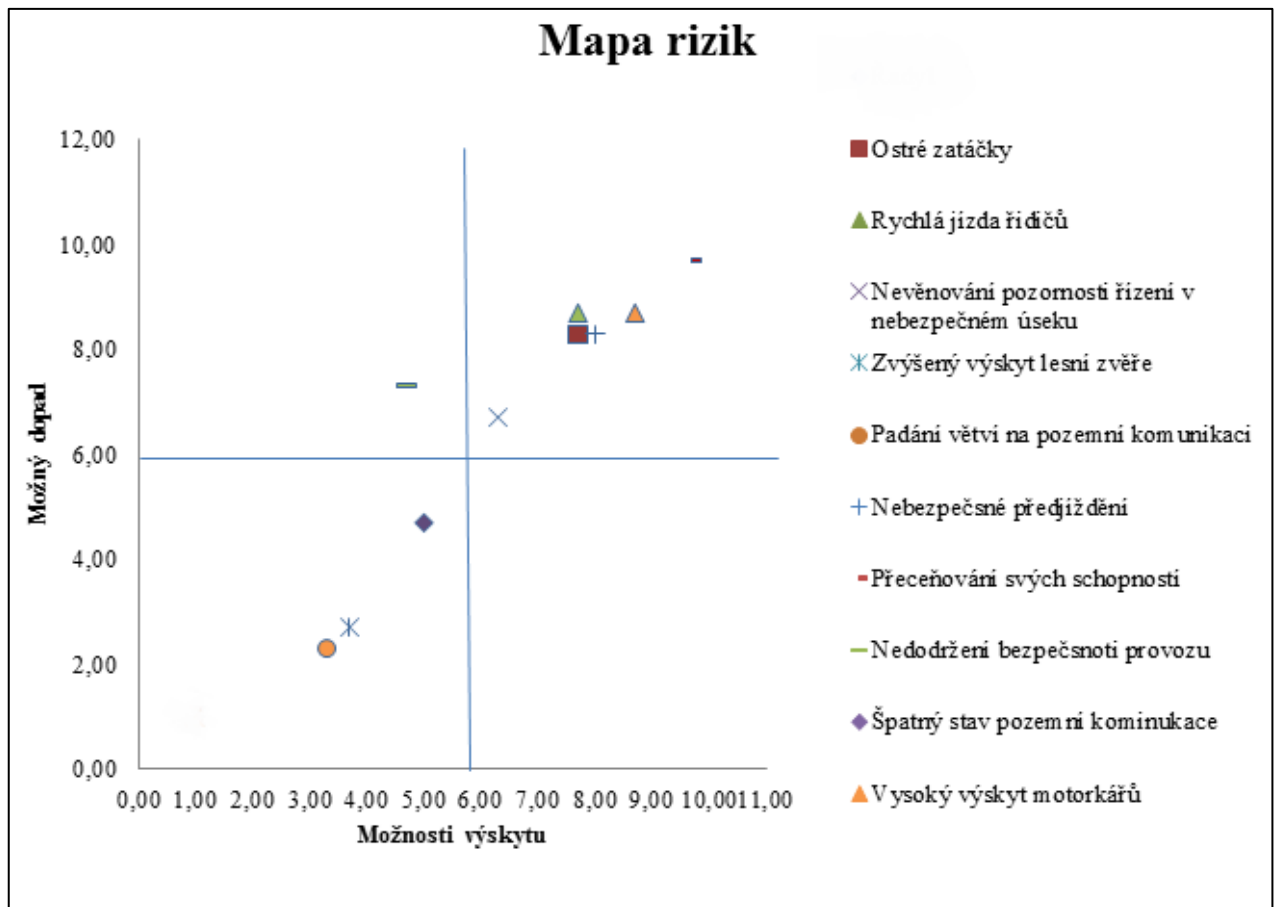
Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	3	9	2	4,7
Dopad (1 min. až 10 max.)	10	9	3	7,3
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>34,31</b>

Tabulka 22: Oceňování rizika – špatný stav pozemní komunikace [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	4	7	4	5
Dopad (1 min. až 10 max.)	6	6	2	4,7
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>23,5</b>

Tabulka 23: Oceňování rizika – vysoký výskyt motorkářů [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	8	10	8	8,7
Dopad (1 min. až 10 max.)	10	9	7	8,7
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>75,69</b>



Graf 2: Mapa rizik skórovací metody [zdroj vlastní]

Graf 2 zobrazuje, do kterého kvadrantu patří jednotlivé rizika.

#### Kvadrant významných rizik:

Mezi významná rizika patří nedodržení bezpečnosti provozu.

