

Analýza příčin vzniku dopravních nehod způsobených řidiči s praxí do 5 let

Pavel Hruška

Bakalářská práce
2017/2018



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: 2017/2018

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Pavel Hruška

Osobní číslo: L15158

Studijní program: B3909 Procesní inženýrství

Studijní obor: Ovládání rizik

Forma studia: kombinovaná

Téma práce: Analýza příčin vzniku dopravních nehod způsobených řidiči s praxí do 5 let

Zásady pro vypracování:

- 1. Zpracujte teoretickou rešerši příčin vzniku dopravních nehod způsobených řidiči s praxí do 5 let.**
- 2. Analyzujte příčiny vzniku dopravních nehod způsobených řidiči s praxí do 5 let.**
- 3. Navrhněte způsoby řešení ve vybrané oblasti.**

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

[1] KRULIŠ, Jiří. Jak vítězit nad riziky: aktivní management rizik – nástroj řízení úspěšných firem. Praha: Linde, 2011, 568 s. ISBN 978-80-7201-835-2. Dostupné také z: <http://toc.nkp.cz/NKC/201105/contents/nkc20112181656.1.pdf>.

[2] ŠUCHA, Matúš. Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů. Praha: Grada, 2013, 216 s. Psyché. ISBN 978-80-247-4113-0.

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

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Slavomíra Vargová, PhD.**

Ústav krizového řízení

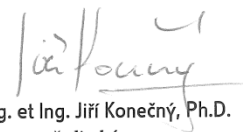
Datum zadání bakalářské práce: **3. listopadu 2017**

Termín odevzdání bakalářské práce: **15. května 2018**

V Uherském Hradišti dne 15. listopadu 2017



doc. RNDr. Jiří Dostál, CSc.
děkan



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

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ / DIPLOMOVÉ PRÁCE


Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové 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 obhajoby¹⁾;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému a dostupná k nahlédnutí;
- na moji bakalářskou/diplomovou 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. 3²⁾;
- podle § 60³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60³⁾ odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – bakalářskou/diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům;
- pokud je výstupem bakalářské/diplomové práce jakýkoliv softwarový produkt, považuji se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se bakalářská práce skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

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

V Uherském Hradišti10.5.2018.....


.....
podpis studenta

¹⁾ zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací;

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy. Vysoká škola disertační práce nezveřejňuje, byla-li již zveřejněna jiným způsobem.

(2) Bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlázení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

(4) Vysoká škola může odložit zveřejnění bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce nebo jejich části, a to po dobu trvání překážky pro zveřejnění, nejdéle však na dobu 3 let. Informace o odložení zveřejnění musí být spolu s odůvodněním zveřejněna na stejném místě, kde jsou

zveřejňovány bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce, již se týká odklad zveřejnění podle věty první, jeden výtisk práce k uchování ministerstvu.

2) 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, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní vnitřní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

3) 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, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jim dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídně k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Tématem předmětné bakalářské práce je analýza příčin vzniku dopravních nehod způsobených řidiči do 5 let praxe. Úkolem zpracovatele je předložit komplexní pohled na danou problematiku dopravních nehod zapříčiněných vybranou skupinou řidičů. Do této skupiny nepatří jen řidiči mladí a nezkušení, ale i řidiči staršího věku, především senioři. V teoretické části bakalářské práce je vysvětlena základní terminologie v oblasti silniční dopravy, psychologické aspekty osoby řidiče a podstata výběru a tvorby použité metody analýzy rizik dané oblasti. V praktické části bakalářské práce je uvedeno zpracování tématu metodou Ishikawa digram. Jedná se o analýzu kořenových příčin a následku. V závěru praktické části bakalářské práce je vypracován návrh na opatření uvedené problematiky.

Klíčová slova:

dopravní nehoda, řidič, účastník v dopravě, řidičské oprávnění, nesmět ohrozit, nesmět omezit, rychlost, nedání přednosti, nesprávný způsob jízdy, nesprávné předjíždění, zranění, usmrcení

ABSTRACT

The subject of this bachelor thesis is the analysis of the causes of the occurrence of traffic accidents caused by the driver with in 5 years of practice. The task of the procesor is to present a comprehensive view of the issue of traffic accidents caused by a selected group of drivers. This group is not only young and in experienced drivers but also drivers of the elderly, especially the elderly. The theoretical part of the bachelor's thesis explains the basic terminology in the field of road transport, the psychological aspects of the driver's personality and the nature of the selection and creation of the applied risk analysis method of the given area. In the practical part of the bachelor thesis, the subjekt is processed by the method Ishikawa digram. This is an analysis of root causes and consequences. At the end of the practical part of the bachelor thesis there is elaborated a proposal for measures of this is me.

Keywords:

accident, driver, transport participant, driving licence, not to threaten, not to restrictit, speeded, not giving priority, wrong driving, incorrect over taking, Indry, killing

Studiu Fakulty logistiky a krizového řízení v Uherském Hradišti Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, bylo nutné přizpůsobit pracovní i rodinné podmínky a okolnosti, s primárním cílem úspěšně dokončit studium a získat vysokoškolské vzdělání s titulem Bc. Touto cestou chci vyjádřit osobní poděkování mým nejbližším, za nejdůležitější podporu a toleranci, dále svým kolegům v zaměstnání, za ochotu vyměnit službu a tím, získat volno na zkoušky, svým spolužákům za vzájemnou podporu a pomoc získávat správné informace, mé vedoucí práce, za příkladnou ochotu, vstřícnost a výbornou motivaci ke správnému zpracování této práce.

OBSAH

ÚVOD.....	10
I TEORETICKÁ ČÁST.....	11
1 DOPRAVA.....	12
1.1 DOPRAVA PODLE PROSTŘEDÍ DOPRAVNÍ CESTY	12
1.1.1 Pozemní silniční doprava - kolejová, nekolejová	12
1.1.2 Podzemní doprava	13
1.1.3 Vzdušná (letecká) doprava	13
1.1.4 Vodní (plavební) doprava	13
1.2 DOPRAVA PODLE ZPŮSOBU USKUTEČŇOVÁNÍ DOPRAVY	13
1.2.1 Železniční doprava	14
1.2.2 Letecká doprava	14
1.2.3 Plavební doprava	14
1.3 DOPRAVA PODLE VZDÁLENOSTI A MÍSTA	14
1.4 DOPRAVA PODLE DRUHU PŘEPRAVY	14
2 DOPRAVNÍ NEHODA.....	15
2.1 ZÁKLADNÍ TERMINOLOGIE UŽÍVANÁ V OBLASTI DOPRAVNÍCH NEHOD	15
2.2 NEJČASTĚJŠÍ PŘÍČINY VZNIKU DOPRAVNÍCH NEHOD	16
2.2.1 Nepřiměřená rychlost	20
2.2.2 Nedání přednosti v jízdě.....	22
2.2.3 Nesprávné předjíždění.....	23
2.2.4 Jízda pod vlivem alkoholu	24
2.2.5 Nesprávný způsob jízdy	26
2.3 HMOTNÁ ŠKODA.....	27
2.4 ŠKODA NA ŽIVOTNÍM PROSTŘEDÍ.....	28
2.5 ŠKODA NA ZDRAVÍ	29
3 RIZIKO.....	31
3.1 KAUZÁLNÍ SOUVISLOST RIZIK DOPRAVNÍCH NEHOD	32
3.1.1 Mladí řidiči.....	32
3.1.2 Starší řidiči	33
3.2 METODA ANALÝZY PŘÍČIN VZNIKU DOPRAVNÍCH NEHOD	34
II PRAKTICKÁ ČÁST	35
4 APLIKACE METODY ISHIKAWA DIAGRAM.....	36
4.1 ANALÝZA PŘÍČINY – NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST	37
4.2 ANALÝZA PŘÍČINY – NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ.....	45
4.3 ANALÝZA PŘÍČINY – NEDÁNÍ PŘEDNOSTI.....	53
4.4 ANALÝZA PŘÍČINY – NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY	60
4.5 ANALÝZY PŘÍČINY – JÍZDA POD VLIVEM ALKOHOLU.....	67
5 NÁVRH OPATŘENÍ	74

ZÁVĚR	76
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	77
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	78
SEZNAM OBRÁZKŮ	79

ÚVOD

Tématem předmětné bakalářské práce je analýza příčin vzniku dopravních nehod způsobených řidiči do 5 let praxe. Úkolem zpracovatele je předložit komplexní pohled na danou problematiku dopravních nehod zapříčiněných vybranou skupinou řidičů, jejichž praxe v řízení motorových vozidel nepřesahuje 5 let. Z dlouhodobých statistických údajů, se jedná o nejrizikovější skupinu řidičů, kteří svým konáním, v provozu na pozemních komunikacích, způsobují nejvíce dopravních nehod s největší mírou na vzniklých škodách na zdraví a životu osob, hmotných škodách na majetku, včetně škod na životním prostředí. Do této skupiny nepatří jen řidiči mladí a nezkušení, ale i řidiči starší věku, především senioři vybrané skupiny řidičské praxe.

V teoretické části bakalářské práce jsou vysvětleny a popsány jednotlivé základní pojmy terminologie v oblasti silniční dopravy a dopravních nehod. Dále je zde věnován prostor komplexnímu vysvětlení skutečností, týkajících se osoby řidiče, jako klíčového faktoru vzniku silničních dopravních nehod. V poslední kapitole teoretické části je vysvětlena podstata výběru a tvorby použité metody analýzy rizik v dané oblasti.

Praktická část bakalářské práce je věnována konkrétnímu postupu zpracování vybrané analýzy rizik jednotlivých nejčastějších příčin vzniku silničních dopravních nehod, způsobených uvedenou skupinou řidičů. Z ověřených vědeckých metod analýzy rizik, jsem zvolil metodu Ishikawa digram, zvanou také, na základě svého vzhledu, „rybí kost“. Principem předmětné metody je analýza kořenových příčin jednotlivých možných aspektů a jejich společného následku. Zdrojem pro zpracování těchto analýz jsou informace, neboli statistická data uvedená v tzv. „ostrých“ evidencích Přehledu nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky, Policejního prezidia Policie České republiky, evidovaných v období let 2012 až 2016 včetně.

V závěru bakalářské práce je vypracován návrh na opatření v dané oblasti. Struktura a rozsah navrhovaného opatření vychází z vlastní dlouholeté praxe zpracovatele, pracujícího jako policista vybraného Dopravního inspektorátu Policie České republiky, ve skupině dopravních nehod.

V předmětné bakalářské práci je uplatněno mnoho profesních zkušeností zpracovatele, získaných za období 11 let zpracování dopravních nehod.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 DOPRAVA

Individuální mobilita je základní potřebou naší společnosti zabezpečující svobodu a prosperitu. Tato skutečnost však není bez určitého nebezpečí. Individuální mobilita musí být ve shodě se zájmy všeobecné bezpečnosti v dopravě. Odpovědné chování každého jedince je základním předpokladem pro bezproblémovou a bezpečnou interakci mobilní společnosti jako nedílné součásti každodenního života. [1]

Obecně můžeme **dopravu** charakterizovat jako proces přemísťování věcí, ve smyslu pracovních předmětů, výrobních prostředků, hotových výrobků na straně jedné a osob, i jako pracovních sil, na straně druhé, který uskutečňujeme dopravními prostředky po dopravní cestě mezi vzájemně prostorově vzdálenými místy. Doprava se klasifikuje podle různých kritérií, jejichž podstatu tvoří prostředí, ve kterém se doprava uskutečňuje a způsob uskutečňování dopravy v daném prostředí. [1]

1.1 Doprava podle prostředí dopravní cesty

Podle prostředí, ve kterém leží dopravní cesta, dopravu dělíme na: [2]

- pozemní (kolejová, nekolejová),
- podzemní,
- vzdušná,
- vodní.

1.1.1 Pozemní silniční doprava - kolejová, nekolejová

Pozemní doprava kolejová, neboli **drážní doprava**, se uskutečňuje na kolejích v drážní síti. Jedná se o síť kolejí vedoucích buďto samostatně nebo ve spojení s pozemní silniční sítí pro dopravu vozidel. V současné době jsou v České republice provozovány čtyři základní kategorie drah: [2]

- **celostátní**,
- **regionální** (dráhy místního významu, které jsou napojeny na celostátní síť drah),
- **vlečky** (slouží pro vlastní potřebu provozovatele nebo podnikatele a jsou napojeny na celostátní i regionální dráhy),
- **speciální** (slouží k zajištění dopravní obslužnosti obce, např. tramvajová doprava, lanovky, metro atd.).

Pozemní silniční doprava nekolejová je uskutečňována na silniční síti pozemních komunikací prostřednictvím motorových nebo nemotorových vozidel. Silniční doprava může být v rámci teritoria dané obce, nebo mezi obcemi, daného státu nebo mezi jednotlivými státy jako mezistátní doprava. [2]

1.1.2 Podzemní doprava

Podzemní drážní doprava kolejová se uskutečňuje na kolejích v drážní síti pod povrchem běžné dopravní sítě, v tunelech. Provádí se vlakovými soupravami zvanými „Metro“. Tento způsob dopravy slouží převážně k rychlé přepravě osob v rámci městské hromadné dopravy, v teritoriu daného města. Značnou výhodou tohoto způsobu přepravy je časová úspora přepravy osob bez omezení dopravně technickými parametry silniční dopravní sítě.[2]

1.1.3 Vzdušná (letecká) doprava

Vzdušnou dopravou rozumíme přepravu osob a věcí ve vzduchu, v tak zvaných letových koridorech, na předem stanovených trasách jednotlivých letů. K této přepravě slouží letadla různých typů a velikostí, v přímé souvislosti k daným účelům této přepravy (rekreační, nákladní nebo vojenská). [2]

1.1.4 Vodní (plavební) doprava

Vodní dopravou rozumíme přepravu osob a věcí s využitím vodních toků, ať v teritoriu dané země, jako vnitrostátní přepravy, tak v teritoriu mezinárodních vod, jako námořní dopravu. Stejně jako jiné druhy dopravy se i zde jedná o přepravu osob rekreační nebo komerční, ve smyslu přepravy osob a věcí nákladními loděmi. [2]

1.2 Doprava podle způsobu uskutečňování dopravy

Podle způsobu uskutečňování dopravy na dopravní cestě v daném prostředí, se doprava rozděluje na: [2]

Silniční doprava je uskutečňována na pozemních komunikacích, které dále rozdělujeme podle jejich charakteru na:

- dálnice,
- rychlostní silnice,

- silnice I. třídy, sloužící k přepravě v rámci okresů a krajů,
- silnice II. třídy III. Třídy, sloužící k přepravě v rámci okresů a obcí,
- místní komunikace, sloužící k přepravě v rámci obce,
- účelové komunikace, sloužící k přepravě v rámci obce, v zastavěných částech. [2]

1.2.1 Železniční doprava

Železniční (dražní) doprava, se uskutečňuje na kolejích v drážní síti. [2]

1.2.2 Letecká doprava

Letecká doprava ve vzduchu, v tak zvaných letových koridorech, na předem stanovených trasách jednotlivých letů. [2]

1.2.3 Plavební doprava

Plavební doprava na vodních tocích, v teritoriu dané země, jako vnitrostátní přeprava, nebo v teritoriu mezinárodních vod, jako námořní doprava. [2]

1.3 Doprava podle vzdálenosti a místa

Podle vzdálenosti a místa provádění dopravu dělíme na:

- dálkovou – mezi jednotlivými státy nebo kontinenty,
- místní – v rámci teritoria dané země,
- městskou – v rámci teritoria daného města,
- speciální – např.: závodní, školní apod. [2]

1.4 Doprava podle druhu přepravy

V přímé souvislosti s přepravou osob, zvířat, věcí a produktů, dělíme dopravu podle druhu na:

- osobní – osobní vozidla, letadla, lodě, vlaky,
- nákladní – nákladní vozidla, lodě, letadla, vlaky. [2]

2 DOPRAVNÍ NEHODA

„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“ [3]

2.1 Základní terminologie užívaná v oblasti dopravních nehod

V situaci zvané dopravní nehoda se objevuje mnoho jednotlivých pojmů, souvisejících s určitým postavením, funkcí nebo oprávněním zúčastněných osob, jako jsou například řidič, účastník, vozidlo, motorové vozidlo, nemotorové vozidlo, chodec, cyklista, nesmět omezit, nesmět ohrozit, zranění a další. Nejdůležitější pojmy jsou vysvětleny takto:

Řidič

„Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj. Řidičem je i jezdec na zvířeti.“ [3]

Účastník

„Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.“ [3]

Chodec

„Chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm. Pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo na obdobném sportovním vybavení anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně.“ [3]

Cyklista

„Cyklista je osoba pohybující se na jízdním kole na pozemní komunikaci, na stezce pro cyklisty nebo na chodníku v případě nezletilé osoby.“ [3]

Vozidlo

„Vozidlo je motorové, nemotorové nebo tramvaj.“ [3]

Vozidlo

„Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.“ [3]

Nemotorové vozidlo

„Nemotorové vozidlo je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, jako je jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo a přípojné vozidlo.“ [3]

Nesmět omezit

„Nesmět omezit znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nebylo nijak překáženo.“ [3]

Nesmět ohrozit

„Nesmět ohrozit znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí.“ [3]

Dát přednost v jízdě

„Dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.“ [3]

2.2 Nejčastější příčiny vzniku dopravních nehod

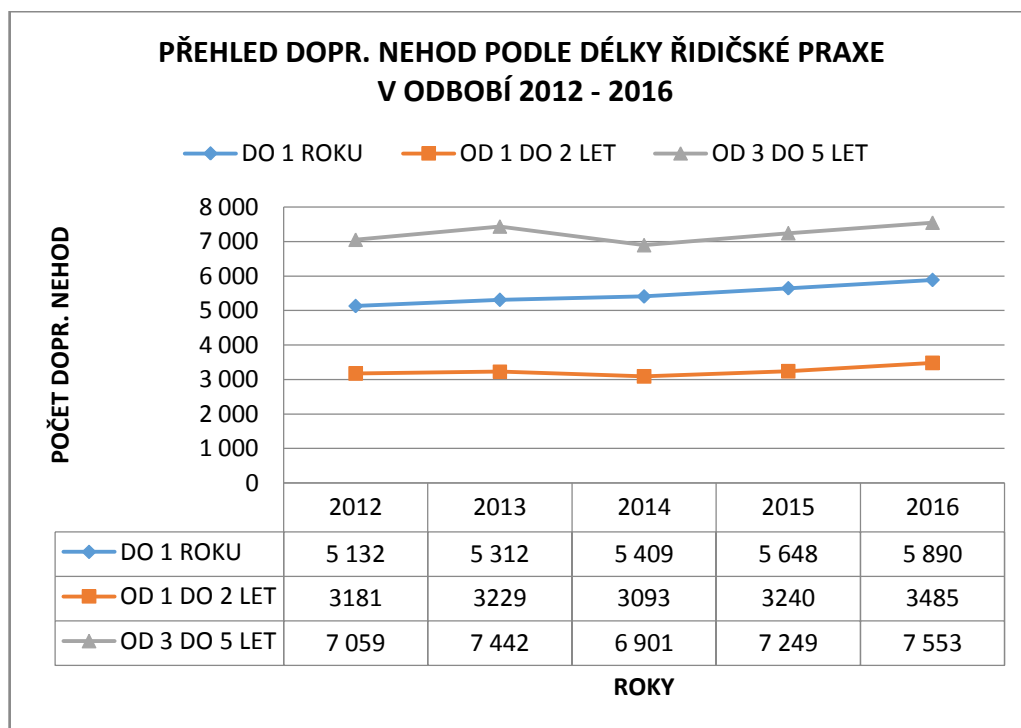
Největším rizikovým faktorem příčin vzniku dopravních nehod stále zůstává člověk. S rozvojem motorismu se měnil i celkový smysl cestování. Z původních potřeb přemísťování osob a věcí, za účelem základních osobních potřeb, se dnes cestuje také jen tak, za zábavou a pro potěšení z jízdy samotné. S tímto fenoménem bezstarostné jízdy je spojeno užívání pozemních komunikací především mladými nezkušenými řidiči, kteří si právě takovou adrenalinovou jízdou v „ostrém“ provozu na pozemních komunikacích, často navozují pocit všemocnosti a nedotknutelnosti s falešným domněním, že svou pozicí uvnitř vozidla, jsou „chráněni“ a nedotknutelní před kolizní situací nebo-li dopravní nehodou. [1]

Z údajů statistických ročenek Přehledu o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR, za období let 2012 – 2016 včetně, vypracované Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky mimo jiné vyplývá, že mezi nejčastější příčiny vzniku

dopravních nehod způsobených vybranou skupinou řidičů s praxí řízení do pěti let, v období let 2012 až 2016 včetně patří:

- nepřiměřená rychlost,
- nedání přednosti v jízdě,
- nesprávné předjíždění,
- jízda pod vlivem alkoholu,
- nesprávný způsob jízdy.