#### Kvadrant kritických rizik:

Mezi kritická rizika patří ostré zatáčky, rychlá jízda řidičů, nevěnování pozornosti řízení v nebezpečném úseku, nebezpečné předjíždění, přeceňování svých schopností, vysoký výskyt motorkářů.

#### Kvadrant bezvýznamných rizik:

Mezi bezvýznamná rizika patří zvýšený výskyt lesní zvěře, padání větví na pozemní komunikaci, špatný stav pozemní komunikace.

#### Kvadrant běžných rizik:

Žádný rizikový faktor.



### 8.3.3 Návrh na opatření rizik v Buchlovských horách.

Tabulka 24: Návrh na opatření snížení rizik v Buchlovských horách [zdroj vlastní]

<b>Rizikového faktory</b>	<b>Návrh na opatření</b>
<b>Ostré zatáčky</b>	Zpomalovací pásy
<b>Rychlá jízda řidičů</b>	Častější policejní kontroly, zavedení rychlostních kamer
<b>Nevěnování pozornosti řízení v nebezpečném úseku</b>	Zavedení kamerového systému, častější policejní kontroly
<b>Zvýšený výskyt lesní zvěře</b>	Ploty, odrazky proti zvěři
<b>Padání větví na pozemní komunikaci</b>	Častější prořezávání větví
<b>Nebezpečné předjíždění</b>	Častější policejní kontroly
<b>Přeceňování svých schopností</b>	Častější policejní kontroly
<b>Nedodržení bezpečnosti provozu</b>	Častější policejní kontroly
<b>Špatný stav pozemní komunikace</b>	Častější kontrola, oprava pozemní komunikace, kvalitní protismykové povrchy
<b>Vysoký výskyt motorkářů</b>	Častější policejní kontrola

#### Další návrhy na opatření rizika:

- Dopravní značení před kritickou lokalitou – úsek častých dopravních nehod.
- Odstranění nebo ochrana pevných překážek – ocelová, lanová svodidla.
- Dopravní značení o doporučené rychlosti.

## 9 KRITICKÁ LOKALITA: PRŮTAH STARÉ MĚSTO, UHERSKÉ HRADIŠTĚ, KUNOVICE; SILNICE I/55

### 9.1 Analýza současného stavu

Průtah Staré Město, Uherské Hradiště a Kunovice patří mezi nejfrekventovanější úsek silnice I/55. Slouží jako hlavní trasa pro zásobování obchodů, firem a lidé ji dennodenně využívají pro cestu do zaměstnání, škol apod. Pro odlehčení zatíženosti zejména kamionové dopravy byl vybudován obchvat Uherské Hradiště ve směru z Brna na hraniční přechod Starý Hrozenkov.

K nejvíce dopravním nehodám dochází zejména na hlavních křižovatkách, mezi hlavní příčiny dopravních nehod patří nedání přednosti, nesprávný způsob jízdy, nevěnování se řízení. První křižovatka se nachází na třídě Brněnské u vlakového nádraží ve Starém Městě viz. obrázek 6, dochází tady zejména k usmrcení chodců ve večerních hodinách. Druhá křižovatka se nachází na třídě Maršála Malinovského u Střední uměleckoprůmyslové školy v Uherském Hradišti viz. obrázek 7, kde nejvíce dopravních nehod vzniká nedáním přednosti v jízdě. Třetí křižovatka se nachází na třídě Vítězství u prodejny Peugeot v Kunovicích viz. obrázek 8, kde nejvíce dopravních nehod vzniká jízdou na červenou a při výluce světelné signalizace nedání přednosti.

Policie České Republiky provádí častější silniční kontroly. Zaměřují se převážně na bezpečnost provozu (měření rychlosti, používání bezpečnostních pásů, kontrola technického stavu vozidla, kontrola pneumatik v zimním období a na jízdu pod vlivem alkoholu). Zvýšená kontrola městských policistů bývá v ranních hodinách (cca 7:30 – 8:00 hod.), kdy zajišťuje bezpečnost na přechodech pro žáky místních škol.



Obrázek 6: Křižovatka na Brněnské třídě ve Starém Městě [zdroj vlastní]



Obrázek 7: Křižovatka na třídě Maršála Malinovského v Uherském Hradišti [zdroj vlastní]



Obrázek 8: Křižovatka na třídě Vítězství v Kunovicích [zdroj vlastní]

### 9.1.1 Základní údaje o nehodách

Tabulka 25: Přehled DN v průtahu Staré Město, Uh. Hradiště, Kunovice [16]

Počet nehod a následků 2013 - 2015	2015	2014	2013
Počet nehod	80	85	80
Usmrceno osob	1	0	0
Těžce zraněno	4	4	5
Lehce zraněno	34	41	37
Bez zranění	292	332	286