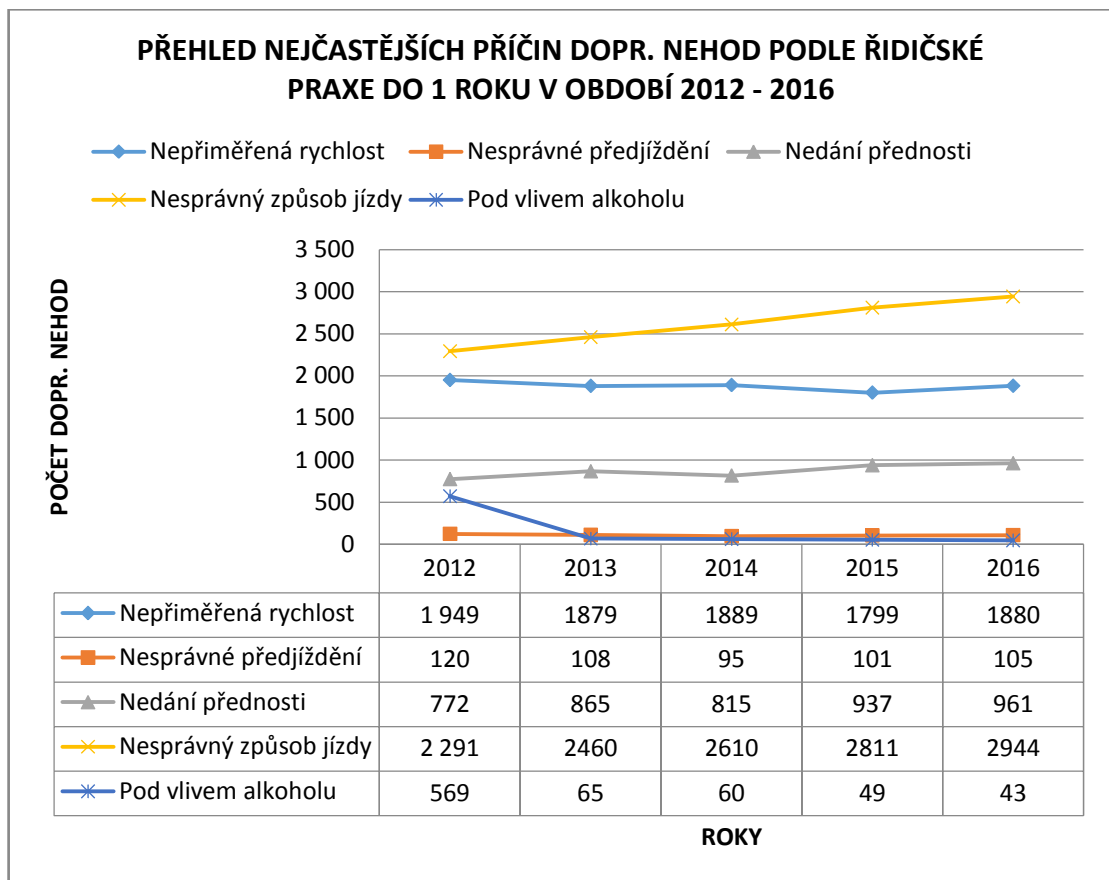
Jednotlivé výše uvedené příčiny jsou dále rozčleněny podle konkrétní délky praxe řízení uvedené skupiny řidičů, a to do 1 roku, od 1 do 2 let a od 3 do 5 let. Pro snadnější orientaci a vyjádření uvedených skutečností dané oblasti, uvádím nejprve výsledné grafické znázornění celkových údajů, ve třech kategoriích praxe.



Obr. 1: Graf přehledu dopravních nehod vybrané skupiny řidičů v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12]

V přehledu předmětného grafu je v daném období patrný nárůst počtu dopr. nehod, ve všech dílčích skupinách, v souhrnném rozpětí od 304 do 758 dopravních nehod. K největšímu nárůstu 758 dopr. nehod došlo ve skupině do 1 roku praxe. K nejmenšímu nárůstu 304 dopr. nehod došlo ve skupině od 1 do 2 let praxe. Ve skupině od 3 do 5 let došlo k nárůstu o 494 dopr. nehod.

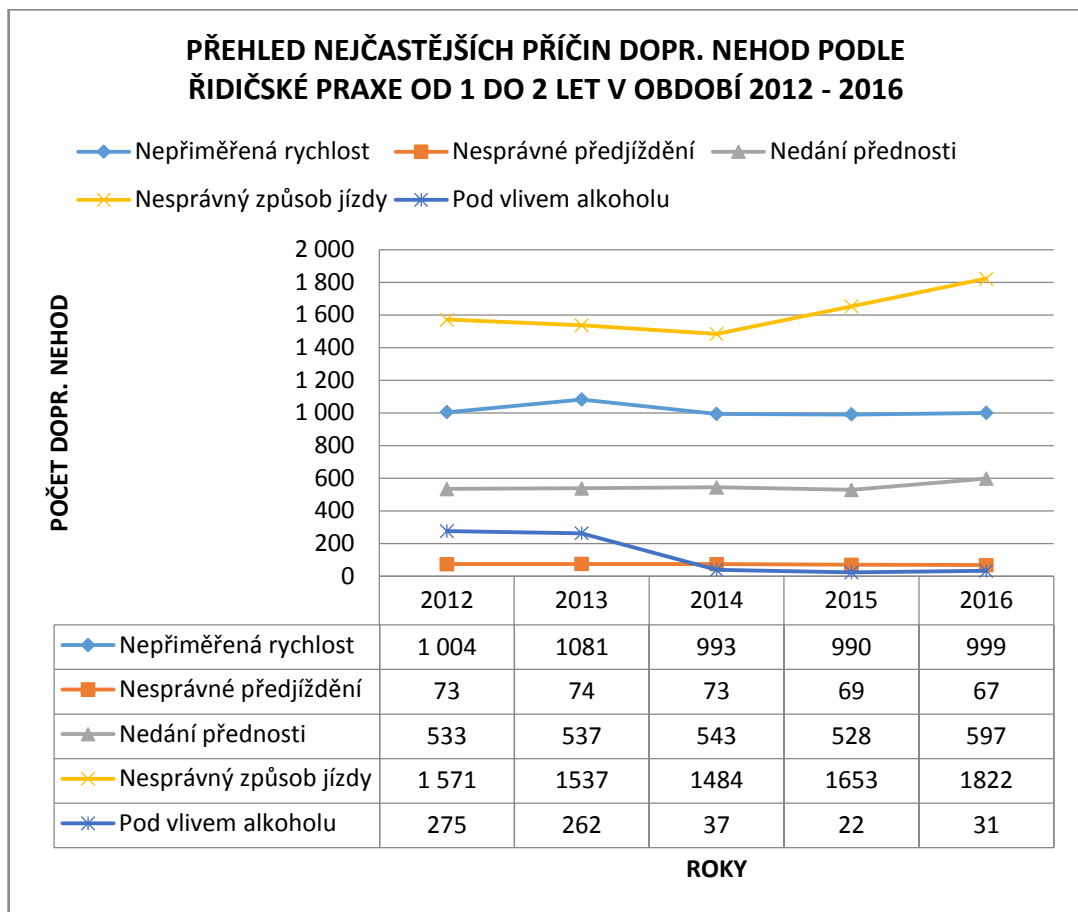
Následující grafické znázornění vyjadřuje nejčastější příčiny vzniku dopravních nehod způsobených vybranou skupinou řidičů do 1 roku praxe řízení.



Obr. 2: Graf přehledu nejčastějších příčin dopravních nehod vybrané skupiny řidičů s řidičskou praxí do 1 roku v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12]

V přehledu předmětného grafu je v dílčích kategoriích daného období patrný následující rozdíl v počtu dopravních nehod. V příčině nepřiměřená rychlost došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k poklesu o 69. V příčině nesprávné předjíždění došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k poklesu o 15. V příčině nedání přednosti došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k nárůstu o 189. V příčině nesprávný způsob jízdy došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k nárůstu o 653. V příčině pod vlivem alkoholu došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k poklesu o 526.

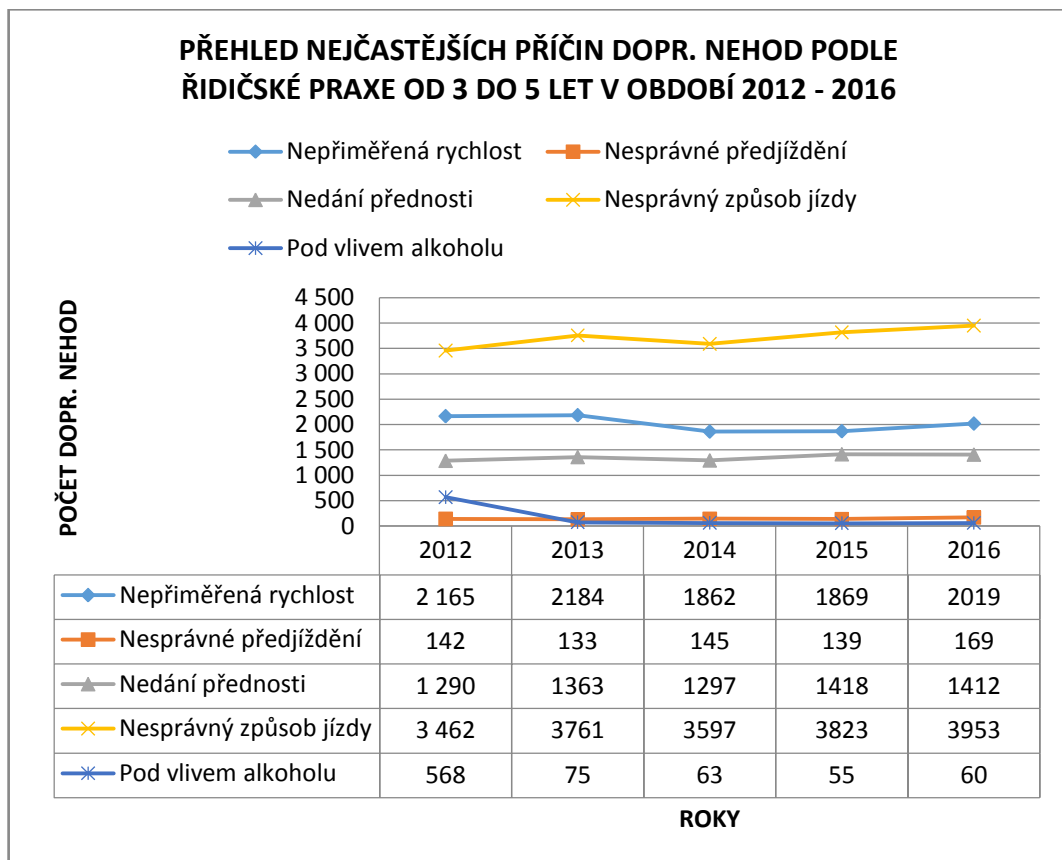
Následující grafické znázornění vyjadřuje nejčastější příčiny vzniku dopravních nehod způsobených vybranou skupinou řidičů od 1 do 2 let praxe řízení.



Obr. 3: Graf přehledu nejčastějších příčin dopravních nehod vybrané skupiny řidičů s řidičskou praxí od 1 do 2 let v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12]

V přehledu předmětného grafu je v dílčích kategoriích daného období patrný následující rozdíl v počtu dopravních nehod. V příčině nepřiměřená rychlost došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k poklesu o 5. V příčině nesprávné předjíždění došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k poklesu o 6. V příčině nedání přednosti došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k nárůstu o 64. V příčině nesprávný způsob jízdy došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k nárůstu o 251. V příčině pod vlivem alkoholu došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k poklesu o 244.

Následující grafické znázornění vyjadřuje nejčastější příčiny vzniku dopravních nehod způsobených vybranou skupinou řidičů od 3 do 5 let praxe řízení.



Obr. 4: Graf přehledu nejčastějších příčin dopravních nehod vybrané skupiny řidičů s řidičskou praxí od 3 do 5 let v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12]

V přehledu předmětného grafu je v dílčích kategoriích daného období patrný následující rozdíl v počtu dopravních nehod. V příčině nepřiměřená rychlost došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k poklesu o 146. V příčině nesprávné předjíždění došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k nárůstu o 27. V příčině nedání přednosti došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k nárůstu o 122. V příčině nesprávný způsob jízdy došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k nárůstu o 491. V příčině pod vlivem alkoholu došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k poklesu o 508.

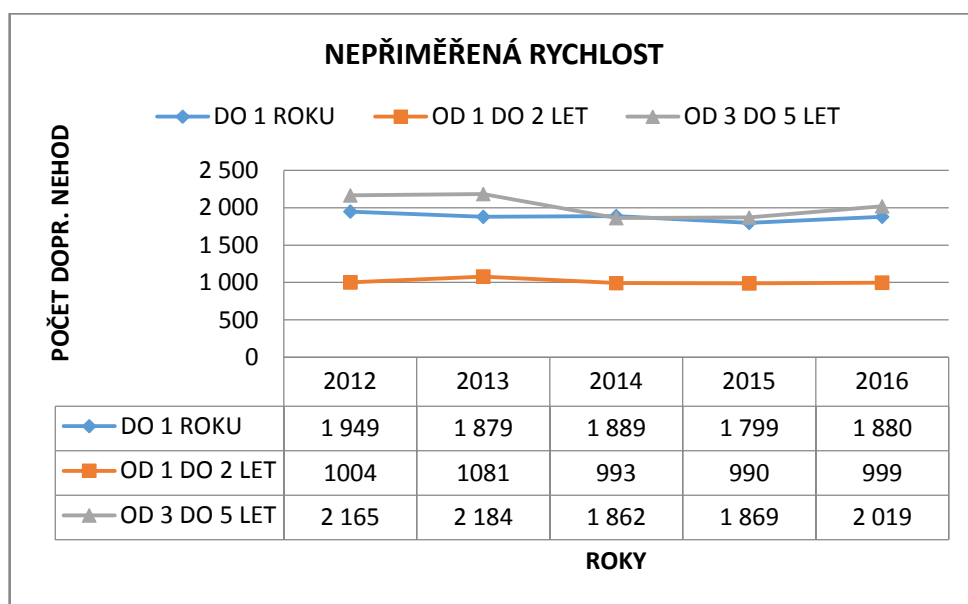
2.2.1 Nepřiměřená rychlost

Pojem „Rychlost jízdy“ je vymezen v ustanovení § 18 odst. 1, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, pod názvem Rychlost jízdy, kde je uvedeno:

„Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat, smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.“ [3]

Jedná se o obecnou definici nepřiměřené rychlosti v příčinném vztahu ke vzniku dopravních nehod, oproti překročení rychlosti jízdy stanovené obecnou úpravou pravidel provozu na pozemních komunikacích, ve smyslu maximální dovolené rychlosti v obci 50 km/hod, mimo obec 90 km/hod, na dálnici a rychlostní komunikaci 130 km/hod, případně upravenou lokálním dopravním značením s vyznačením maximální rychlosti. [3]

Předmětnou příčinu dopravních nehod způsobených vybranou skupinou řidičů, jak je uvedeno v kapitole 2. 2, vyjadřuje následující grafické znázornění.



Obr. 5: Graf přehledu dopravních nehod z příčiny nepřiměřené rychlosti podle délky řidičské praxe vybrané skupiny řidičů v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12]

V přehledu předmětného grafu je v uvedené příčině daného období patrný následující rozdíl v počtu dopravních nehod. Ve skupině do 1 roku praxe došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k poklesu o 69. Ve skupině od 1 do 2 let praxe došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k poklesu o 5. Ve skupině od 3 do 5 let praxe došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k poklesu o 146.

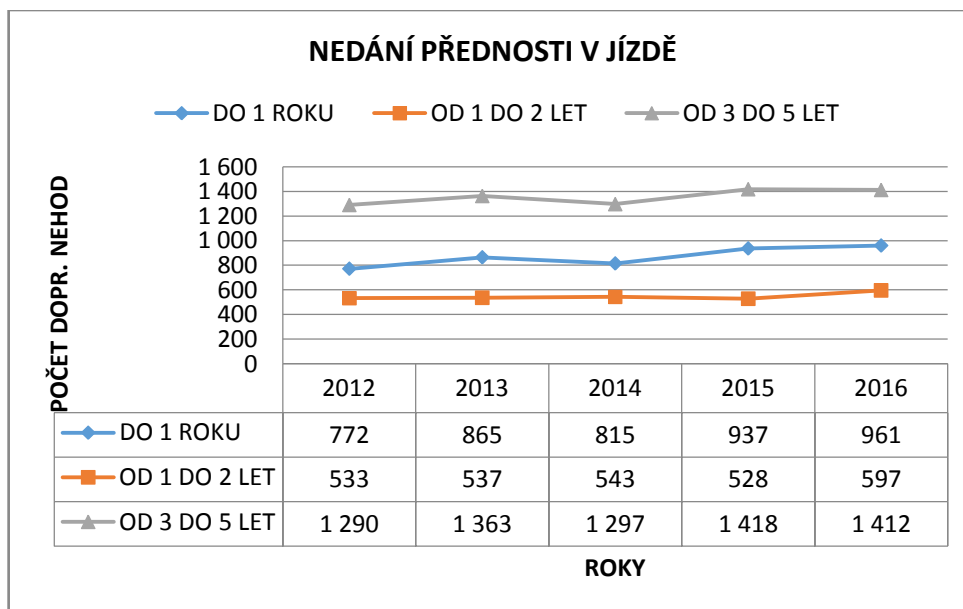
2.2.2 Nedání přednosti v jízdě

Pojem „Dát přednost v jízdě“ je vymezen v ustanovení § 22 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, pod názvem Jízda křižovatkou, kde je mimo jiné uvedeno:

„Řidič přijíždějící na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě!“ musí dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci.“ [3]

Příčiny vzniku dopravních nehod spočívají v nerespektování povinnosti dát přednost v jízdě zastavením vozidla na takovém místě, odkud má řidič patřičný rozhled do křižovatk. Velmi často dochází k přímému najetí vozidel z vedlejší poz. komunikace do křižovaty a tím, k přímému ohrožení ostatních účastníků provozu na poz. komunikacích. [1]

Předmětnou příčinu dopravních nehod způsobených vybranou skupinou řidičů, jak je uvedeno v kapitole 2. 2, vyjadřuje následující grafické znázornění.



Obr. 6: Graf přehledu dopravních nehod z příčiny nedání přednosti v jízdě podle délky řidičské praxe vybrané skupiny řidičů v období 2012 – 2016

[8] [9] [10] [11] [12]

V přehledu předmětného grafu je v uvedené příčině daného období patrný následující rozdíl v počtu dopravních nehod. Ve skupině do 1 roku praxe došlo v souhrnném rozpětí po-

čtu dopravních nehod k nárůstu o 189. Ve skupině od 1 do 2 let praxe došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k nárůstu o 64. Ve skupině od 3 do 5 let praxe došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k nárůstu o 122.

2.2.3 Nesprávné předjíždění

Pojem „Nesprávné předjíždění“ je vymezeno v ustanovení § 17, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, pod názvem Předjíždění, kde je uvedeno:

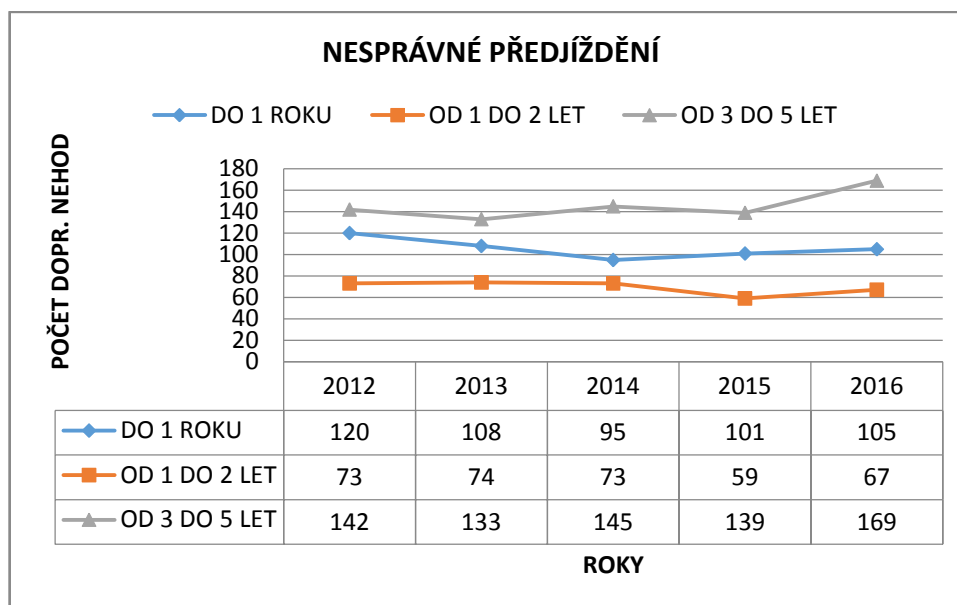
„Předjíždí se vlevo. Vpravo se předjíždí vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není-li již pochybnosti o dalším směru jeho jízdy. Řidič, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním. Řidič musí dávat znamení o změně směru jízdy při předjíždění cyklisty.“ [3]

„Řidič, který se po předjetí zařazuje před vozidlo, které předjel, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče vozidla, které předjel.“ [3]

„Řidič nesmí předjíždět:

- *nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí*
- *jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet*
- *jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucího řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích*
- *na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a bezprostředně před nimi, dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru vlevo a není-li možné předjetí vpravo, nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy.“ [3]*

Předmětnou příčinu dopravních nehod způsobených vybranou skupinou řidičů, jak je uvedeno v kapitole 2. 2, vyjadřuje následující grafické znázornění.



Obr. 7: Graf přehledu dopravních nehod z příčiny nesprávné předjíždění podle délky řídičské praxe vybrané skupiny řidičů v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12]

V přehledu předmětného grafu je v uvedené příčině daného období patrný následující rozdíl v počtu dopravních nehod. Ve skupině do 1 roku praxe došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k poklesu o 15. Ve skupině od 1 do 2 let praxe došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k poklesu o 6. Ve skupině od 3 do 5 let praxe došlo v souhrnném rozpětí počtu dopravních nehod k nárůstu o 27.

2.2.4 Jízda pod vlivem alkoholu

Pojem „Jízda pod vlivem alkoholu“ je vymezen v ustanovení § 5 odst. 2, písm. a, b, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, pod názvem **Povinnosti řidiče**, kde je uvedeno:

„2 a) Řidič nesmí požit alkoholický nápoj ani jinou látku obsahující alkohol nebo užít jinou návykovou látku během jízdy.“

„2 b) Řidič nesmí řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.“ [3]

Dále se tímto jednáním zabývá také v ust. § 274 zák. č. 40/2009 sb., trestní zákoník, pod názvem „**Ohrožení pod vlivem návykové látky**“, kde je uvedeno.

„odst. 1) Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.“ [6]

„odst. 2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán:

- a) způsobí-li činem uvedeným v odst. 1 havárii, dopravní nehodu nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,*
- b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo*

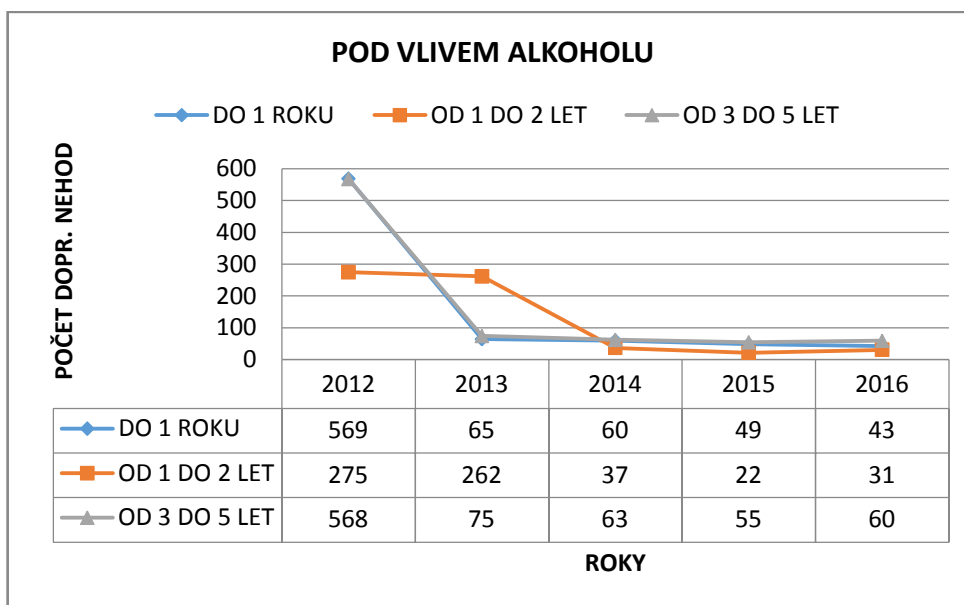
byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.“ [6]

V daném případě hovoříme o úmyslné trestné činnosti závažného jednání řidiče, kdy je hodnota zjištěné a prokázané hladiny alkoholu (ethanolu) v krvi vyšší, jak jedno promile alkoholu (ethanolu) na kilogram tělesné váhy řidiče. Tímto jednáním se řidič dopouští uvedeného přečinu. [6]

Jestliže zjištěná hladina alkoholu nepřesahuje hladinu jedné promile, pak se jedná o podezření z přestupku, dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na poz. komunikacích. O vině a druhu trestu, v dané věci, rozhoduje správní orgán místně příslušného Městského úřadu nebo Magistrátu, ve správním řízení.

Stejným způsobem a ve stejné pravomoci je rozhodnuto i v případě, kdy se na místě dopravní nehody řidič/ka odmítne podrobit orientační dechové zkoušce nebo i lékařskému vyšetření s odběrem biologického materiálu (krve, moči). V daném případě se jedná o porušení ustanovení § 5 odst. 1 písm. f, g, zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na poz. komunikacích a o podezření z přestupku, dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. c) uvedeného zákona.

Předmětnou příčinu dopravních nehod způsobených vybranou skupinou řidičů, jak je uvedeno v kapitole 2. 2, vyjadřuje následující grafické znázornění.



Obr. 8: Graf přehledu dopravních nehod z příčiny pod vlivem alkoholu podle délky řidičské praxe vybrané skupiny řidičů v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12]

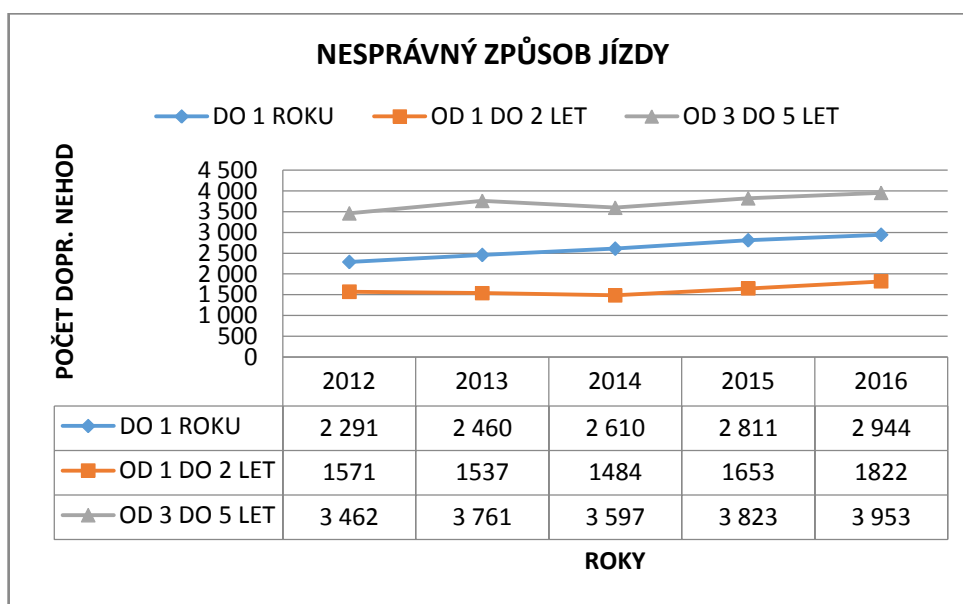
2.2.5 Nesprávný způsob jízdy

Za nesprávný způsob jízdy považujeme například **přejíždění z jednoho jízdního pruhu do jiného jízdního pruhu**, bez použití směrového světla, nebo-li „blinkru“ a tím, omezení nebo ohrožení jiného účastníka, jedoucího v jízdním pruhu, do kterého vozidlo přejíždí. Dále jízdní úkon **nesprávné otáčení nebo couvání**, při nedostatečné pozornosti v rozhledu kolem sebe, případně nezajištění bezpečného otáčení nebo couvání pomocí druhé osoby. Dále **odbočování vlevo**, při zásadním nedodržení bezpečnosti silničního provozu tím, že řidič často pomine, nebo nezná povinnost nesmět ohrozit jiného účastníka jedoucího za ním. [3]

Jednou z nejčastějších příčin nesprávného způsobu jízdy řidičů je jejich nepozornost během řízení motorového vozidla. Hovoříme o skutečnosti, že **řidič se plně nevěnuje řízení a nesleduje situaci v silničním provozu**. Do uvedené příčiny patří velmi často **sekundární aktivity nebo-li činnosti**, jako jsou pití nápojů, konzumace jídla, kouření, rozhovor se spolujedoucími, telefonování, sledování GPS, obsluha CD přehrávače nebo rádia, odvádění pozornosti převáženým zvířetem nebo dítětem a další skutečnosti. Základní činnosti při řízení vozidla probíhají v posloupnosti příjmu informací, jejich vyhodnocení a následně v korekci řízení. Zásadní informace řidič získává pozorným sledováním situace v provozu,

kdy na ně musí přiměřeným způsobem reagovat a zpracovat je. Tento proces zpracování informací se velmi často děje ve velmi krátkém časovém intervalu. Příčinou možného chybného jednání řidiče může být i nedostatek informací nebo jejich nesprávný výběr, který přímo souvisí se získanými znalostmi, zkušenostmi a schopností řidiče odlišit v dané chvíli důležité podněty, od méně důležitých podnětů. [2]

Předmětnou příčinu dopravních nehod způsobených vybranou skupinou řidičů, jak je uvedeno v kapitole 2. 2, vyjadřuje následující grafické znázornění.



Obr. 9: Graf přehledu dopravních nehod z příčiny nesprávný způsob jízdy podle délky řidičské praxe vybrané skupiny řidičů v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12]

2.3 Hmotná škoda

Při dopravních nehodách dochází zcela automaticky ke hmotné škodě jak na zúčastněných vozidlech, tak na majetku tzv. „třetích osob“. Jedná se o způsobení hmotné škody na hmotném majetku fyzických i právnických osob. Do této skupiny patří veškerá zařízení na pozemních komunikacích a jejich okolí, jako jsou svodidla, zábradlí, sloupy veřejného osvětlení, sloupy elektrického vedení. Majetkem fyzických a právnických osob rozumíme také zaparkovaná vozidla a pracovní stroje samojízdné. Dále se jedná o oplocení pozemků, obvodové zdi rodinných domů a budov různého charakteru využití. [3]

2.4 Škoda na životním prostředí

V přímé souvislosti s poškozením zúčastněných vozidel dochází k úniku tzv. „provozních kapalin“. Tímto pojmem rozumíme kapaliny obsažené v provozních částech motorových vozidel, jako jsou pohonné hmoty (benzín, nafta), oleje (motorový, brzdový, převodový atd.), kapalina v ostříkovači, kapalina chladicí soustavy. Tyto látky unikají do bezprostředního okolí místa dopravní nehody nebo havárie vozidel nebo i dál, podle aktuálních klimatických podmínek (děšť) nebo přítomnosti vodních toků. V takovém případě může být taková kapalina rozšířena i do vzdálenějšího okolí, čímž může dojít k ohrožení různých struktur životního prostředí a tím k ekologické havárii.

Nejnebezpečnější příčinou bezprostředního ohrožení osob a životního prostředí při dopravních nehodách je únik nebezpečných chemických látek, převážených zúčastněnými vozidly. V daných případech hovoříme o možnosti závažných následků na lidském zdraví, životech nebo životním prostředí, ve smyslu „Obecného ohrožení z nedbalosti“.

Tato problematika je vymezena v ustanovení § 273 zák. č. 40/2009 sb., trestní zákoníku, pod názvem „**Obecné ohrožení z nedbalosti**“, kde je uvedeno.

„Odst. 1) Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.“ [6]

„Odst. 2) Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

- a) způsobí-li činem uvedeným jednáním v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví,*
- b) spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona,*

způsobí-li takovým činem značnou škodu. [6]

Odst. 3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

- a) způsobí-li činem uvedeným jednáním v odstavci 1 smrt nebo*

- b) *způsobí-li činem uvedeným jednáním v odstavci 2 písm. b) škodu velkého rozsahu nebo těžkou újmu na zdraví.* [6]

Odst. 4) Odnětím svobody na tři léta až deset let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným jednáním v odstavci 2 písm. b) smrt.“ [6]

2.5 Škoda na zdraví

Velmi často dochází při dopravních nehodách ke zranění osob. V takovém případě hovoříme o způsobení újmy na zdraví. Obecný pojem je upraven v § 122 zák. č. 40/2009 sb., trestní zákoníku, pod názvem „**Ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví**“, kde je uvedeno.

„Odst. 1) Ublížením na zdraví se rozumí takový stav záležející v poruše zdravínek jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, odvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření.“ [6]

„Odst. 2) Těžkou újmou na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví

- a) zmrzačení,*
- b) ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,*
- c) ochromení údu,*
- d) ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,*
- e) poškození důležitého orgánu,*
- f) zohydění,*
- g) vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,*
- h) mučivé útrapy nebo*

delší dobu trvající porucha zdraví.“ [6]

Při dopravních nehodách dochází k poškození zdraví neúmyslným jednáním účastníků. Tato skutečnost je vymezena v ustanovení § 148 zák. č. 40/2009 sb., trestní zákoníku, pod názvem „**Ublížení na zdraví z nedbalosti**“, kde je uvedeno.

„Odst. 1) Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.“ [6]

„Odst. 2) Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.“ [6]

Způsobení těžké újmy na zdraví je vymezeno v ustanovení § 148 zák. č. 40/2009 sb., trestní zákoníku, pod názvem „**Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti**“, kde je uvedeno.

„Odst. 1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.“ [6]

„Odst. 2) Odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.“ [6]

„Odst. 3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.“ [6]

V ojedinělých případech také dochází při dopravních nehodách k usmrcení osob. Tato skutečnost je vymezena v ustanovení § 143 zák. č. 40/2009 sb., trestní zákoníku, pod názvem „**Usmrcení z nedbalosti**“, kde je uvedeno.

„Odst 1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody na tři léta nebo zákazem činnosti.“ [6]

„Odst. 2) Odnětím svobody na jeden rok až šest let, bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.“ [6]

„Odst. 3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let, bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony.“ [6]

„Odst. 4) Odnětím svobody na tři léta až deset let, bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 3 smrt nejméně dvou osob.“ [6]

3 RIZIKO

Z hlediska dopravní bezpečnosti mohou **riziko** představovat také zcela opačné faktory, jako je například nadměrné množství informací, které v daném okamžiku způsobuje přetížení mentální kapacity řidiče. Schopnost zpracovat tento přísun informací je velmi individuální. Každý řidič má odlišnou kapacitu pro vnímání, rozhodování a reagování během řízení vozidla.