Tabulka 26: Hlavní příčiny nehod v průtahu Staré Město, Uh. Hradiště, Kunovice [16]

Příčina dopravních nehod, 2013 - 2015	2015	2014	2013
Zaviněná řidičem	3	0	1
Nepřiměřená rychlost	1	2	2
Nedání přednosti	29	34	29
Nesprávný způsob jízdy	47	34	48

Tabulka 27: Nehody podle zavinění v průtahu Staré Město, Uh. Hradiště, Kunovice [16]

Zavinění dopravních nehod, 2013 - 2015	2015	2014	2013
Řidičem dopravního vozidla	75	79	74
Řidičem nemotorového vozidla	1	6	5
Chodec	4	0	0
Jiné zavinění	0	0	1

## 9.2 SWOT analýza

Pomocí SWOT analýzy jsem identifikovala silné a slabé stránky při dopravní nehodě, která se stala 23. června 2011 na křižovatce ve Starém Městě u vlakového nádraží.

Po šesté hodině ranní vezl nákladní automobil na své korbě pracovní stroj. Při průjezdu křižovatkou se špatně upevněný stroj uvolnil a vypadl z korby na zem, kde narazil do autobusu s osmatřiceti cestujícími. Díky rychlé reakci řidiče autobusu došlo jen k lehkému stětutí, při němž nedošlo k žádnému zranění. [18]

Tabulka 28: SWOT analýza [zdroj vlastní]

Silné stránky (Strengths)	Slabé stránky (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Činnost KOPIS Zlín.</li> <li>• Spousta objezdových tras.</li> <li>• V blízkosti zasahujících složek.</li> <li>• Lepší koordinace dopravy.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Domino efekt.</li> <li>• Vysoký výskyt chodců.</li> <li>• Přetížená komunikace v ranních a odpoledních hodinách.</li> </ul>
Příležitosti (Opportunities)	Ohrožení (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kamerový systém.</li> <li>• Zvyšování míry vzdělanosti pracovníků operačních středisek.</li> <li>• Založení stálého dispečinku u SUS v Uherském Hradišti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Selhání komunikačního kanálu zasahujících složek.</li> <li>• Neohleduplnost ostatních řidičů.</li> <li>• Únik nebezpečné látky.</li> <li>• Vznik požáru.</li> <li>• Zkreslení informací medií.</li> </ul>

### 9.3 Skórovací metoda s mapou rizik

#### 9.3.1 Identifikace rizik

V následující tabulce jsem uvedla rizikové faktory, které mohou nastat v kritické lokalitě.

Tabulka 29: Rizikové faktory v kritické lokalitě č. 2 [zdroj vlastní]

Číslo	Rizikový faktor
1.	Nedodržení bezpečné vzdálenosti od vozidla
2.	Nevěnování pozornosti řidičem OA
3.	Nepřiměřená rychlost
4.	Nedání přednosti v jízdě
5.	Jízda na červenou
6.	Řízení pod vlivem alkoholu
7.	Neopatrnost chodců
8.	Neopatrnost cyklistů
9.	Riziko pádu nezajištěného břemene z nákladních vozů
10.	Změna směru jízdy bez použití blinkrů

#### 9.3.2 Ohodnocení rizik

Pro určení odhadu pro jednotlivá skóre jsem si opět vytvořila tabulky, které mi samostatně vyplnili řidiči osobních automobilů, kteří kritickou lokalitou denně projíždí. Viz. Příloha IV, V, VI.

Tabulka 30: Oceňování rizika – nedodržení bezpečné vzdálenosti od vozidla [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	6	8	6	6,7
Dopad (1 min. až 10 max.)	9	9	5	7,7
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>51,59</b>

Tabulka 31: Oceňování rizika – nevěnování pozornosti řidičem OA [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	6	7	6	6,3
Dopad (1 min. až 10 max.)	8	9	5	7,3
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>45,99</b>

Tabulka 32: Oceňování rizika – nepřiměřená rychlost [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	3	7	4	4,7
Dopad (1 min. až 10 max.)	4	6	2	4
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>18,8</b>

Tabulka 33: Oceňování rizika – nedání přednosti v jízdě [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	9	9	3	7
Dopad (1 min. až 10 max.)	10	8	3	7
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>49</b>

Tabulka 34: Oceňování rizika – jízda na červenou [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	8	5	4	5,7
Dopad (1 min. až 10 max.)	8	7	4	6,3
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>35,91</b>

Tabulka 35: Oceňování rizika – řízení pod vlivem alkoholu [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	4	7	2	4,3
Dopad (1 min. až 10 max.)	4	9	2	5
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>21,5</b>