Faktory snižující tyto schopnosti u řidiče mohou být únava, nedostatek dovedností, zkušeností, věk, případný vliv léků, alkoholu, drog (JNL – jiných návykových látek), onemocnění aj. Odolnost řidiče vůči jakémukoliv způsobu zátěže a ovlivnění, je podmíněna osobnostně a situačně. [1]

Ke správnému řízení vozidel s možností rizika vzniku příčin dopravní nehody, jsou kromě smyslových a tělesných předpokladů důležité také dvě psychologické kategorie:

- **Kognitivní funkce** – pozornost, odolnost proti monotonii přísunu informací, periferní zrakové vnímání, reakční čas (přesnost a rychlost reagování), paměť, inteligence.
- **Osobnostní vlastnosti** – dominance, emoční stabilita/labilita, extroverze/introverze, úzkostnost, svědomitost, sebekontrola, agresivita. [1]

Z hlediska vzniku příčin dopravních nehod jsou zásadní skutečnosti, jako jsou psychická labilita, zvýšená míra agresivity, zhoršené ovládání emočních impulzů, problémy se sebeovládáním, tendence k riskování, nedostatek sebekritičnosti, sklony k impulzivnímu chování v běžných situacích, vzdor vůči autoritám (PČR – Policie České republiky), nerespektování daných pravidel (legislativa). [1]

Z hlediska rizikovosti se identifikují **čtyři způsoby dopravního chování**:

- **Preventivní** - mohlo zabránit vzniku nehodové události.
- **Defenzivní** - mohlo umožnit řidiči vyhnout se nehodové situaci.
- **Úhybné** - mohlo dovolit jedinci vyváznout z hrozící nehody.
- **Kooperativní** - obsahuje iniciativu pomoci jiným zvládnout obtížné situace. [1]

3.1 Kauzální souvislost rizik dopravních nehod

V oblasti dopravní nehodovosti se vymezují dvě věkové skupiny řidičů, které vykazují vyšší riziko zavinění všech dopravních nehod. Jsou to osoby ve věku 18 – 24 let a řidiči senioři, přičemž věk není bezprostředně určen. [1]

Období tzv. mladé dospělosti je dobou postupného naplňování svých tužeb, přání, ale i získávání nových zkušeností a uspokojování osobních potřeb, jako je řízení motorového vozidla. [7]

3.1.1 Mladí řidiči

Řidiči začátečníci jsou považováni za skupinu představující vyšší riziko vzniku dopravních nehod a dopravních problémů především kvůli přeceňování vlastních schopností reálného rozpoznání hrozícího nebezpečí, akceptace hrozícího rizika, malými řidičskými zkušenostmi a dovednostmi řízení vozidla. Do dopravního chování této skupiny řidičů se značně promítá tendence k riskování a soutěživosti, vyšší impulzivita, přeceňování svých osobních schopností, nižší nebo jen malá předvídatost okolností v provozu a sociální společenské vnímání.

Styl mladých řidičů charakterizuje nižší odpovědnost za jejich rozhodnutí, menší ohleduplnost a tolerance k potřebám ostatních účastníků provozu. [1]

K vyššímu riziku vzniku dopravních nehod mladých řidičů přispívá především řidičská a osobnostní nezralost, jako je nedostatečná praxe v řízení vozidel, nezkušenost včas rozpoznat a řešit rizikovou dopravní situaci, čímž dochází k zásadnímu podceňování nebezpečí a sebekritiky vlastních schopností řízení vozidla. Hlavní příčinou vzniku dopravních nehod nebývá ani tak nedostatek psychické odolnosti, jako spíše osobnostní povahové charakteristiky jedinců. [1]

Nejčastějším způsobem vzniku dopravní nehody mladých řidičů je nehoda jednoho, jím řízeného vozidla, z důvodu nezvládnutí ovládání a tím, ztráty kontroly nad vozidlem. Velmi často se tento způsob dopravní nehody vyskytuje v přímé souvislosti s nepřizpůsobením rychlosti jízdy daným okolnostem a klimatickým podmínkám v silničním provozu. [1]

Mladí řidiči jezdí často jen pro zábavu, čímž naprosto podceňují až bagatelizují realitu „ostrého“ silničního provozu. Často jsou během jízdy ovlivňováni spolujedoucími vrstevníky, čímž dochází k přímému odvádění pozornosti k řízení vozidla. Řidič začátečník

s nedostatkem řidičských dovedností nemá zautomatizované základní činnosti řízení vozidla, nedokáže správně interpretovat informace a zaměřit svoji pozornost na rizikové objekty a rizikové situace v daném okamžiku jízdy. Řešením vzniklých dopravních situací vyčerpá značnou část své mentální kapacity, než je tomu u zkušených řidičů. [1]

3.1.2 Starší řidiči

Problematika bezpečné účasti starších řidičů (seniorů) v silničním provozu, je stále velmi aktuální. Týká se především rostoucí intenzity provozu na pozemních komunikacích a značné integrity technologických prvků vyráběných vozidel. Obecnou snahou je umožnit starším řidičům co nejdelší aktivní účast v dopravě. Ztráta řidičského oprávnění, v důsledku způsobení dopravních nehod závažným porušením dopravních předpisů, vede ve svém konečném důsledku k omezení starších osob, kdy se stávají imobilní, nejen vůči jejich zdravotním potřebám (návštěva lékaře), ale také ke snížení jejich sociálních kontaktů (návštěvy rodiny a příbuzných). [1]

K nejčastějším příčinám vzniku dopravních nehod seniorů patří chyby v situacích dávání přednosti v jízdě (např. při připojování se na dálnici do průběžného jízdního pruhu), nesprávný odhad vzdálenosti a rychlosti jízdy ostatních vozidel, nepozorné odbočování nebo přejíždění v průběžných jízdních pruzích, případně naprosté přehlédnutí dopravního značení nebo i vozidla jiného účastníka v silničním provozu. [1]

Důležitým faktorem řidičů seniorů je snížená schopnost motorických schopností a základních smyslových funkcí, jako je zrak, kdy se zužuje zorné pole, ostrost vidění, snížená schopnost rozeznat detaily. Ve vztahu k sluchu dochází ke snížení schopnosti rozeznávání směru a intenzity zvuku v okolí, slyšení slabých signálů. [1]

Prodlužuje se reakční doba pro zpracování přijatých informací a reakce koordinovaného pohybu ovládání vozidla. Dochází k rychlejší únavě. Naproti těmto skutečnostem starší řidiči nebývají při řízení agresivní, mají sníženou rychlost jízdy, snižuje se tendence k riskování a dominance v provozu. [1]

Věkově podmíněný pokles výkonnosti řízení u starších řidičů, je vůči bezpečnému řízení vozidla kompenzován uplatněním zkušeností, dovedností a celkovou osobní zralostí. Starší řidiči oproti mladým řidičům mnohem více respektují a dodržují právní předpisy. [1]

3.2 Metoda analýzy příčin vzniku dopravních nehod

Velmi užitečnými nástroji identifikací vzniku možných rizik jsou z obecného hlediska kauzální, nebo-li příčinné rozbory procesů, rizik a událostí určitých situací. Cílem identifikace rizik je včasné odhalení existujícího nebo již hrozícího nebezpečí a jejich potenciálního zdroje dříve, než dojde k nežádoucí události, s případnými závažnými následky na zdraví či životech lidí, majetku nebo na životním prostředí. [4]

Pro analýzu příčin vzniku dopravních nehod způsobených řidiči s praxí do 5 let jsem zvolil metodu analýzy rizik zvanou **Ishikawa diagram**.

Tato metoda se zabývá **rozborem** tzv. „**kořenových příčin**“. Jedná se o rozbor dílčích příčin, selhání či nedostatků předcházejících vzniku různých konkrétních dopravních nehod. Často se jedná o souběh jednotlivých skrytých projevů technického charakteru (stroj-vozdlo, porucha) i lidského charakteru (člověk-řidič, selhání lidského činitele), které v konečném důsledku vyvolají finální událost - dopravní nehodu. [4]

Metoda Ishikawa diagram je prováděna formou grafického znázornění vztahů mezi příčinami a následky, připomínající svým vzhledem a tvarem tzv. „**rybí kost**“.

Následek dané analyzované situace je znázorněn na začátku celého diagramu, na místě zvaném „hlava“. Směr znázornění tvaru digramu není nijak určen. Konkrétní příčiny vzniku daného následku, jsou vyjádřeny a znázorněny v samostatných kategoriích, na jednotlivých ramenech „kostičkách“, spojujících se do společné cesty „páteře“ k následku, čímž znázorňují celkový tvar „rybí kosti“ Ishikawa diagramu.

Příčiny se obvykle seskupují do kategorií **5M, 7M, 8M** z anglických názvů: [4]

- **Man** - člověk –řidič.
- **Methods** - metody – legislativa.
- **Machine** - stroj – vozidlo.
- **Material** - materiál– palivo.
- **Management** - řízení- dopravní prostředí, dopravní značky.
- **Maintenance** - údržba – vozidla.
- **Mothernature** - prostředí - stav poz. komunikace, klimatické podmínky.
- **Measurements** - měření - ovládací prvky vozidla.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 APLIKACE METODY ISHIKAWA DIAGRAM

V této části bakalářské práce se věnuji praktickému zpracování analýzy rizik příčin vzniku dopravních nehod způsobených řidiči s praxí do pěti let. K tomuto účelu jsem zvolil metodu Ishikawa diagram, zvanou také jako „rybí kost“. Jedná se o metodu zkoumání kořenových příčin různých jevů a skutečností předcházejících konečnému následku, jako ucelenému procesu vzniku konkrétních dopravních nehod.

V jednotlivých podkapitolách je zpracován rozbor možných kořenových příčin pěti nejčastějších příčin vzniku dopravních nehod, které vyplývají ze statistických ročenek dopravních nehod na území České republiky, jak je uvedeno v kapitole 2. 2. Jedná se o nepřiměřenou rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy a jízdu pod vlivem alkoholu. Pořadí uvedených příčin je dáno četností spáchaných dopravních nehod uvedenou skupinou řidičů, za období let 2012 až 2016 včetně.

Každá dílčí analýza začíná znázorněním komplexního Ishikawa diagramu, s různým počtem kategorií a různým množstvím konkrétních kořenových příčin, které v jednočinném souběhu s několika dalšími kořenovými příčinami dalších kategorií, mohou vytvořit konečný následek, uvedený v „hlavě“ diagramu.

První diagram analyzuje proces vzniku následku dopravní nehody – nepřiměřená rychlost. Druhý diagram analyzuje proces vzniku následku dopravní nehody – nesprávné předjíždění. Oba diagramy obsahují všech osm kategorií, ze skupiny 8M.

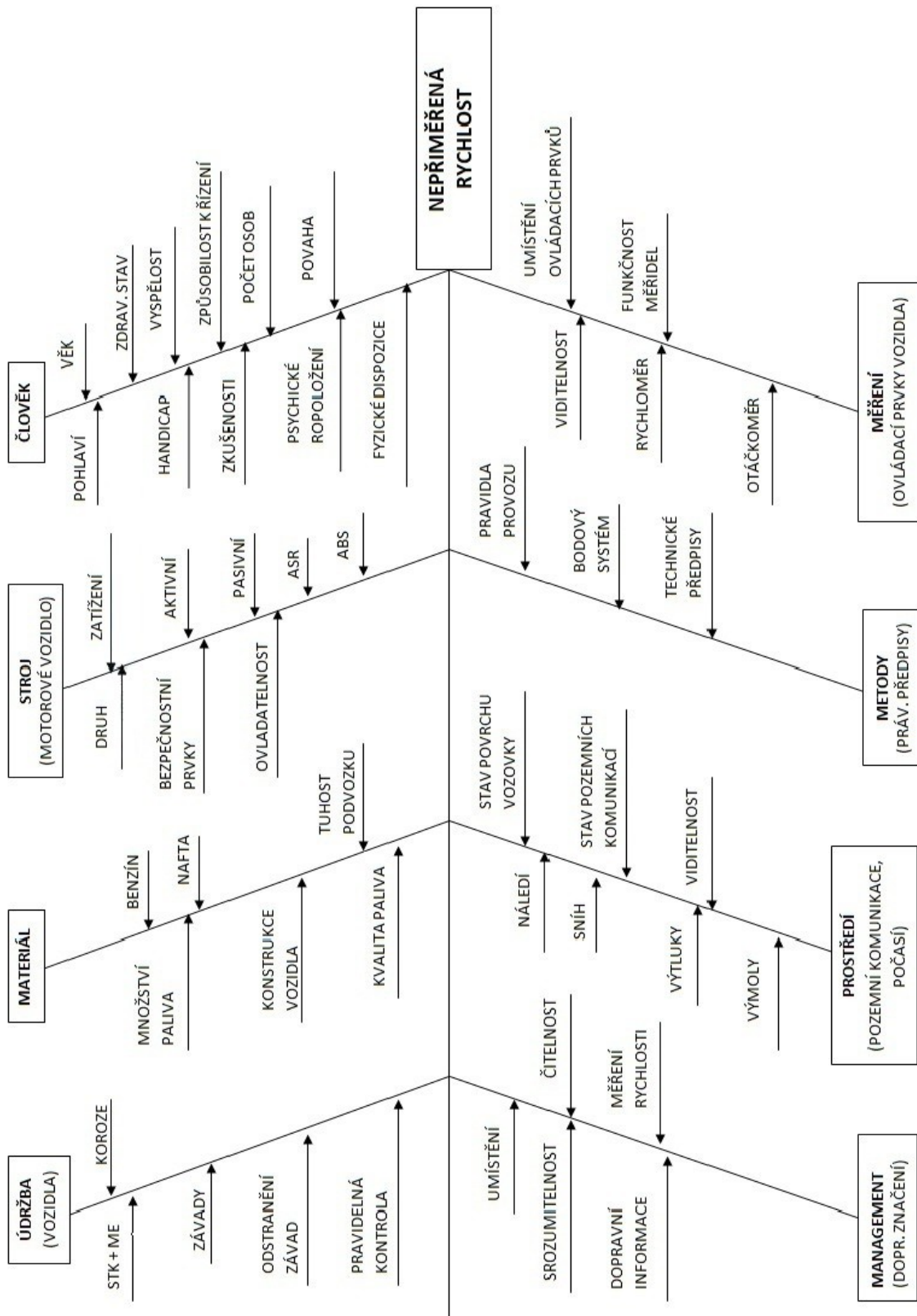
Třetí diagram analyzuje proces vzniku následku dopravní nehody – nedání přednosti.

Čtvrtý diagram analyzuje proces vzniku následku dopravní nehody – nesprávný způsob jízdy.

Pátý diagram analyzuje proces vzniku následku dopravní nehody – pod vlivem alkoholu.

Tyto tři diagramy obsahují šest konkrétních kategorií, ze skupiny 8M.

4.1 Analýza příčiny – nepřiměřená rychlost



Obr. 10: Ishikawa diagram příčiny nepřiměřená rychlost

Kategorie **ČLOVĚK** – popisuje konkrétní skutečnosti osoby řidiče, které mohou nastat při řízení dvoustopých motorových vozidel v provozu na pozemních komunikacích.

- **Pohlaví** – muž nebo žena.
- **Věk** – nejmladší řidič/ka pro řízení mot. vozidel do 3,5 tuny je od 18 let, senior je formálně považován od 65 let, kdy podléhá povinnosti první pravidelné lékařské prohlídky způsobilosti řízení motorových vozidel, viz. Kapitola 3. 1.
- **Zdravotní stav** – může se jednat o stav aktuální nebo dlouhodobý. V případě aktuálního stavu hovoříme o nemoci (chřipka, nevolnost nebo dlouhodobá - cukrovka). Dále zranění, ať už samotného řidiče nebo převáženého spolujedoucího, ve smyslu akutního zranění (krvácení, akutní úraz zlomeniny, popáleniny atd.). Dále může dojít k náhlé akutní změně zdravotního stavu řidiče či spolujedoucího během řízení, ve smyslu infarktu, náhlé mozkové příhody (mrtvice), epileptický záchvat a jiné.
- **Handicap** – částečná nebo úplná absence končetiny důležité pro správné a bezpečné ovládání vozidla. Omezení, ztráta nebo úplná absence sluchu. Řidiči s tímto druhem postižení musí mít svá motorová vozidla označena piktogramem, vyjadřujícím konkrétní skupinu tělesného postižení řidiče. Označení O2, označuje vozidlo řízené osobou sluchově postiženou. Označení O7, označuje vozidlo řízené nebo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou. Tato označení „piktogramy“, jsou uvedena v příloze č. 13, vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na poz. komunikacích, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a novel.
- **Počet osob** – zde se jedná především o možnost přímého ovlivnění chování, reakcí a psychického stavu řidiče během jízdy přepravovanými osobami, které mohou svým chováním odvádět pozornost řidiče od řízení vozidla, ovlivňování a včasnost reakcí a rozhodování řidiče během řízení, negativní povzbuzování k hazardování, nebezpečnému způsobu jízdy, porušování dopravních předpisů, ohrožování svého zdraví a života nepřipoutáním se bezpečnostními pásy, ohrožování ostatních účastníků v provozu vyhazováním různých předmětů z vozidla, zhoršení podmínek k řízení kouřením tabákových výrobků, extrémně hlasitá reprodukce hudby atd.
- **Způsobilost k řízení** – z hlediska legislativy, jestliže vlastní nebo nevlastní řidičské oprávnění pro danou skupinu motorových vozidel, znalost právních předpisů v dopravě, způsobilost ve správném ovládání motorového vozidla, se všemi tech-

nickými a provozními aspekty, zdravotní a psychická způsobilost k řízení motorových vozidel.

- **Vypělost – osobnostní** - mladý řidič je nedočkavý, zbrklý, bezohledný k okolí atd., řidič senior je klidnější, rozvážnější, zodpovědnější, může mít zpomalené reakce na vnímání všech jevů a informací v dopravě, atd.
- **Fyzické dispozice – postava** - výška, váha, prostorová robustnost postavy. Tyto aspekty mohou a často i značně ovlivňují schopnost řidičů při správné manipulaci s ovládacími prvky v interiéru vozidla, dostatečného rozhledu kolem sebe, čímž značně ovlivňují bezpečné jednání v provozu. Řidiči senioři mohou mít zhoršený zdravotní stav, ve smyslu pomalejší nebo omezené motoriky končetin při ovládní motorového vozidla, zhoršený zrak, sluch atd.
- **Povaha** – zde je myšlena možnost ovlivnění jednání řidičů v přímé souvislosti s jejich charakterovými osobnostními vlastnostmi, jako je introvert, extrovert, melancholik, sangvinik, choleric.
- **Psychické rozpoložení** – v jakém aktuálním psychickém stavu se nachází. Může se jednat o jednání po prožitém stresovém okamžiku, nebo v pokračujícím stresu (úmrtí blízké osoby, vlastní smrtelné onemocnění atd.), nebo naopak v radostné euforii (svatební den, významné oslavy nebo události).
- **Zkušenosti** – ve vztahu k znalostem a dovednostem řízení a ovládní vozidla v jakýchkoliv situacích vyvolaných různými změnami v provozu. Celková řidičská zralost získaná dobou praxe řízení a najetých kilometrů.

Kategorie **STROJ (motorové vozidlo)** – tato kategorie popisuje vztah člověka, jako řidiče s řízením dvoustopého motorového vozidla, podle jeho základních aspektů:

- **Druh** – osobní vozidlo, souprava osobního vozidla s přívěsem, nákladní vozidlo, souprava nákladního vozidla s přívěsem nebo návěsem, autobus.
- **Ovladatelnost – délka vozidla nebo soupravy, akcelerace** nebo-li výkon motoru slouží k rychlému a tím, bezpečnému předjetí jiného vozidla, případně se částečně nebo zcela vyhnout hrozící kolizi nebo srážce. Dále **elektronické systémy**, jako jsou **ABS** – Anti block systém brzdového systému, kdy při prudkém brzdění nedochází k zablokování kol, **ASR** - Anti slip regulativ nebo-li regulace prokluzu podvozku využívaná především při rozjíždění vozidla na kluzké vozovce, **ESP** - Electronic stability program je elektronický stabilizační systém zajišťující stabilitu vozidla v jízdní stopě na vozovce a v neposlední řadě **posilovač řízení**, díky kte-

rému je velmi snadné otáčení volantem především na místě, kdy řidič potřebuje dokončit manévr např. parkování. Dále je v ovladatelnosti motorového vozidla důležitou skutečností

- **Zatížení** - znamená samotná hmotnost vozidla nebo soupravy vozidel, či naložený náklad. Zde hovoříme o ovlivnění i z hlediska množství a způsobu správného nebo nesprávného uložení (pevný náklad-stavební materiály, dřevo písky, šterky nebo tekutý náklad, jako PHM - pohonné hmoty, mléko a jiné kapaliny).
- **Bezpečnostní prvky** – je souhrn všech aktivních a pasivních činností nebo výbavy vozidla, které slouží k předcházení vzniku kolizních situací, nebo mají za úkol snížit míru hrozcících nebo již probíhajících následků. [5]
- **Aktivní bezpečnost** rozumíme všechny prvky, které zvyšují bezpečnost osob ve vozidle před dopravní nehodou. Do této skupiny prvků patří výhled z vozidla, pohodlí řidiče, výkon motoru, brzdné schopnosti vozidla, manévrovatelnou (poloměr zatáčení), osvětlení vozidla, soustava pérování a tlumičů (pohodlí posádky, stabilita a přilnavost vozidla k vozovce), kola a pneumatiky (správný tlak, hloubka dezénu, zvolený druh podle ročního období). [5]
- **Pasivní bezpečnost** rozumíme všechny prvky, které chrání osoby ve vozidle v době průběhu dopravní nehody. Do této skupiny prvků patří **druh a tuhost konstrukce karoserie** vozidla a její tuhost, **deformační zóny** na pohlcení nárazu jsou přední a zadní část vozidla, „**bezpečná klec**“ je střední část vozidla určená pro bezpečí posádky, v době deformace vozidla, **vnitřní výztuhy bočních dveří** vůči nejrizikovějším bočním nárazům, **bezpečnostní pásy, airbagy, originální bezpečnostní skla**, která se při střetu roztříští na drobné tupé střepy, **upořádání a použitý materiál ovládacích prvků**, které v průběhu dopravní nehody nesmí ohrozit především řidiče např. ostrými hranami, **bezpečnostní textilní a plastové materiály v interiéru** vozidla nesmí zahořet, ale jen doutnat a v neposlední řadě také jakékoliv **volně ložené předměty nebo zavazadla** mimo nechráněný zavazadlový prostor (při kolizi nárazu dochází k extrémnímu nárůstu hmotnosti jinak neškodným předmětů). [5]

Kategorie **MATERIÁL** – touto kategorií je myšlen vztah provozování vozidla a kvalita používaných provozních kapalin i kvalita celé konstrukce vozidla v kolizních situacích, ve kterých může být právě akcelerace motoru, použitím kvalitních pohonných hmot, zásadním bezpečnostním opatřením v daných situacích před, nebo v průběhu dopravní nehody.

- **Kvalita pohonných hmot** - ve smyslu tankování pouze certifikovaných paliv na ověřených čerpacích stanicích (**benzín, diesel, LPG** – Liquefied Petroleum gas, zkapalněný ropný plyn, směs propan butanu pro pohon motorových vozidel). Tyto aspekty mohou mít značný význam pro funkčnost a výkon motoru při eliminaci možného střetu s jiným účastníkem, zvládnutím kolizních situací vlivem změn klimatických podmínek, stavu povrchu vozovky, týkajících se především častého vyjetí z komunikace.
- **Množství paliva** – může být příčinou ztráty funkčnosti a ovladatelnosti vozidla, zásadním bezpečnostním opatřením vzniku dopravní nehody.
- **Konstrukce vozidla** - mající značný vliv na pevnost a odolnost karoserie, včetně provozních vlastností motorového vozidla.
- **Tuhost podvozku** – ovlivňuje ovladatelnost a reakce vozidla v různých situacích

Kategorie **ÚDRŽBA (vozidla)** – do této kategorie patří celkový technický stav motorového vozidla a pravidelných technických kontrol. Provádění pravidelných kontrol základních provozních mechanismů, jejich pravidelná údržba a opravy kvalitními náhradními díly.

- **STK** – stanice technické kontroly + **ME** – měření emisí výfukových plynů, vyjadřuje způsobilost motorového vozidla k silničnímu provozu.
- **Koroze karoserie vozidla** - mající značný vliv na bezpečnost konstrukce a provozní vlastnosti motorového vozidla.
- **Odstranění závad** - které přímo ovlivňují bezpečnost posádky a tím i celého silničního provozu. Závady mohou být i dlouhodobějšího charakteru, např. opotřebení brzdového systému, nebo krátkodobé např. závada v osvětlení, především levé strany vozidla, kdy za zhoršené viditelnosti takové vozidlo působí jako motocykl a zásadně ovlivňuje vnímání ostatních účastníků v provozu, např. při předjíždění, s nedostatečným bočním odstupem. Dále může dojít k tzv. akutním závadám během jízdy. Různé poruchy elektronických systémů, nebo defekt pneumatiky.
- **Závady zasklení** – může se jednat o rozbití čelního skla např. kamenem odmrštěným od kol protijedoucího vozidla. V takovém případě je myšleno poškození více jak 50 % plochy čelního skla, která značně zhoršuje výhled.
- **Znečištění skel** – zejména v zimním období si řidiči odstraní z plochy skel vozidla, především čelního skla, pouze malou část.
- **Závady řízení** – řidič/ka užije mot. vozidlo se závadou poháněné nápravy nebo pokračuje v jízdě po vzniku poškození nápravy, např. najetím na středový ostrůvek.

- **Dezén pneumatik** – kvalita dezénu pneumatik osazených na motorovém vozidle má zásadní vliv na délku brzdné dráhy, stabilitu vozidla na mokré nebo jinak znečištěné vozovce. U pneumatik se značně nebo zcela opotřeбенým dezénem je také větší pravděpodobnost vzniku defektu a tím, v nepřiměřené rychlosti vzniku kolize.
- **Pravidelná kontrola** - spočívá v pravidelné komplexní kontrole vozidla, doplnění kvalitních provozních kapalin, kontrole správného tlaku v pneumatikách, hloubka dezénu a vhodný druh pneumatiky vůči ročnímu období. Dále je důležité použití kvalitních náhradních dílů.

Kategorie **MĚŘENÍ (ovládací prvky vozidla)** – je zaměřena především na interiérové ovládací prvky vozidla a celkový jízdní komfort řidiče a posádky.

- **Viditelnost a rozhled řidiče** - z vozidla, která zajišťuje včasnou a správnou čitelnost důležitých skutečností během jízdy, jako je dopravní značení, dopravní informace o aktuálním dění v provozu nebo stavebních úpravách v dané lokalitě apod.
- **Ergonomie nastavení sedadla řidiče** – vertikálně i horizontálně, pro správné ovládání volantu.
- **Nastavení správné polohy zpětných zrcátek** - pro správný a dostatečný přehled o situaci v provozu za sebou.
- **Umístění ovládacích prvků** – přímo souvisí se správným nastavením sedadla řidiče a jeho správným ovládáním ovládacích prvků.
- **Správnou funkčnost ukazatelů na přístrojové desce** - jako je rychloměr, otáčkoměr, palivoměr, ukazatel teploty kapaliny v chladiči apod.

Kategorie **METODY (legislativa)** – obsahuje všechny konkrétní právní předpisy spojené s provozem na pozemních komunikacích, ve smyslu účastníků, vozidel, dopravních situací a všech souvisejících skutečností.

- **Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích** - obsahující mimo základních pravidel provozu, také „**bodový systém**“ hodnocení přestupků spáchaných na úseku dopravy. Jedná se o systém tzv. „**trestních bodů**“, udělovaných řidičům společně s **blokovými pokutami**, za spáchání závažnějších dopravních přestupků. V České republice je vytvořen od roku 2012. Trestní body jsou zapisovány do evidenčních karet řidičů. Při dosažení celkového součtu 12 bodů, v období 12 po sobě následujících měsíců, je řidič vyzván místně příslušným orgá-

nem státní správy, do správního řízení, kde je mu udělen zákaz řízení motorových vozidel na dobu jednoho roku a je mu odebrán řidičský průkaz. [3]

- **Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník** pojednává o trestných činech spáchaných mimo jiné, na úseku dopravy. Převážně se jedná o neúmyslné trestné činy, jako jsou Ublížení na zdraví z nedbalosti, Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, Usmrcení, Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, Obecné ohrožení. Do kategorie úmyslných trestných činů patří Ohrožení pod vlivem návykové látky. [6]
- **Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě** ze skupiny tzv. „sociálních předpisů“, týkající se především dodržování zatížení vozidla nebo soupravy, dodržování doby řízení a bezpečnostních přestávek řidiče. [5]
- **Vyhláška č. 294/2015 Sb., prováděcí předpis zákona č. 361/2000 Sb., o PNPK**, pojednává o dopravním značení a veškerých dopravních zařízeních, jako součásti dopravní infrastruktury. Upravuje obecná ustanovení o všech dopravních značkách, světelných a akustických signálech, dopravních zařízeních, označení osob, vozidel a věcí ve zvláštních případech a řízení provozu na poz. komunikacích. [5]

Kategorie **PROSTŘEDÍ (pozemní komunikace, klimatické podmínky)** – tato kategorie zahrnuje všechny skutečnosti týkající se komunikací, s přímou vazbou na aktuální změny klimatických podmínek v silniční dopravě.

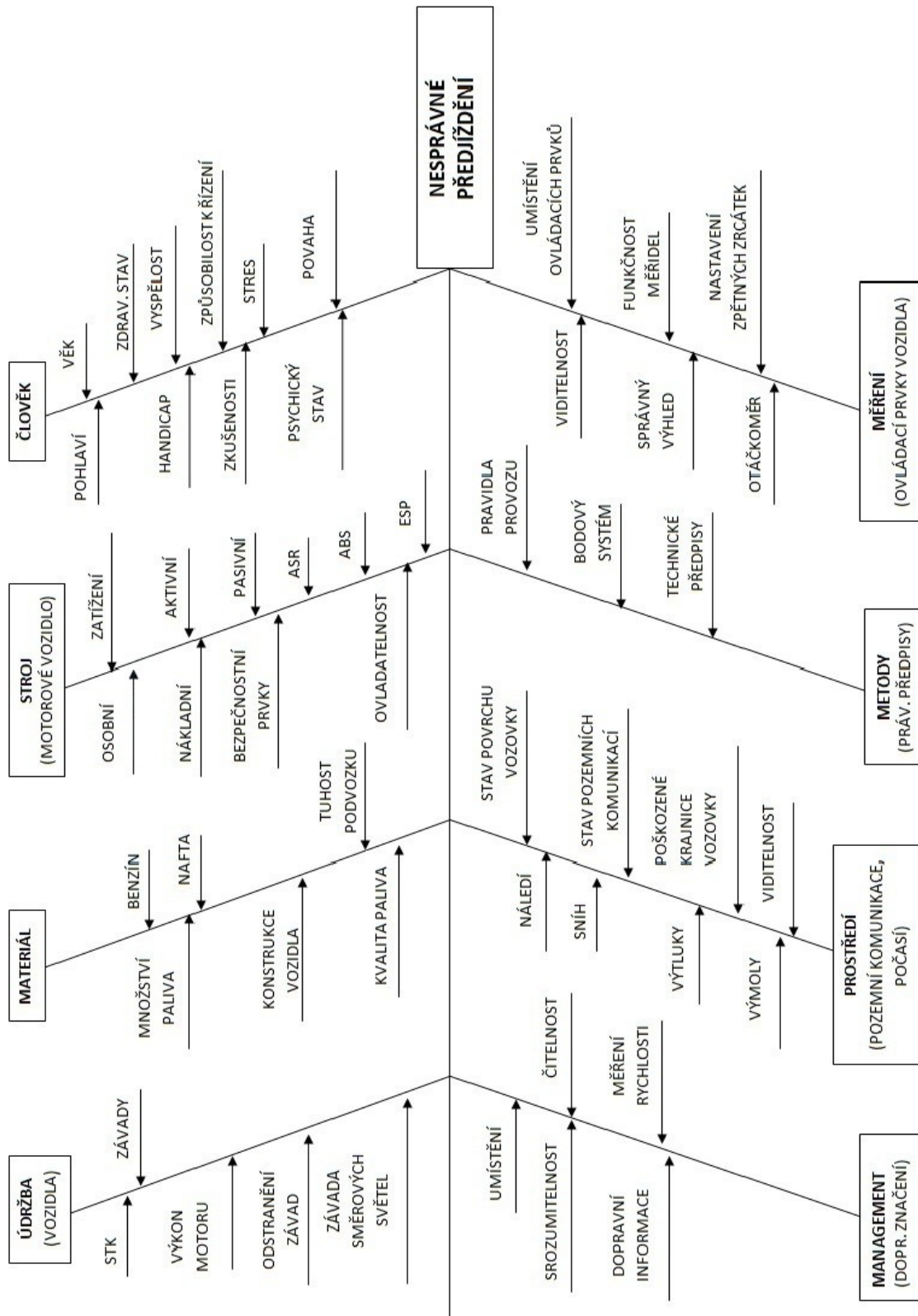
- **Stavební a dopravně technický stav poz. komunikace**- jedná se o zatáčky, stoupání nebo klesání s různými sklony vozovky.
- **Výmoly, výtluky** - o různých rozměrech a hloubkách, na různých místech nebo úsecích komunikace.
- **Stav povrchu vozovky** - znečištění provozními kapalinami vozidel uniklých při střetu nebo z důvodu závady těsnosti daného systému vozidla. Únikem tekutého nebo sypkého nákladu uniklého nebo vysypaného během jízdy vozidla.
- **Náledí, souvislá vrstva sněhu** - nebo kombinace uvedeného, tzn. zasněžené náledí.
- **Poškozená rozvolněná část živice** - podél krajnice, která může způsobit sjetí vozidla do přilehlého příkopu.
- **Viditelnost** - změna denní doby (denní světlo, šero při stmívání, tma v noci), z důvodu aktuálních změn klimatických podmínek vznikne mlha, husté sněžení, hustý déšť, sněhová vichřice.
- **Překážky na vozovce** - po vichřicích mohou být na vozovce spadené stromy nebo větve a jiné překážky, jako např. stavební materiál složený na místní komunikaci.

- **Aquaplaning** - v případě nárazového nebo déle trvajících deště se může ve vyjetých kolejích na povrchu vozovky nacházet větší množství vody, čímž může dojít nepřiměřenou rychlostí k aquaplaningu (ztráta kontaktu pneumatiky s povrchem vozovky).
- **Sesuv půdy** - do vozovky, z důvodu přívalových nebo dlouhodobých dešťů.
- **Střet s lesní zvěří** - (divoké prase, srna, srnec, daněk, jelen, atd.) **nebo domácím zvířetem** - (pes, kočka, kuň, ovce, prase domácí atd.). Jedná se především o náhlé vběhnutí zvěře nebo zvířat do vozovky a tím, vytvoření náhlé a nečekané překážky v provozu na pozemních komunikacích.

Kategorie **MANAGEMENT (dopravní značení)** – v prostředí silničního provozu se jedná o svislé a vodorovné dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace a jejich

- **Správné umístění** - z hlediska včasného informování účastníků, nevhodné umístění podél řadových domů a objektů, kde mohou splynout s tímto okolím, dále těsně před odbočením nebo křižovatkou, čímž se značně snižuje časový prostor pro správné rozhodnutí o směru a způsobu jízdy.
- **Srozumitelnost sdělení** - o místech nebo úsecích jejich platnosti, nesprávná posloupnost sdělení o následných cílech v daném směru jízdy, uzavírky, objízďky.
- **Správnou čitelnost** - kdy mohou být částečně nebo zcela zakryty trvalou silniční vegetací (stromy, vzrostlé keře nebo jejich části), různými reklamními poutači, z důvodu změn klimatických podmínek může být dopravní značení zasněženo, případně znečištěno silným provozem nákladních vozidel.
- **Úmyslné poškození** - může se jednat zakrytí plochy dopr. značení, o odcizení celých nebo jen části svislých dopravních značek, jelikož jsou vyrobeny z lehkých kovů a tyto jsou následně prodávány do sběrných surovin.
- **Měření rychlosti** - může být prováděné stacionárně radary umístěnými na sloupech podél komunikace nebo radarem obsluhovaným policisty. Další možnost je měření během jízdy speciálním vozidlem dopravní hlídky PČR.
- **Dopravní informace** - vyjádření aktuálních informací o průběhu dopravy a jejich změnách, na světelných panelech dopravních zařízení dálniční sítě.

4.2 Analýza příčiny – nesprávné předjíždění



Obr. 11: Ishikawa diagram příčiny nesprávné předjíždění

Kategorie **ČLOVĚK** – popisuje konkrétní skutečnosti osoby řidiče, které mohou nastat při řízení dvoustopých motorových vozidel v provozu na pozemních komunikacích.