Tabulka 36: Oceňování rizika – neopatrnost chodců [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	9	8	5	7,3
Dopad (1 min. až 10 max.)	10	8	6	8
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>58,4</b>



Tabulka 37: Oceňování rizika – neopatrnost cyklistů [zdroj vlastní]

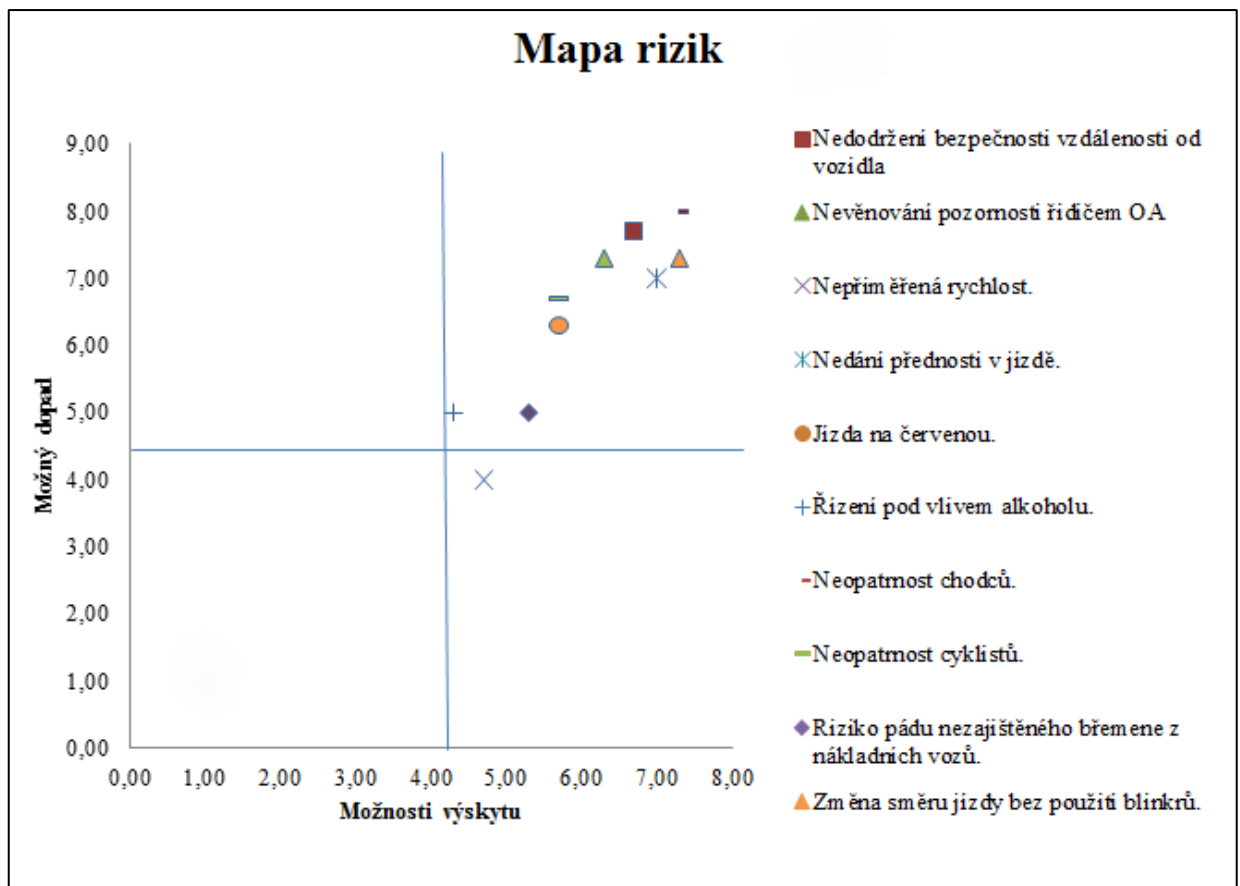
Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	5	8	4	5,7
Dopad (1 min. až 10 max.)	10	5	5	6,7
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>38,19</b>

Tabulka 38: Oceňování rizika – pád nezajištěného břemene z nákladních vozů [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	10	4	2	5,3
Dopad (1 min. až 10 max.)	10	2	3	5
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>26,5</b>

Tabulka 39: Oceňování rizika – změna směru jízdy bez použití blinkru [zdroj vlastní]

Kvantifikace rizik – řidiči osobních automobilů.	1.	2.	3.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	10	5	7	7,3
Dopad (1 min. až 10 max.)	10	4	8	7,3
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu				<b>53,29</b>



Graf 3: Mapa rizik skórovací metody [zdroj vlastní]

Graf 3 zobrazuje, do kterého kvadrantu patří jednotlivé rizika.

#### Kvadrant významných rizik:

Žádný rizikový faktor.

#### Kvadrant kritických rizik:

Mezi kritická rizika patří nedodržení bezpečné vzdálenosti od vozidla, neověnování pozornosti řidičem OA, nedání přednosti v jízdě, jízda na červenou, řízení pod vlivem alkoholu, neopatrnost chodců, neopatrnost cyklistů, riziko pádu nezajištěného břemene z nákladních vozů, změna směru jízdy bez použití blinkrů.

#### Kvadrant bezvýznamných rizik:

Žádný rizikový faktor.

#### Kvadrant běžných rizik:

Mezi běžná rizika patří nepřiměřená rychlost.

## 9.3.3 Návrh na opatření rizik

Rizikového faktory	Návrh na opatření
Nedodržení bezpečné vzdálenosti od vozidla	Policejní kontroly preventivního charakteru
Nevěnování pozornosti řidičem OA	Častější policejní kontroly, zavedení kamerového systému
Nepřiměřená rychlost	Časté policejní kontroly, zavedení rychlostních kamer
Nedání přednosti v jízdě	Zvýšit bodovou sazbu v případě prokázání viny
Jízda na červenou	Zavedení kamerového systému
Řízení pod vlivem alkoholu	Častější policejní kontroly. Zvýšit bodovou sazbu a zvýšení finančního postihu viníka
Neopatrnost chodců	Zavedení kamerového systému, častější policejní kontroly
Neopatrnost cyklistů	Zavedení kamerového systému, častější policejní kontroly
Riziko pádu nezajištěného břemene z nákladních vozů	Větší kontrola řidičů v místě naložení nákladu. Policejní kontrola řidičů nákladních vozidel
Změna směru jízdy bez použití blinkrů	Zvýšení finančního postihu viníka při dopravní nehodě

## Další návrhy na opatření:

- Na všech křižovatkách umístit zpomalovací pásy.
- Změna tvaru křižovatky – doplnění o dělicí ostrůvek.
- Osvětlení nepřehledných úseků.

## ZÁVĚR

Tato bakalářská práce je zaměřena na analýzu a hodnocení kritických míst v okrese Uherské Hradiště. Řešila jsem v ní analýzu současného stavu ve vybraných kritických lokalitách, identifikovala rizika, která se vyskytují v oblasti, a následně jsem navrhla opatření ke snížení rizik.

Při vypracování této práce jsem využila znalosti ze studia na Univerzitě Tomáše Bati ve Zlíně z oboru Ovládání rizik. Dále jsem využila dostupnou literaturu, zákony, internetové zdroje, statistické údaje nehodovosti a ostatní informace k praktické části od Policie České Republiky.

Teoretická část popisuje legislativní oporu a základní pojmy v oblasti silniční dopravy. Dále jsem uvedla základní údaje o nehodách na území České Republiky pro rok 2015. V dalších částech jsem uvedla identifikace a řešení kritických míst na pozemních komunikacích, předpokládanou činnost složek IZS při dopravní nehodě. V závěru teoretické části jsem popsala cíl práce a stanovení metod analýzy rizik aplikované v praktické části bakalářské práce.

Praktická část je zaměřena na dvě kritické lokality v okrese Uherské Hradiště. První kritickou lokalitou jsou Buchlovské hory na silnici I/50 a druhou kritickou lokalitou je průtah Staré Město, Uherské Hradiště a Kunovice na silnici I/55. V těchto dvou lokalitách jsem analyzovala současný stav. Provedla jsem také analýzu rizik, které zde hrozí, ty jsem znázornila pomocí skórovací metody a následně navrhla opatření ke snížení rizik. Pomocí SWOT analýzy jsem identifikovala silné a slabé stránky při dopravní nehodě v kritických lokalitách.

Při zpracování práce jsem dospěla k názoru, že sebelepší bezpečnostní opatření a stavební úpravy pozemních komunikací nemohou nahradit chování, předvídatost a ohleduplnost samotných řidičů. Věřím tomu a zároveň doufám, že do budoucna bude vidět na pozemních komunikacích více policejních hlídek a kontrol, aby co nejvíce ubylo neohleduplných řidičů a tzv. „pirátů silnic“, kteří si pletou pozemní komunikaci se závodní dráhou.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