- **Pohlaví** – muž nebo žena.
- **Věk** – nejmladší řidič/ka pro řízení mot. vozidel do 3,5 tuny je od 18 let, senior je formálně považován od 65 let, kdy podléhá povinnosti první pravidelné lékařské prohlídky způsobilosti řízení motorových vozidel, viz. Kapitola 3. 1.
- **Zdravotní stav** – může se jednat o stav aktuální nebo dlouhodobý. V případě aktuálního stavu hovoříme o nemoci (chřipka, nevolnost nebo dlouhodobá - cukrovka). Dále zranění, ať už samotného řidiče nebo převáženého spolujedoucího, ve smyslu akutního zranění (krvácení, akutní úraz zlomeniny, popáleniny atd.). Dále může dojít k náhlé akutní změně zdravotního stavu řidiče či spolujedoucího během řízení, ve smyslu infarktu, náhlé mozkové příhody (mrtvice), epileptický záchvat a jiné.
- **Handicap** – částečná nebo úplná absence končetiny důležité pro správné a bezpečné ovládání vozidla. Omezení, ztráta nebo úplná absence sluchu. Řidiči s tímto druhem postižení musí mít svá motorová vozidla označena piktogramem, vyjadřujícím konkrétní skupinu tělesného postižení řidiče. Označení O2, označuje vozidlo řízené osobou sluchově postiženou. Označení O7, označuje vozidlo řízené nebo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou. Tato označení „piktogramy“, jsou uvedena v příloze č. 13, vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na poz. komunikacích, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a novel.
- **Počet osob** – zde se jedná především o možnost přímého ovlivnění chování, reakcí a psychického stavu řidiče během jízdy přepravovanými osobami, které mohou svým chováním odvádět pozornost řidiče od řízení vozidla, ovlivňování a včasnost reakcí a rozhodování řidiče během řízení, negativní povzbuzování k hazardování, nebezpečnému způsobu jízdy, porušování dopravních předpisů, ohrožování svého zdraví a života nepřipoutáním se bezpečnostními pásy, ohrožování ostatních účastníků v provozu vyhazováním různých předmětů z vozidla, zhoršení podmínek k řízení kouřením tabákových výrobků, extrémně hlasitá reprodukce hudby atd.
- **Způsobilost k řízení** – jestliže vlastní nebo nevlastní řidičské oprávnění pro danou skupinu motorových vozidel, znalost právních předpisů v dopravě, způsobilost ve správném ovládání motorového vozidla, se všemi technickými a provozními aspekty, zdravotní a psychická způsobilost k řízení motorových vozidel.

- **Vyspělost – osobnostní** - mladý řidič je nedočkavý, zbrklý, bezohledný k okolí atd., řidič senior je klidnější, rozváženější, zodpovědnější, může mít zpomalené reakce na vnímání všech jevů a informací v dopravě, atd.
- **Fyzické dispozice – postava** - výška, váha, prostorová robustnost postavy. Tyto aspekty mohou a často i značně ovlivňují schopnost řidičů při správné manipulaci s ovládacími prvky v interiéru vozidla, dostatečného rozhledu kolem sebe, čímž značně ovlivňují bezpečné jednání v provozu. Řidiči senioři mohou mít zhoršený zdravotní stav, ve smyslu pomalejší nebo omezené motoriky končetin při ovládání motorového vozidla, zhoršený zrak, sluch atd.
- **Povaha** – zde je myšlena možnost ovlivnění jednání řidičů v přímé souvislosti s jejich charakterovými osobnostními vlastnostmi, jako je introvert, extrovert, melancholik, sangvinik, choleric.

Kategorie **STROJ (motorové vozidlo)** – tato kategorie popisuje vztah člověka, jako řidiče s řízením dvoustopého motorového vozidla, podle jeho základních aspektů:

- **Osobní vozidlo** – samostatně nebo souprava osobního vozidla s přívěsem.
- **Nákladní vozidlo** – samostatně nebo souprava nákladního vozidla s přívěsem nebo návěsem, autobus.
- **Ovladatelnost – délka vozidla nebo soupravy, akcelerace** nebo-li výkon motoru slouží k rychlému a tím, bezpečnému předjetí jiného vozidla, případně se částečně nebo zcela vyhnout hrozící kolizi nebo srážce. Dále **elektronické systémy**, jako jsou **ABS** – Anti block systém brzdového systému, kdy při prudkém brzdění nedochází k zablokování kol, **ASR** - Anti slip regulativ, regulace prokluzu podvozku využívaná především při rozjíždění vozidla na kluzké vozovce, **ESP** - Electronic stability program je elektronický stabilizační systém zajišťující stabilitu vozidla v jízdě na vozovce a v neposlední řadě **posilovač řízení**, díky kterému je velmi snadné otáčení volantem především na místě, kdy řidič potřebuje dokončit manévry např. parkování.
- **Zatížení** - ve smyslu samotné hmotnosti vozidla nebo soupravy vozidel, či naložený náklad. Zde hovoříme o ovlivnění i z hlediska množství a způsobu správného nebo nesprávného uložení (pevný náklad - stavební materiály, dřevo písky, šterky nebo tekutý náklad, jako PHM - pohonné hmoty, mléko a jiné kapaliny).

- **Bezpečnostní prvky** – je souhrn všech aktivních a pasivních činností nebo výbavy vozidla, které slouží k předcházení vzniku kolizních situací, nebo mají za úkol snížit míru hrožících nebo již probíhajících následků. [5]
- **Aktivní bezpečnost** - rozumíme všechny prvky, které zvyšují bezpečnost osob ve vozidle před dopravní nehodou. Do této skupiny prvků patří výhled z vozidla, pohodlí řidiče, výkon motoru, brzdné schopnosti vozidla, manévrovatelnou (poloměr zatáčení), osvětlení vozidla, soustava pérování a tlumičů (pohodlí posádky, stabilita a přilnavost vozidla k vozovce), kola a pneumatiky (správný tlak, hloubka dezénu, zvolený druh podle ročního období). [5]
- **Pasivní bezpečnost** - rozumíme všechny prvky, které chrání osoby ve vozidle v době průběhu dopravní nehody. Do této skupiny prvků patří **druh a tuhost konstrukce karoserie** vozidla a její tuhost, **deformační zóny** na pohlcení nárazu jsou přední a zadní část vozidla, „**bezpečná klec**“ je střední část vozidla určená pro bezpečí posádky, v době deformace vozidla, **vnitřní výztuhy bočních dveří** vůči nejrizikovějším bočním nárazům, **bezpečnostní pásy, airbagy, originální bezpečnostní skla**, která se při střetu roztrhají na drobné tupé střepy, **upořádání a použitý materiál ovládacích prvků**, které v průběhu dopravní nehody nesmí ohrozit především řidiče např. ostrými hranami, **bezpečnostní textilní a plastové materiály v interiéru** vozidla nesmí zahořet, ale jen doutnat a v neposlední řadě také jakékoliv **volně ložené předměty nebo zavazadla** mimo nechráněný zavazadlový prostor (při kolizi nárazu dochází k extrémnímu nárůstu hmotnosti jinak neškodným předmětů). [5]

Kategorie **MATERIÁL** – touto kategorií je myšlen vztah provozování vozidla a kvalita používaných provozních kapalin v kolizních situacích, ve kterých může být právě akcelerace motoru, použitím kvalitních pohonných hmot, zásadním bezpečnostním opatřením v daných situacích před, nebo v průběhu dopravní nehody.

- **Množství paliva** – může být příčinou ztráty funkčnosti a ovladatelnosti vozidla, zásadním bezpečnostním opatřením vzniku dopravní nehody.
- **Kvalita pohonných hmot** - ve smyslu tankování pouze certifikovaných paliv na ověřených čerpacích stanicích (benzín, diesel, LPG – Liquefied Petroleum gas, zkapalněný ropný plyn, směs propan butanu pro pohon motorových vozidel). Tyto aspekty mohou mít značný význam pro funkčnost a výkon motoru při eliminaci možného střetu s jiným účastníkem, zvládnutím kolizních situací vlivem změn kli-

matických podmínek, stavu povrchu vozovky, týkajících se především častého vyjetí z komunikace.

- **Konstrukce vozidla** - mající značný vliv na pevnost a odolnost karoserie, včetně provozních vlastností motorového vozidla.
- **Tuhost podvozku** – ovlivňuje ovladatelnost a reakce vozidla v různých situacích.

Kategorie **ÚDRŽBA (vozidla)** – do této kategorie patří celkový technický stav motorového vozidla a pravidelných technických kontrol. Provádění pravidelných kontrol základních provozních mechanismů, jejich pravidelná údržba a opravy kvalitními náhradními díly.

- **STK** – stanice technické kontroly – způsobilost mot. vozidla k silničnímu provozu.
- **Odstranění závad** - které přímo ovlivňují bezpečnost posádky a tím i celého silničního provozu. Závady mohou být i dlouhodobějšího charakteru, např. opotřebení brzdového systému, nebo krátkodobé např. závada v osvětlení, především levé strany vozidla, kdy za zhoršené viditelnosti takové vozidlo působí jako motocykl a zásadně ovlivňuje vnímání ostatních účastníků v provozu, např. při předjíždění, s nedostatečným bočním odstupem. Dále může dojít k tzv. akutním závadám během jízdy. Různé poruchy elektronických systémů, nebo defekt pneumatiky.
- **Závady zasklení** – může se jednat o rozbití čelního skla např. kamenem odmrštěným od kol protijedoucího vozidla. V takovém případě je myšleno poškození více jak 50 % plochy čelního skla, která značně zhoršuje výhled.
- **Znečištění skel** – zejména v zimním období si řidiči odstraní z plochy skel vozidla, především čelního skla, pouze malou část.
- **Závady řízení** – opilý řidič/ka použije mot. vozidlo se závadou poháněné nápravy nebo pokračuje v jízdě po vzniku poškození nápravy, např. najetím na středový ostřůvek.
- **Závada směrových světel** – v okamžiku započetí jízdního úkonu předjíždění nejsou ostatní účastníci provozu včas informováni o zamýšleném nebo započatém jednání řidiče před sebou nebo vedle sebe (v jiném jízdním pruhu).
- **Výkon motoru** – jedná se o okamžitý zvýšený výkon motoru, který má velký význam pro bezpečné předjíždění, které by mělo být provedeno v co nejkratším úseku a času přejetí do protisměru jízdy.
- **Absence zpětných zrcátek** – v takovém případě řidič nemá potřebný přehled o situaci za sebou a předjíždí tzv. „naslepo“.

Kategorie **MĚŘENÍ (ovládací prvky vozidla)** – je zaměřena především na interiérové ovládací prvky vozidla a celkový jízdní komfort řidiče a posádky.

- **Umístění ovládacích prvků** – přímo souvisí se správným nastavením sedadla řidiče a jeho správným ovládním ovládacích prvků.
- **Viditelnost a rozhled řidiče** - z vozidla, která zajišťuje včasnou a správnou čitelnost důležitých skutečností během jízdy, jako je dopravní značení, dopravní informace o aktuálním dění v provozu nebo stavebních úpravách v dané lokalitě apod.
- **Ergonomie nastavení sedadla řidiče** - a to jak vertikálně, tak horizontálně. Nastavení správné polohy zpětných zrcátek a volantu.
- **Správnou funkčnost ukazatelů na přístrojové desce** - jako je rychloměr, otáčkoměr, palivoměr, ukazatel teploty kapaliny v chladiči apod.

Kategorie **METODY (legislativa)** – obsahuje všechny konkrétní právní předpisy spojené s provozem na pozemních komunikacích, ve smyslu účastníků, vozidel, dopravních situací a všech souvisejících skutečností.

- **Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích** obsahující mimo základních pravidel provozu, také „**bodový systém**“ hodnocení přestupků spáchaných na úseku dopravy. Jedná se o systém tzv. „trestních bodů“, udělovaných řidičům za spáchání závažnějších dopravních přestupků. V České republice je vytvořen od roku 2012. Trestní body jsou zapisovány do evidenčních karet řidičů. Při dosažení celkového součtu 12 bodů, je řidič vyzván místně příslušným orgánem do správního řízení, kde je mu udělen zákaz řízení motorových vozidel na dobu jednoho roku a je mu odebrán řidičský průkaz. [5]
- **Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník** pojednává o trestných činech spáchaných mimo jiné, na úseku dopravy. Převážně se jedná o neúmyslné trestné činy, jako jsou Ublížení na zdraví z nedbalosti, Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, Usmrcení, Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, Obecné ohrožení. Do kategorie úmyslných trestných činů patří Ohrožení pod vlivem návykové látky. [6]
- **Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě** ze skupiny tzv. „sociálních předpisů“, týkající se především dodržování zatížení vozidla nebo soupravy, dodržování doby řízení a bezpečnostních přestávek řidiče. [5]
- **Vyhláška č. 294/2015 Sb., prováděcí předpis zákona č. 361/2000 Sb., o PNPK**, pojednává o dopravním značení a veškerých dopravních zařízeních, jako součásti dopravní infrastruktury. Upravuje obecná ustanovení o všech dopravních znač-

kách, světelných a akustických signálech, dopravních zařízeních, označení osob, vozidel a věcí ve zvláštních případech a řízení provozu na poz. komunikacích. [5]

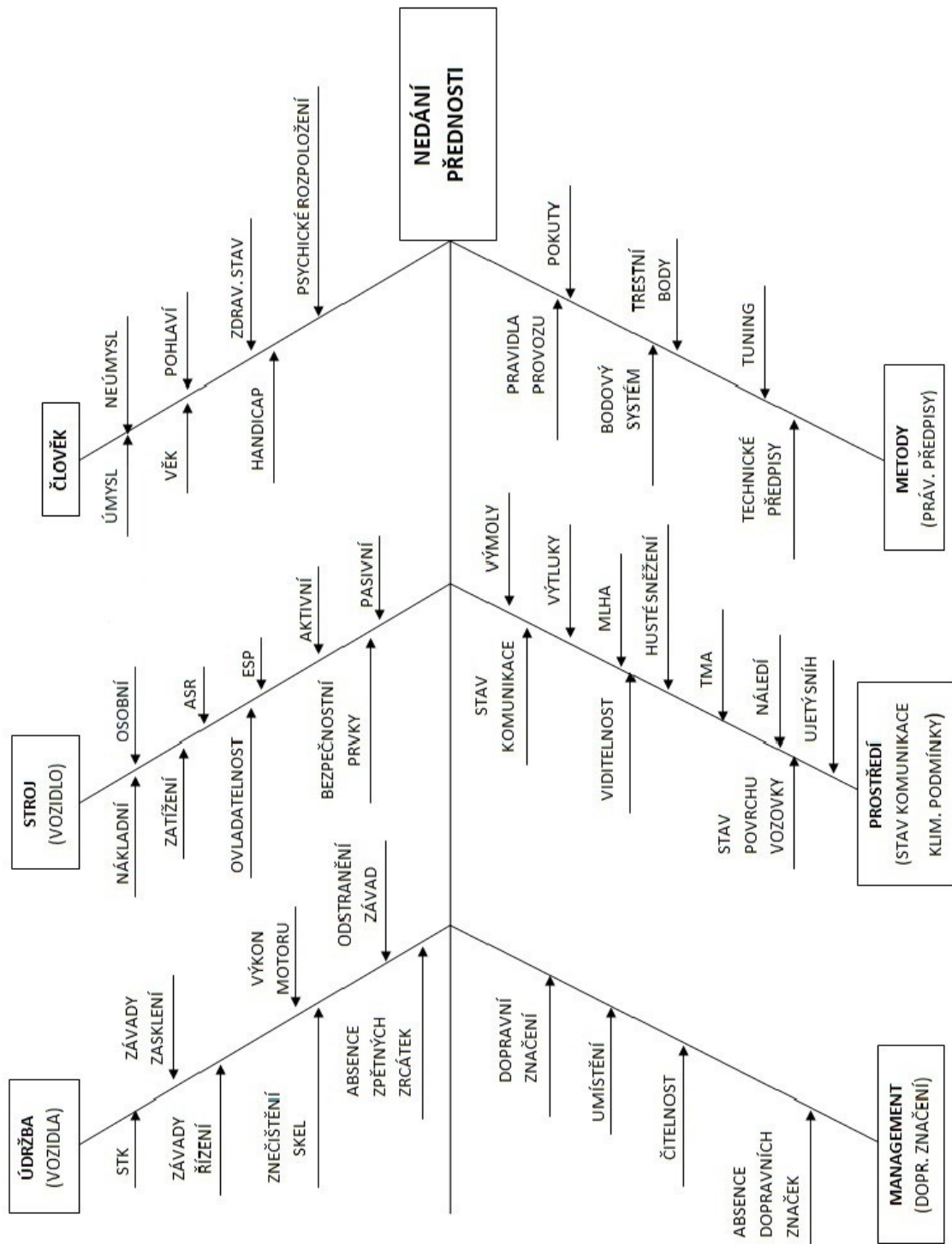
Kategorie **PROSTŘEDÍ (pozemní komunikace, klimatické podmínky)** – tato kategorie zahrnuje všechny skutečnosti týkající se komunikací, s přímou vazbou na aktuální změny klimatických podmínek v silniční dopravě.

- **Stavební a dopravně technický stav poz. komunikace** - jedná se o zatáčky, stoupání nebo klesání s různými sklony vozovky.
- **Výmoly, výtluky** - o různých rozměrech a hloubkách, na různých místech nebo úsecích komunikace.
- **Znečištění provozními kapalinami vozidel** - uniklých při střetu nebo z důvodu závady těsnosti daného systému vozidla.
- **Únikem tekutého nebo sypkého nákladu** - uniklého nebo vysypaného z vozidla.
- **Poškozená rozvolněná část živice** - podél krajnice, která může způsobit sjetí vozidla do přilehlého příkopu.
- **Náledí, souvislá vrstva sněhu** - nebo kombinace uvedeného, tzn. zasněžené náledí.
- **Viditelnost**- změna denní doby (denní světlo, šero při stmívání, tma v noci), z důvodu aktuálních změn klimatických podmínek vznikne mlha, husté sněžení, hustý déšť, sněhová vichřice.
- **Překážky na vozovce** - po vichřicích mohou být na vozovce spadené stromy nebo větve a jiné, jako např. stavební materiál složený na místní komunikaci z důvodu stavebních prací.
- **Aquaplaning** - v případě nárazového nebo déle trvajícího deště se může ve vyjetých kolejích na povrchu vozovky nacházet větší množství vody, čímž může dojít k aquaplaningu (ztráta kontaktu pneumatiky s povrchem vozovky).
- **Sesuv půdy** - do vozovky, z důvodu přívalových nebo dlouhodobých dešťů.
- **Střet s lesní zvěří** - (divoké prase, srna, srnec, daněk, jelen, atd.) **nebo domácím zvířetem** - (pes, kočka, kůň, ovce, prase domácí atd.). Jedná se především o náhlé vběhnutí zvěře nebo zvířat do vozovky a tím, vytvoření náhlé a nečekané překážky v provozu na pozemních komunikacích.

Kategorie **MANAGEMENT (dopravní značení)** – v prostředí silničního provozu se jedná o svislé a vodorovné dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace a jejich

- **Správné umístění** – z hlediska včasného informování účastníků, nevhodné umístění podél řadových domů a objektů, kde mohou splynout s tímto okolím, dále těsně před odbočením nebo křižovatkou, čímž se značně snižuje časový prostor pro správné rozhodnutí o směru a způsobu jízdy.
- **Srozumitelnost sdělení** - o místech nebo úsecích jejich platnosti, nesprávná posloupnost sdělení o následných cílech v daném směru jízdy, uzavírky, objíždky.
- **Správnou viditelnost** - kdy mohou být částečně nebo zcela zakryty trvalou silniční vegetací (stromy, vzrostlé keře nebo jejich části), různými reklamními poutači, z důvodu změn klimatických podmínek může být dopravní značení zasněženo, případně znečištěno silným provozem nákladních vozidel.
- **Úmyslné poškození** - může se jednat zakrytí plochy dopr. značení, o odcizení nebo narušení celistvosti svislých dopravních značek, jelikož jsou z lehkých kovů a tyto jsou prodávány do sběrných surovin. Z hlediska změn klimatických podmínek může být dopravní značení zakryto sněhem, případně znečištěno silným provozem nákladních vozidel.