- [1] Zákon č. 111/1994 sb., v platném znění, o silniční dopravě.
- [2] Zákon č.13/1997 sb., v platném znění, o pozemních komunikacích.
- [3] Zákon č. 361/2000 sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů.
- [4] Zákon č. 56/2001 sb., v platném znění, o podmínkách provozu na pozemních komunikacích.
- [5] Zákon č.12/1997 sb., v platném znění, o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.
- [6] Zákon č. 239/2000 sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů.
- [7] Vyhláška č. 341/2014 Sb. Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
- [8] Vyhláška č. 32/2001 sb., v platném znění, vyhláška ministerstva dopravy a spojů o evidenci dopravních nehod.
- [9] ANDRES J. a kol. – Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod. 1. vyd. Brno: CDV, 2001. 38 s. ISBN 80-902141-9-3
- [10] Statistika nehodovosti 2015. *Policie České Republiky* [online]. Praha, 2015 [cit. 2016-02-04]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>
- [11] NOSEK, Tomáš. *Metodický postup pro hodnocení a odstranění bezpečnostních rizik na pozemních komunikacích*. Praha: CityPlan, 2006.
- [12] KROUPA, Miroslav a Milan ŘÍHA. *Integrovaný záchranný systém*. 4., aktualiz. vyd. Praha: Armex, 2011. Skripta pro střední a vyšší odborné školy. ISBN 978-80-87451-01-4.
- [13] Charakteristika okresu Uherské Hradiště. *Český statistický úřad* [online]. [cit 2016-03-12]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/xz/charakteristika\\_kraje](https://www.czso.cz/csu/xz/charakteristika_kraje)

- [14] *Přehled silnic v okrese Uherské Hradiště* [online]. Ředitelství silnic Zlínského kraje, 2012 [cit. 2016-04-07]. Dostupné z: <http://www.rszk.cz/vozovky/silniceuh.php>
- [15] Portál mapy.cz. *Www.mapy.cz* [online]. [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)
- [16] Získané informace od Policie ČR Uherské Hradiště
- [17] Tragická nehoda motocyklisty. *Www.policie.cz* [online]. [cit. 2016-04-23]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/tragicka-nehoda-motocyklisty.aspx>
- [18] Pracovní stroj spadl s korby. *Www.policie.cz* [online]. [cit. 2016-05-09]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/pracovni-stroj-spadi-s-korby.aspx>

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

ÚK	Účelová komunikace
OA	Osobní automobil
MK	Místní komunikace
DN	Dopravní nehody
ZZS	Zdravotnická záchranná služba
KOPIS	Krajské operační a informační středisko
MU	Mimořádná událost
SUS	Správa a údržba silnic

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1: Přehled okresů Zlínského kraje [13] .....	33
Obrázek 2: Zlínský kraj [14].....	38
Obrázek 3: Snížení rychlosti v Buchlovských horách na 70 km/h [zdroj vlastní] .....	40
Obrázek 4: Zpomalovací pás v „zatačce smrti“ [zdroj vlastní] .....	41
Obrázek 5: Dvojitá svodidla v Buchlovských horách [zdroj vlastní].....	41
Obrázek 6: Křižovatka na Brněnské třídě ve Starém Městě [zdroj vlastní] .....	51
Obrázek 7: Křižovatka na třídě Maršála Malinovského v Uherském Hradišti [zdroj vlastní].....	51
Obrázek 8: Křižovatka na třídě Vítězství v Kunovicích [zdroj vlastní] .....	51



**SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1: Porovnání počtu nehod od roku 2011 – 2015 [10].....	18
Tabulka 2: Přehled viníků a zavinění nehod (tj. % z celkového počtu nehod) [10].....	19
Tabulka 3: Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel [10].....	20
Tabulka 4: Typologické skupiny dopravních nehod [9].....	24
Tabulka 5: Silnice I. třídy v okrese Uherské Hradiště [14].....	34
Tabulka 6: Silnice II. třídy v okrese Uherské Hradiště [14].....	34
Tabulka 7: Silnice III. třídy v okrese Uherské Hradiště [14].....	35
Tabulka 8: DN v okrese Uh. Hradiště pro rok 2015 s následkem smrti [16].....	39
Tabulka 9: Přehled DN v Buchlovských horách [16].....	42
Tabulka 10: Hlavní příčiny nehod v Buchlovských horách [16].....	42
Tabulka 11: Nehody v Buchlovských horách podle zavinění [16].....	42
Tabulka 12: SWOT analýza [zdroj vlastní].....	43
Tabulka 13: Rizikové faktory v kritické lokalitě č. 1 [zdroj vlastní].....	44
Tabulka 14: Ocenění rizika – ostré zatáčky [zdroj vlastní].....	44
Tabulka 15: Ocenění rizika – rychlá jízda řidičů [zdroj vlastní].....	45
Tabulka 16: Ocenění rizika – nevěnování pozornosti řízení v nebezpečném úseku [zdroj vlastní].....	45
Tabulka 17: Oceňování rizika – zvýšený výskyt lesní zvěře [zdroj vlastní].....	45
Tabulka 18: Oceňování rizika – padání větví na pozemní komunikaci [zdroj vlastní].....	46
Tabulka 19: Oceňování rizika – nebezpečné předjíždění [zdroj vlastní].....	46
Tabulka 20: Oceňování rizika - přeceňování svých schopností [zdroj vlastní].....	46
Tabulka 21: Oceňování rizika – nedodržení bezpečnosti provozu [zdroj vlastní].....	47
Tabulka 22: Oceňování rizika – špatný stav pozemní komunikace [zdroj vlastní].....	47
Tabulka 23: Oceňování rizika – vysoký výskyt motorkářů [zdroj vlastní].....	47
Tabulka 24: Návrh na opatření snížení rizik v Buchlovských horách [zdroj vlastní].....	49
Tabulka 25: Přehled DN v průtahu Staré Město, Uh. Hradiště, Kunovice [16].....	52
Tabulka 26: Hlavní příčiny nehod v průtahu Staré Město, Uh. Hradiště, Kunovice [16].....	52
Tabulka 27: Nehody podle zavinění v průtahu Staré Město, Uh. Hradiště, Kunovice [16].....	52
Tabulka 28: SWOT analýza [zdroj vlastní].....	53
Tabulka 29: Rizikové faktory v kritické lokalitě č. 2 [zdroj vlastní].....	54