4.3 Analýza příčiny – nedání přednosti



Obr. 12: Ishikawa diagram příčiny nedání přednosti

Kategorie **ČLOVĚK** – popisuje konkrétní skutečnosti osoby řidiče, které mohou nastat při řízení dvoustopých motorových vozidel v provozu na pozemních komunikacích.

- **Pohlaví** – muž nebo žena.
- **Věk** – nejmladší řidič/ka pro řízení mot. vozidel do 3,5 tuny je od 18 let, senior je formálně považován od 65 let, kdy podléhá povinnosti první pravidelné lékařské prohlídky způsobilosti řízení motorových vozidel, viz. Kapitola 3. 1.
- **Zdravotní stav** – může se jednat o stav aktuální nebo dlouhodobý. V případě aktuálního stavu hovoříme o nemoci (chřipka, nevolnost nebo dlouhodobá - cukrovka). Dále zranění, ať už samotného řidiče nebo převáženého spolujedoucího, ve smyslu akutního zranění (krvácení, akutní úraz zlomeniny, popáleniny atd.). Dále může dojít k náhlé akutní změně zdravotního stavu řidiče či spolujedoucího během řízení, ve smyslu infarktu, náhlé mozkové příhody (mrtvice), epileptický záchvat a jiné.
- **Handicap** – částečná nebo úplná absence končetiny důležité pro správné a bezpečné ovládání vozidla. Omezení, ztráta nebo úplná absence sluchu. Řidiči s tímto druhem postižení musí mít svá motorová vozidla označena piktogramem, vyjadřujícím konkrétní skupinu tělesného postižení řidiče. Označení O2, označuje vozidlo řízené osobou sluchově postiženou. Označení O7, označuje vozidlo řízené nebo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou. Tato označení „piktogramy“, jsou uvedena v příloze č. 13, vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na poz. komunikacích, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a novel.
- **Počet osob** – zde se jedná především o možnost přímého ovlivnění chování, reakcí a psychického stavu řidiče během jízdy přepravovanými osobami, které mohou svým chováním odvádět pozornost řidiče od řízení vozidla, ovlivňování a včasnost reakcí a rozhodování řidiče během řízení, negativní povzbuzování k hazardování, nebezpečnému způsobu jízdy, porušování dopravních předpisů, ohrožování svého zdraví a života nepřipoutáním se bezpečnostními pásy, ohrožování ostatních účastníků v provozu vyhazováním různých předmětů z vozidla, zhoršení podmínek k řízení kouřením tabákových výrobků, extrémně hlasitá reprodukce hudby atd.
- **Způsobilost k řízení** – jestliže vlastní nebo nevlastní řidičské oprávnění pro danou skupinu motorových vozidel, znalost právních předpisů v dopravě, způsobilost ve správném ovládání motorového vozidla, se všemi technickými a provozními aspekty, zdravotní a psychická způsobilost k řízení motorových vozidel.

- **Vyspělost – osobnostní** - mladý řidič je nedočkavý, zbrklý, bezohledný k okolí atd., řidič senior je klidnější, rozváznější, zodpovědnější, může mít zpomalené reakce na vnímání všech jevů a informací v dopravě, atd.
- **Fyzické dispozice – postava** - výška, váha, prostorová robustnost postavy. Tyto aspekty mohou a často i značně ovlivňují schopnost řidičů při správné manipulaci s ovládacími prvky v interiéru vozidla, dostatečného rozhledu kolem sebe, čímž značně ovlivňují bezpečné jednání v provozu. Řidiči senioři mohou mít zhoršený zdravotní stav, ve smyslu pomalejší nebo omezené motoriky končetin při ovládání motorového vozidla, zhoršený zrak, sluch atd.
- **Povaha** – zde je myšlena možnost ovlivnění jednání řidičů v přímé souvislosti s jejich charakterovými osobnostními vlastnostmi, jako je introvert, extrovert, melancholik, sangvinik, choleric.

Kategorie **STROJ (motorové vozidlo)** – tato kategorie popisuje vztah člověka, jako řidiče s řízením dvoustopého motorového vozidla, podle jeho základních aspektů:

- **Osobní vozidlo** – samostatně nebo souprava osobního vozidla s přívěsem.
- **Nákladní vozidlo** – samostatně nebo souprava nákladního vozidla s přívěsem nebo návěsem, autobus.
- **Ovladatelnost – délka vozidla nebo soupravy, akcelerace** nebo-li výkon motoru slouží k rychlému a tím, bezpečnému předjetí jiného vozidla, případně se částečně nebo zcela vyhnout hrozící kolizi nebo srážce. Dále **elektronické systémy**, jako jsou **ABS** – Anti block systém brzdového systému, kdy při prudkém brzdění nedochází k zablokování kol, **ASR** - Anti slip regulativ, regulace prokluzu podvozku využívaná především při rozjíždění vozidla na kluzké vozovce, **ESP** - Electronic stability program je elektronický stabilizační systém zajišťující stabilitu vozidla v jízdní stopě na vozovce a v neposlední řadě **posilovač řízení**, díky kterému je velmi snadné otáčení volantem především na místě, kdy řidič potřebuje dokončit manévr např. parkování.
- **Zatížení** - ve smyslu samotné hmotnosti vozidla nebo soupravy vozidel, či naložený náklad. Zde hovoříme o ovlivnění i z hlediska množství a způsobu správného nebo nesprávného uložení (pevný náklad - stavební materiály, dřevo písky, šterky nebo tekutý náklad, jako PHM - pohonné hmoty, mléko a jiné kapaliny).

- **Bezpečnostní prvky** – je souhrn všech aktivních a pasivních činností nebo výbavy vozidla, které slouží k předcházení vzniku kolizních situací, nebo mají za úkol snížit míru hrozících nebo již probíhajících následků.
- **Aktivní bezpečnosti** rozumíme všechny prvky, které zvyšují bezpečnost osob ve vozidle před dopravní nehodou. Do této skupiny prvků patří výhled z vozidla, pohodlí řidiče, výkon motoru, brzdné schopnosti vozidla, manévrovatelnou (poloměr zatáčení), osvětlení vozidla, soustava pérování a tlumičů (pohodlí posádky, stabilita a přilnavost vozidla k vozovce), kola a pneumatiky (správný tlak, hloubka dezénu, zvolený druh podle ročního období). [5]
- **Pasivní bezpečnosti** rozumíme všechny prvky, které chrání osoby ve vozidle v době průběhu dopravní nehody. Do této skupiny prvků patří **druh a tuhost konstrukce karoserie** vozidla a její tuhost, **deformační zóny** na pohlcení nárazu jsou přední a zadní část vozidla, „**bezpečná klec**“ je střední část vozidla určená pro bezpečí posádky, v době deformace vozidla, **vnitřní výztuhy bočních dveří** vůči nejrizikovějším bočním nárazům, **bezpečnostní pásy, airbagy, originální bezpečnostní skla**, která se při střetu roztrhají na drobné tupé střepy, **upořádání a použitý materiál ovládacích prvků**, které v průběhu dopravní nehody nesmí ohrozit především řidiče např. ostrými hranami, **bezpečnostní textilní a plastové materiály v interiéru** vozidla nesmí zahořet, ale jen doutnat a v neposlední řadě také jakékoliv **volně ložené předměty nebo zavazadla** mimo nechráněný zavazadlový prostor (při kolizi nárazu dochází k extrémnímu nárůstu hmotnosti jinak neškodným předmětů). [5]

Kategorie **MATERIÁL** – touto kategorií je myšlen vztah provozování vozidla a kvalita používaných provozních kapalin v kolizních situacích, ve kterých může být právě akcelerace motoru, použitím kvalitních pohonných hmot, zásadním bezpečnostním opatřením v daných situacích před, nebo v průběhu dopravní nehody.

- **Druh paliva** v souvislosti s typem motoru vozidla (benzín, diesel, LPG – Liquefied Petroleum gas, nebo-li zkapalněný ropný plyn, směs propan butanu pro pohon motorových vozidel).
- **Kvalita pohonných hmot**, ve smyslu tankování pouze certifikovaných paliv na ověřených čerpacích stanicích. Tyto aspekty mohou mít značný význam pro eliminaci možného střetu s jiným účastníkem, zvládnutím kolizních situací vlivem změn klimatických podmínek, viditelnosti a stavu povrchu vozovky, týkajících se přede-

vším častého vyjetí z komunikace, s následným nárazem do různých součástí komunikací (zábradlí, svodidla aj.), nebo do trvalého porostu (stromy, keře) nebo různých budov či objektů a jejich oplocení.

Kategorie **ÚDRŽBA (vozidla)** – do této kategorie patří celkový technický stav motorového vozidla a pravidelných technických kontrol. Provádění pravidelných kontrol základních provozních mechanismů, jejich pravidelná údržba a opravy kvalitními náhradními díly.

- **STK** – stanice technické kontroly – způsobilost mot. vozidla k silničnímu provozu.
- **Odstranění závad** - které přímo ovlivňují bezpečnost posádky a tím i celého silničního provozu. Závady mohou být i dlouhodobějšího charakteru, např. opotřebením brzdového systému, nebo krátkodobé např. závada v osvětlení, především levé strany vozidla, kdy za zhoršené viditelnosti takové vozidlo působí jako motocykl a zásadně ovlivňuje vnímání ostatních účastníků v provozu, např. při předjíždění, s nedostatečným bočním odstupem. Dále může dojít k tzv. akutním závadám během jízdy. Různé poruchy elektronických systémů, nebo defekt pneumatiky.
- **Závady zasklení** – může se jednat o rozbití čelního skla např. kamenem odmrštěným od kol protijedoucího vozidla. V takovém případě je myšleno poškození více jak 50 % plochy čelního skla, která značně zhoršuje výhled.
- **Znečištění skel** – zejména v zimním období si řidiči odstraní z plochy skel vozidla, především čelního skla, pouze malou část.
- **Závady řízení** – opilý řidič/ka použije mot. vozidlo se závadou poháněné nápravy nebo pokračuje v jízdě po vzniku poškození nápravy, např. najetím na středový ostřůvek.
- **Výkon motoru** – jedná se o okamžitý zvýšený výkon motoru, který má velký význam pro bezpečné předjíždění, které by mělo být provedeno v co nejkratším úseku a času přejetí do protisměru jízdy.
- **Absence zpětných zrcátek** – v takovém případě řidič nemá potřebný přehled o situaci za sebou a nedá přednost v jízdě tramvaji tzv. „naslepo“.

Kategorie **METODY (legislativa)** – obsahuje všechny konkrétní právní předpisy spojené s provozem na pozemních komunikacích, ve smyslu účastníků, vozidel, dopravních situací a všech souvisejících skutečností.

- **Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích** obsahující mimo základních pravidel provozu, také „**bodový systém**“ hodnocení přestupků spá-

chaných na úseku dopravy. Jedná se o systém tzv. „**trestních bodů**“, udělovaných řidičům společně s **blokovými pokutami**, za spáchání závažnějších dopravních přestupků. V české republice je vytvořen od roku 2012. Trestní body jsou zapisovány do evidenčních karet řidičů. Při dosažení celkového součtu 12 bodů, v období 12 po sobě následujících měsíců, je řidič vyzván místně příslušným orgánem státní správy, do správního řízení, kde je mu udělen zákaz řízení motorových vozidel na dobu jednoho roku a je mu odebrán řidičský průkaz. [3]

- **Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník** pojednává o trestných činech spáchaných mimo jiné, na úseku dopravy. Převážně se jedná o neúmyslné trestné činy, jako jsou Ublížení na zdraví z nedbalosti, Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, Usmrcení, Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, Obecné ohrožení. Do kategorie úmyslných trestných činů patří Ohrožení pod vlivem návykové látky. [6]
- **Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě** ze skupiny tzv. „sociálních předpisů“, týkající se především dodržování zatížení vozidla nebo soupravy, dodržování doby řízení a bezpečnostních přestávek řidiče. [5]
- **Vyhláška č. 294/2015 Sb., prováděcí předpis zákona č. 361/2000 Sb., o PNPK**, pojednává o dopravním značení a veškerých dopravních zařízeních, jako součásti dopravní infrastruktury. Upravuje obecná ustanovení o všech dopravních značkách, světelných a akustických signálech, dopravních zařízeních, označení osob, vozidel a věcí ve zvláštních případech a řízení provozu na poz. komunikacích. [5]
- **Tuning** – úpravami karoserie nebo nedodržení povoleného způsobu tónování bočních skel může být snížena viditelnost a rozhled.

Kategorie **PROSTŘEDÍ (pozemní komunikace, klimatické podmínky)** – tato kategorie zahrnuje všechny skutečnosti týkající se komunikací, s přímou vazbou na aktuální změny klimatických podmínek v silniční dopravě.

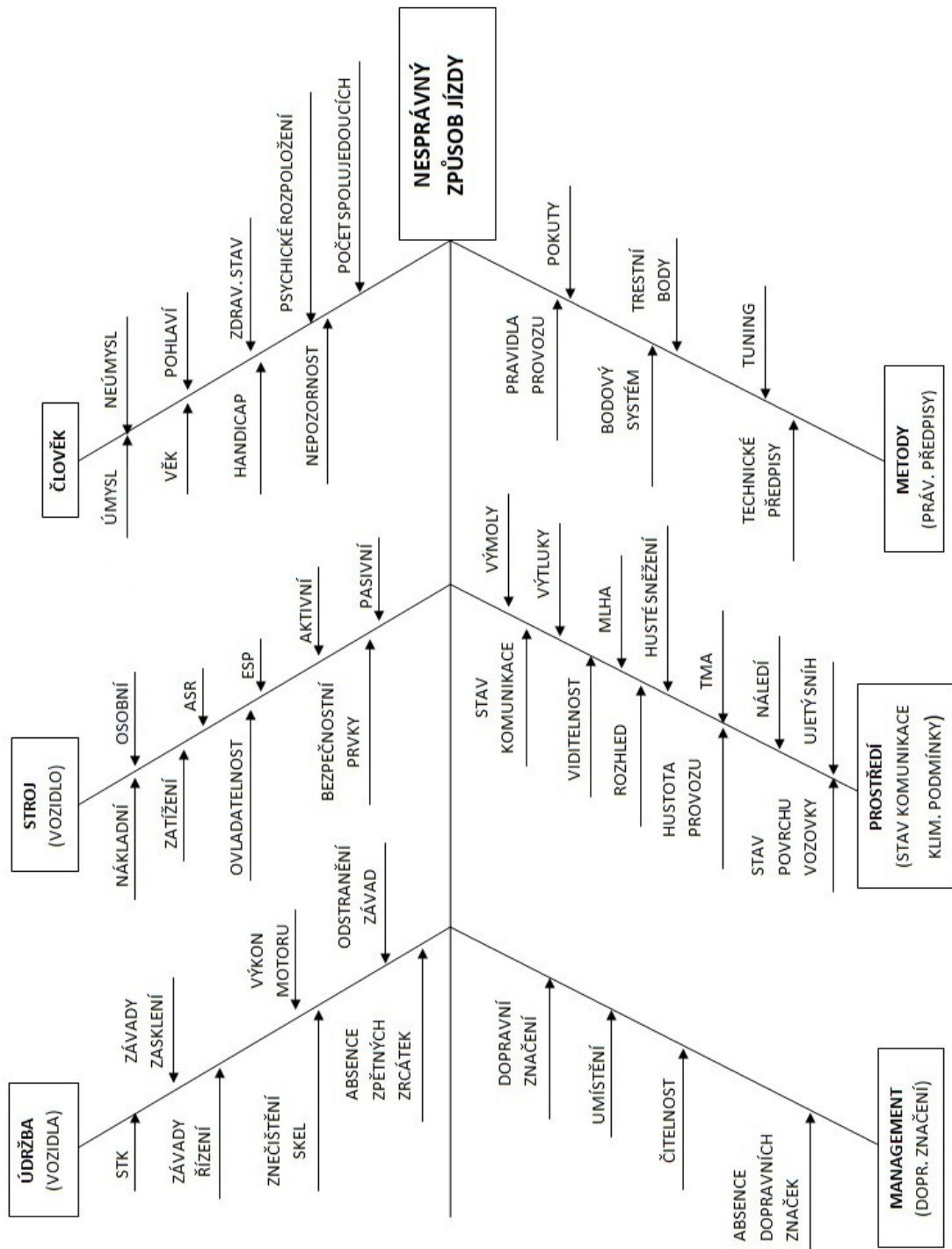
- **Stavební a dopravně technický stav poz. komunikace**- jedná se o zatáčky, stoupání nebo klesání s různými sklony vozovky.
- **Výmoly, výtluky** - o různých rozměrech a hloubkách, na různých místech nebo úsecích komunikace.
- **Náledí, souvislá vrstva sněhu** - nebo kombinace uvedeného, tzn. zasněžené náledí.
- **Viditelnost** – změna denní doby (**denní světlo, šero** při stmívání, **tma** v noci), z důvodu aktuálních změn klimatických podmínek vznikne mlha, husté sněžení, hustý déšť, sněhová vichřice.

- **Překážky na vozovce** – po vichřicích mohou být na vozovce spadené stromy nebo větve a jiné, jako např. stavební materiál složený na místní komunikaci z důvodu stavebních prací.

Kategorie **MANAGEMENT (dopravní značení)** – v prostředí silničního provozu se jedná o svislé a vodorovné dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace a jejich

- **Správné umístění** – z hlediska včasného informování účastníků, nevhodné umístění podél řadových domů a objektů, kde mohou splynout s tímto okolím, dále těsně před odbočením nebo křižovatkou, čímž se značně snižuje časový prostor pro správné rozhodnutí o směru a způsobu jízdy.
- **Srozumitelnost sdělení** - o místech nebo úsecích jejich platnosti, nesprávná posloupnost sdělení o následných cílech v daném směru jízdy, uzavírky, objížděky.
- **Správnou viditelnost**- kdy mohou být částečně nebo zcela zakryty trvalou silniční vegetací (stromy, vzrostlé keře nebo jejich části), různými reklamními poutači, z důvodu změn klimatických podmínek může být dopravní značení zasněženo, případně znečištěno silným provozem nákladních vozidel.
- **Úmyslné poškození** - může se jednat zakrytí plochy dopr. značení, odcizení nebo narušení celistvosti svislých dopravních značek, jelikož jsou z lehkých kovů a tyto jsou prodávány do sběrných surovin.
- **Absence dopravních značek** - může se jednat o odcizení nebo období od zničení dopravních značek při dopravní nehodě a opětovného osazení na dané místo.

4.4 Analýza příčiny – nesprávný způsob jízdy



Obr. 13: Ishikawa diagram příčiny nesprávný způsob jízdy

Kategorie **ČLOVĚK** – popisuje konkrétní skutečnosti osoby řidiče, které mohou nastat při řízení dvoustopých motorových vozidel v provozu na pozemních komunikacích.