Tabulka 30: Oceňování rizika – nedodržení bezpečné vzdálenosti od vozidla [zdroj vlastní] .....	54
Tabulka 31: Oceňování rizika – nevěnování pozornosti řidičem OA [zdroj vlastní] .....	55
Tabulka 32: Oceňování rizika – nepřiměřená rychlost [zdroj vlastní] .....	55
Tabulka 33: Oceňování rizika – nedání přednosti v jízdě [zdroj vlastní] .....	55
Tabulka 34: Oceňování rizika – jízda na červenou [zdroj vlastní] .....	56
Tabulka 35: Oceňování rizika – řízení pod vlivem alkoholu [zdroj vlastní] .....	56
Tabulka 36: Oceňování rizika – neopatrnost chodců [zdroj vlastní] .....	56
Tabulka 37: Oceňování rizika – neopatrnost cyklistů [zdroj vlastní] .....	57
Tabulka 38: Oceňování rizika – pád nezajištěného břemene z nákladních vozů [zdroj vlastní] .....	57
Tabulka 39: Oceňování rizika – změna směru jízdy bez použití blinkru [zdroj vlastní] .....	57

**SEZNAM GRAFŮ**

Graf 1: Přehled silnic ve Zlínském kraji [zdroj vlastní, zpracování dle lit. 14].....	38
Graf 2: Mapa rizik skórovací metody [zdroj vlastní] .....	48
Graf 3: Mapa rizik skórovací metody [zdroj vlastní] .....	58

**SEZNAM PŘÍLOH**

- Příloha P I      Kvantifikace rizik kritické lokality č. 1 (hodnotící č. 1)
- Příloha P II     Kvantifikace rizik kritické lokality č. 1 (hodnotící č. 2)
- Příloha P III    Kvantifikace rizik kritické lokality č. 1 (hodnotící č. 3)
- Příloha P IV    Kvantifikace rizik kritické lokality č. 2 (hodnotící č. 1)
- Příloha P V     Kvantifikace rizik kritické lokality č. 2 (hodnotící č. 2)
- Příloha P VI    Kvantifikace rizik kritické lokality č. 2 (hodnotící č. 3)

## PŘÍLOHA P I: KVANTIFIKACE RIZIK KRITICKÉ LOKALITY Č. 1

Sluková Darja – hodnotící pod číslem 1.

Příjmení, jméno: <i>Sluková Darja</i>			
Věk: <i>42</i>			
Číslo	Rizikový faktor	Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	Dopad (1 min. až 10 max.)
1.	Ostré zatáčky.	<i>6</i>	<i>9</i>
2.	Rychlá jízda řidičů.	<i>9</i>	<i>8</i>
3.	Nevěnování pozornosti řízení v nebezpečném úseku.	<i>5</i>	<i>10</i>
4.	Zvýšený výskyt lesní zvěře.	<i>4</i>	<i>5</i>
5.	Padání větví na pozemní komunikaci.	<i>3</i>	<i>4</i>
6.	Nebezpečné předjíždění.	<i>8</i>	<i>10</i>
7.	Přeceňování svých schopností.	<i>10</i>	<i>10</i>
8.	Nedodržení bezpečnosti provozu.	<i>3</i>	<i>10</i>
9.	Špatný stav pozemní komunikace.	<i>4</i>	<i>6</i>
10.	Vysoký výskyt motorkářů.	<i>8</i>	<i>10</i>

## PŘÍLOHA P II: KVANTIFIKACE RIZIK KRITICKÉ LOKALITY Č. 1

Sluková Jana – hodnotící pod číslem 2.

Příjmení, jméno: <i>Sluková Jana</i>			
Věk: <i>20</i>			
Číslo	Rizikový faktor	Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	Dopad (1 min. až 10 max.)
1.	Ostré zatáčky.	8	8
2.	Rychlá jízda řidičů.	7	8
3.	Nevěnování pozornosti řízení v nebezpečném úseku.	6	5
4.	Zvýšený výskyt lesní zvěře.	1	1
5.	Padání větví na pozemní komunikaci.	2	1
6.	Nebezpečné předjíždění.	8	7
7.	Přeceňování svých schopností.	9	10
8.	Nedodržení bezpečnosti provozu.	9	9
9.	Špatný stav pozemní komunikace.	7	6
10.	Vysoký výskyt motorkářů.	10	9

## PŘÍLOHA P III: KVANTIFIKACE RIZIK KRITICKÉ LOKALITY Č. 1

Jakub Dvořák – hodnotící pod číslem 3.

Příjmení, jméno: <i>Dvořák Jakub</i>			
Věk: <i>25</i>			
Číslo	Rizikový faktor	Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	Dopad (1 min. až 10 max.)
1.	Ostré zatáčky.	<i>9</i>	<i>8</i>
2.	Rychlá jízda řidičů.	<i>7</i>	<i>10</i>
3.	Nevěnování pozornosti řízení v nebezpečném úseku.	<i>8</i>	<i>5</i>
4.	Zvýšený výskyt lesní zvěře.	<i>6</i>	<i>2</i>
5.	Padání větví na pozemní komunikaci.	<i>5</i>	<i>2</i>
6.	Nebezpečné předjíždění.	<i>8</i>	<i>8</i>
7.	Přeceňování svých schopností.	<i>10</i>	<i>9</i>
8.	Nedodržení bezpečnosti provozu.	<i>2</i>	<i>3</i>
9.	Špatný stav pozemní komunikace.	<i>5</i>	<i>2</i>
10.	Vysoký výskyt motorkářů.	<i>8</i>	<i>7</i>

## PŘÍLOHA P IV: KVANTIFIKACE RIZIK KRITICKÉ LOKALITY Č. 2

Sluková Darja – hodnotící pod číslem 1.

Příjmení, jméno: Sluková Darja		
Věk: 42		
Rizikový faktor	Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	Dopad (1 min. až 10 max.)
Nedodržení bezpečné vzdálenosti od vozidla.	6	9
Nevěnování pozornosti řidičem OA.	6	8
Nepřiměřená rychlost.	3	4
Nedání přednosti v jízdě.	9	10
Jízda na červenou.	8	8
Řízení pod vlivem alkoholu.	4	4
Neopatrnost chodců.	9	10
Neopatrnost cyklistů.	5	10
Riziko pádů nezajištěného břemene z nákladních vozů.	10	10
Změna směru jízdy bez použití blinkrů.	10	10



## PŘÍLOHA P V: KVANTIFIKACE RIZIK KRITICKÉ LOKALITY Č. 2

Sluková Jana – hodnotící pod číslem 2.

Příjmení, jméno: Sluková Jana		
Věk: 20		
Rizikový faktor	Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	Dopad (1 min. až 10 max.)
Nedodržení bezpečné vzdálenosti od vozidla.	8	9
Nevěnování pozornosti řidičem OA.	7	9
Nepřiměřená rychlost.	7	6
Nedání přednosti v jízdě.	9	8
Jízda na červenou.	5	7
Řízení pod vlivem alkoholu.	7	9
Neopatrnost chodců.	8	8
Neopatrnost cyklistů.	8	5
Riziko pádů nezajištěného břemene z nákladních vozů.	4	2
Změna směru jízdy bez použití blinkrů.	5	4

## PŘÍLOHA P VI: KVATIFIKACE RIZIK KRITICKÉ LOKALITY Č. 2

Dvořák Jakub – hodnotící pod číslem 3.

Příjmení, jméno: DVOŘÁK JAKUB		
Věk: 25		
Rizikový faktor	Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	Dopad (1 min. až 10 max.)
Nedodržení bezpečné vzdálenosti od vozidla.	6	5
Nevěnování pozornosti řidičem OA.	6	5
Nepřiměřená rychlost.	4	2
Nedání přednosti v jízdě.	3	3
Jízda na červenou.	4	4
Řízení pod vlivem alkoholu.	2	2
Neopatrnost chodců.	5	6
Neopatrnost cyklistů.	4	5
Riziko pádů nezajištěného břemene z nákladních vozů.	2	3
Změna směru jízdy bez použití blinkrů.	7	8