- **Úmysl** – v této skutečnosti je spatřován vědomé jednání řidičů, kteří se při provádění různých jízdních úkonů nebo různých činnostech uvnitř vozidla úmyslně nevěnují řízení a sledování situace v provozu.
- **Neúmysl** – je spatřován v neúmyslném jednání např. couvání se současným otáčením, kdy sleduje prostor pouze za sebou a přední částí narazí.
- **Pohlaví** – muž nebo žena.
- **Věk** – nejmladší řidič/ka pro řízení mot. vozidel do 3,5 tuny je od 18 let, senior je formálně považován od 65 let, kdy podléhají povinnosti první pravidelné lékařské prohlídky způsobilosti řízení motorových vozidel, viz. Kapitola 3. 1.
- **Zdravotní stav** – může se jednat o stav aktuální nebo dlouhodobý. V případě aktuálního stavu hovoříme o nemoci (chřipka, nevolnost nebo dlouhodobá - cukrovka). Dále zranění, ať už samotného řidiče nebo převáženého spolujedoucího, ve smyslu akutního zranění (krvácení, akutní úraz zlomeniny, popáleniny atd.). Dále může dojít k náhlé akutní změně zdravotního stavu řidiče či spolujedoucího během řízení, ve smyslu infarktu, náhlé mozkové příhody (mrtvice), epileptický záchvat a jiné.
- **Handicap** – částečná nebo úplná absence končetiny důležité pro správné a bezpečné ovládání vozidla. Omezení, ztráta nebo úplná absence sluchu. Řidiči s tímto druhem postižení musí mít svá motorová vozidla označena piktogramem, vyjadřujícím konkrétní skupinu tělesného postižení řidiče. Označení O2, označuje vozidlo řízené osobou sluchově postiženou. Označení O7, označuje vozidlo řízené nebo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou. Tato označení „piktogramy“, jsou uvedena v příloze č. 13, vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na poz. komunikacích, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a novel.
- **Počet spolujedoucích** – zde se jedná především o možnost přímého ovlivnění chování, reakcí a psychického stavu řidiče během jízdy přepravovanými osobami, které mohou svým chováním odvádět pozornost řidiče od řízení vozidla, ovlivňování a včasnost reakcí a rozhodování řidiče během řízení, negativní povzbuzování k hazardování, nebezpečnému způsobu jízdy, porušování dopravních předpisů, ohrožování svého zdraví a života nepřipoutáním se bezpečnostními pásy, ohrožování ostatních účastníků v provozu vyhadzováním různých předmětů z vozidla,

zhoršení podmínek k řízení kouřením tabákových výrobků, extrémně hlasitá reprodukce hudby atd.

- **Fyzické dispozice – postava** - výška, váha, prostorová robustnost postavy. Tyto aspekty mohou a často i značně ovlivňují schopnost řidičů při správné manipulaci s ovládacími prvky v interiéru vozidla, dostatečného rozhledu kolem sebe, čímž značně ovlivňují bezpečné jednání v provozu. Řidiči senioři mohou mít zhoršený zdravotní stav, ve smyslu pomalejší nebo omezené motoriky končetin při ovládání motorového vozidla, zhoršený zrak, sluch atd.
- **Psychické rozpoložení** – v jakém aktuálním psychickém stavu se nachází. Může se jednat o jednání po prožitém stresovém okamžiku, nebo v pokračujícím stresu (úmrť blízké osoby, vlastní smrtelné onemocnění atd.), nebo naopak v radostné euforii (svatební den, významné oslavy nebo události).
- **Nepozornost** – je bezprostředně spojena s úrovní ovlivnění alkoholem, který snižuje schopnost reakcí na vnější podněty. Dalším jevem může být atmosféra ve vozidle, způsobená chováním spolujedoucích.

Kategorie **STROJ (motorové vozidlo)** – tato kategorie popisuje vztah člověka, jako řidiče s řízením dvoustopého motorového vozidla, podle jeho základních aspektů:

- **Osobní vozidlo** – samostatně nebo souprava osobního vozidla s přívěsem,
- **Nákladní vozidlo** – samostatně nebo souprava nákladního vozidla s přívěsem nebo návěsem, autobus.
- **Ovladatelnost – délka vozidla nebo soupravy, akcelerace** nebo-li výkon motoru slouží k rychlému a tím, bezpečnému předjetí jiného vozidla, případně se částečně nebo zcela vyhnout hroící kolizi nebo srážce. Dále **elektronické systémy**, jako jsou **ABS** – Anti block systém brzdového systému, kdy při prudkém brzdění nedochází k zablokování kol, **ASR** - Anti slip regulativ nebo-li regulace prokluzu podvozku využívaná především při rozjíždění vozidla na kluzké vozovce, **ESP** - Electronic stability program je elektronický stabilizační systém zajišťující stabilitu vozidla v jízdě na vozovce a v neposlední řadě **posilovač řízení**, díky kterému je velmi snadné otáčení volantem především na místě, kdy řidič potřebuje dokončit manévry např. parkování.
- **Zatížení** - ve smyslu samotné hmotnosti vozidla nebo soupravy vozidel, či naložený náklad. Zde hovoříme o ovlivnění i z hlediska množství a způsobu správného

nebo nesprávného uložení (pevný náklad - stavební materiály, dřevo písky, šterky nebo tekutý náklad, jako PHM - pohonné hmoty, mléko a jiné kapaliny).

- **Bezpečnostní prvky** – je souhrn všech aktivních a pasivních činností nebo výbavy vozidla, které slouží k předcházení vzniku kolizních situací, nebo mají za úkol snížit míru hrožících nebo již probíhajících následků.
- **Aktivní bezpečností** rozumíme všechny prvky, které zvyšují bezpečnost osob ve vozidle před dopravní nehodou. Do této skupiny prvků patří výhled z vozidla, pohodlí řidiče, výkon motoru, brzdné schopnosti vozidla, manévrovatelnou (poloměr zatáčení), osvětlení vozidla, soustava pérování a tlumičů (pohodlí posádky, stabilita a přilnavost vozidla k vozovce), kola a pneumatiky (správný tlak, hloubka dezénu, zvolený druh podle ročního období). [5]
- **Pasivní bezpečností** rozumíme všechny prvky, které chrání osoby ve vozidle v době průběhu dopravní nehody. Do této skupiny prvků patří **druh a tuhost konstrukce karoserie** vozidla a její tuhost, **deformační zóny** na pohlcení nárazu jsou přední a zadní část vozidla, „**bezpečná klec**“ je střední část vozidla určená pro bezpečí posádky, v době deformace vozidla, **vnitřní výztuhy bočních dveří** vůči nejrizikovějším bočním nárazům, **bezpečnostní pásy, airbasy, originální bezpečnostní skla**, která se při střetu roztrhají na drobné tupé střepy, **upořádání a použití materiál ovládacích prvků**, které v průběhu dopravní nehody nesmí ohrozit především řidiče např. ostrými hranami, **bezpečnostní textilní a plastové materiály v interiéru** vozidla nesmí zahořet, ale jen doutnat a v neposlední řadě také jakékoliv **volně ložené předměty nebo zavazadla** mimo nechráněný zavazadlový prostor (při kolizi nárazu dochází k extrémnímu nárůstu hmotnosti jinak neškodným předmětů). [5]

Kategorie **ÚDRŽBA (vozidla)** – do této kategorie patří celkový technický stav motorového vozidla a pravidelných technických kontrol. Provádění pravidelných kontrol základních provozních mechanismů, jejich pravidelná údržba a opravy kvalitními náhradními díly.

- **STK** – stanice technické kontroly – způsobilost mot. vozidla k silničnímu provozu.
- **Odstranění závad** - které přímo ovlivňují bezpečnost posádky a tím i celého silničního provozu. Závady mohou být i dlouhodobějšího charakteru, např. opotřebení brzdového systému, nebo krátkodobé např. závada v osvětlení, především levé strany vozidla, kdy za zhoršené viditelnosti takové vozidlo působí jako motocykl a zásadně ovlivňuje vnímání ostatních účastníků v provozu, např. při předjíždění,

s nedostatečným bočním odstupem. Dále může dojít k tzv. akutním závadám během jízdy. Různé poruchy elektronických systémů, nebo defekt pneumatiky.

- **Závady zasklení** – může se jednat o rozbití čelního skla např. kamenem odmrštěným od kol protijedoucího vozidla. V takovém případě je myšleno poškození více jak 50 % plochy čelního skla, která značně zhoršuje výhled.
- **Znečištění skel** – zejména v zimním období si řidiči odstraní z plochy skel vozidla, především čelního skla, pouze malou část.
- **Závady řízení** – opilý řidič/ka použije mot. vozidlo se závadou poháněné nápravou nebo pokračuje v jízdě po vzniku poškození náprav, např. najetím na středový ostřůvek.
- **Výkon motoru** – z důvodu přeceňování svých schopností mají řidiči tendence k jízdě na maximální výkon motoru, s následkem nezvládnutí řízení.
- **Absence zpětných zrcátek** – v takovém případě řidič nemá potřebný přehled o situaci za sebou a jízdní úkony provádí tzv. „naslepo“.

Kategorie **METODY (legislativa)** – obsahuje všechny konkrétní právní předpisy spojené s provozem na pozemních komunikacích, ve smyslu účastníků, vozidel, dopravních situací a všech souvisejících skutečností.

- **Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích**, obsahující mimo základních pravidel provozu, také „**bodový systém**“ hodnocení přestupků spáchaných na úseku dopravy. Jedná se o systém tzv. „trestních bodů“, udělovaných řidičům společně s **blokovými pokutami**, za spáchání závažnějších dopravních přestupků. V České republice je vytvořen od roku 2012. **Trestní body** jsou zapisovány do evidenčních karet řidičů. Při dosažení celkového součtu 12 bodů, v období 12 po sobě následujících měsíců, je řidič vyzván místně příslušným orgánem státní správy, do správního řízení, kde je mu udělen zákaz řízení motorových vozidel na dobu jednoho roku a je mu odebrán řidičský průkaz. [3]
- **Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník**, pojednává o trestných činech spáchaných mimo jiné, na úseku dopravy. Převážně se jedná o neúmyslné trestné činy, jako jsou Ublížení na zdraví z nedbalosti, Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, Usmrcení, Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, Obecné ohrožení. Do kategorie úmyslných trestných činů patří Ohrožení pod vlivem návykové látky. [6]

- **Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě** - ze skupiny tzv. „sociálních předpisů“, týkající se především dodržování zatížení vozidla nebo soupravy, dodržování doby řízení a bezpečnostních přestávek řidiče. [5]
- **Vyhláška č. 294/2015 Sb., prováděcí předpis zákona č. 361/2000 Sb., o PNPK**, pojednává o dopravním značení a veškerých dopravních zařízeních, jako součásti dopravní infrastruktury. [5]

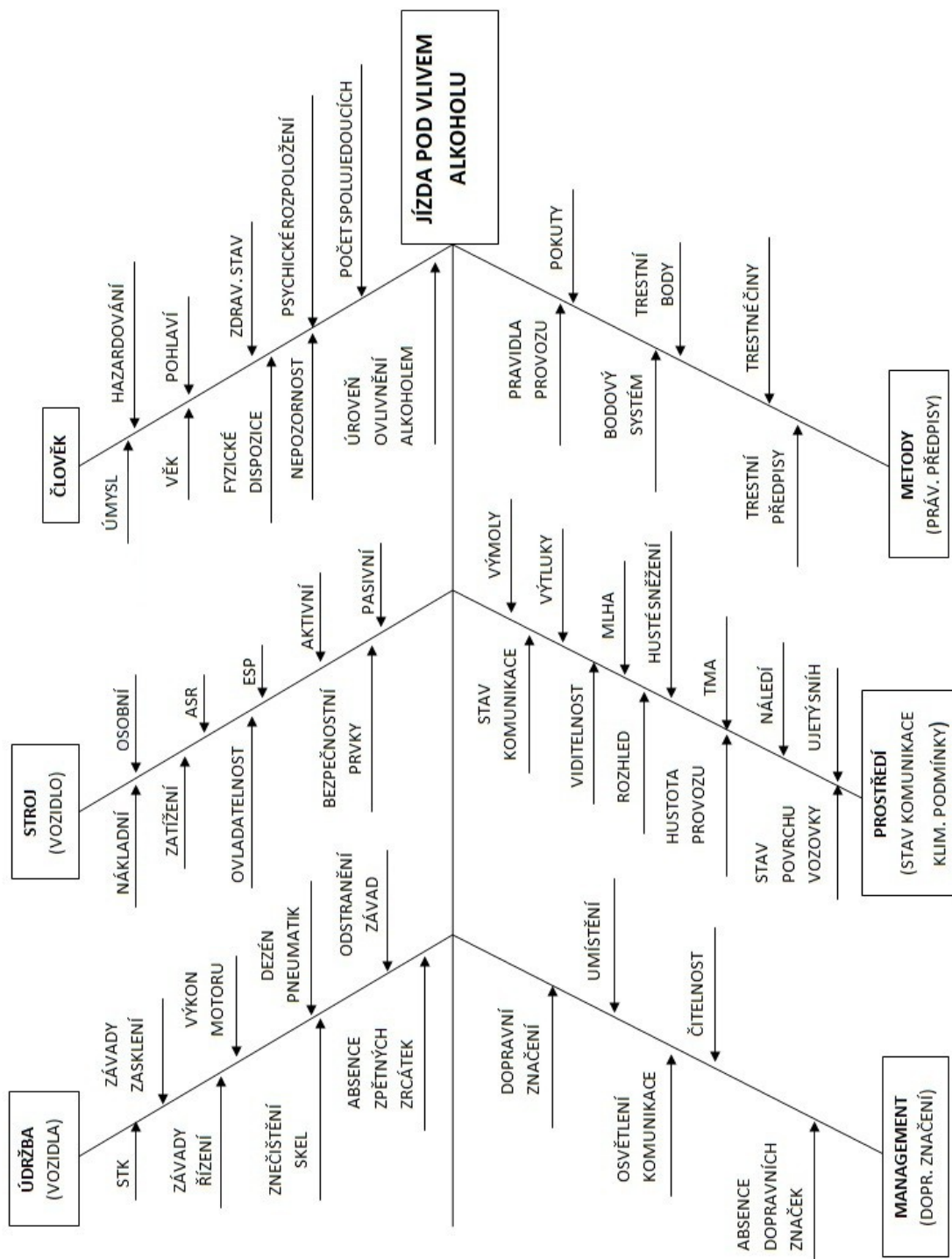
Kategorie **PROSTŘEDÍ (pozemní komunikace, klimatické podmínky)** – tato kategorie zahrnuje všechny skutečnosti týkající se komunikací, s přímou vazbou na aktuální změny klimatických podmínek v silniční dopravě.

- **Stavební a dopravně technický stav poz. komunikace** - jedná se o zatáčky, stoupání nebo klesání s různými sklony vozovky.
- **Výmoly, výtluky** - o různých rozměrech a hloubkách, na různých místech nebo úsecích komunikace.
- **Znečištění provozními kapalinami vozidel** - uniklých při střetu nebo z důvodu závady těsnosti daného systému vozidla.
- **Poškozená rozvolněná část živice** - podél krajnice, která může způsobit sjetí vozidla do přilehlého příkopu.
- **Náledí, souvislá vrstva sněhu** - nebo kombinace uvedeného, tzn. zasněžené náledí.
- **Viditelnost** – změna denní doby (denní světlo, šero při stmívání, tma v noci), z důvodu aktuálních změn klimatických podmínek vznikne mlha, husté sněžení, hustý déšť, sněhová vichřice.
- **Překážky na vozovce** – po vichřicích mohou být na vozovce spadené stromy nebo větve a jiné, jako např. stavební materiál složený na místní komunikaci z důvodu stavebních prací.
- **Rozhled řidiče** - z vozidla, která zajišťuje včasnou a správnou čitelnost důležitých skutečností během jízdy, jako je dopravní značení, dopravní informace o aktuálním dění v provozu nebo stavebních úpravách v dané lokalitě apod. Součástí správného rozhledu je správné nastavení sedadla řidiče (vertikálně i horizontálně) a nastavení správné polohy zpětných zrcátek a volantů.
- **Střet s lesní zvěří** - (divoké prase, srna, srnec, daněk, jelen, atd.) **nebo domácím zvířetem** - (pes, kočka, kůň, ovce, prase domácí atd.). Jedná se především o náhlé vběhnutí zvěře nebo zvířat do vozovky a tím, vytvoření náhlé a nečekané překážky v provozu na pozemních komunikacích.

Kategorie **MANAGEMENT (dopravní značení)** – v prostředí silničního provozu se jedná o svislé a vodorovné dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace a jejich

- **Správné umístění** – z hlediska včasného informování účastníků, nevhodné umístění podél řadových domů a objektů, kde mohou splynout s tímto okolím, dále těsně před odbočením nebo křižovatkou, čímž se značně snižuje časový prostor pro správné rozhodnutí o směru a způsobu jízdy.
- **Čitelnost** – dopravní značky mohou být částečně nebo zcela zakryty trvalou silniční vegetací (stromy, vzrostlé keře nebo jejich části), různými reklamními poutači, z důvodu změn klimatických podmínek může být dopravní značení zasněženo, případně znečištěno silným provozem nákladních vozidel.
- **Absence dopravních značek** - může se jednat o odcizení nebo období od zničení dopravních značek při dopravní nehodě a opětovného osazení na dané místo.

4.5 Analýzy příčiny – jízda pod vlivem alkoholu



Obr. 14: Ishikawa diagram příčiny pod vlivem alkoholu

Kategorie **ČLOVĚK** – popisuje konkrétní skutečnosti osoby řidiče, které mohou nastat při řízení dvoustopých motorových vozidel v provozu na pozemních komunikacích.

- **Pohlaví** – muž nebo žena.
- **Věk** – nejmladší řidič/ka pro řízení mot. vozidel do 3,5 tuny je od 18 let, senior je formálně považován od 65 let, kdy podléhá povinnosti první pravidelné lékařské prohlídky způsobilosti řízení motorových vozidel, viz. Kapitola 3. 1.
- **Úmysl** – v této skutečnosti je spatřován princip jednání řidičů. Je zcela vyloučeno, aby řidič/ka nevěděl, že požil alkohol a poté vědomě řídí motorové vozidlo.
- **Zdravotní stav** – může se jednat o stav aktuální nebo dlouhodobý. V případě aktuálního stavu hovoříme o nemoci (chřipka, nevolnost nebo dlouhodobá - cukrovka). Dále zranění, ať už samotného řidiče nebo převáženého spolujedoucího, ve smyslu akutního zranění (krvácení, akutní úraz zlomeniny, popáleniny atd.). Dále může dojít k náhlé akutní změně zdravotního stavu řidiče či spolujedoucího během řízení, ve smyslu infarktu, náhlé mozkové příhody (mrtvice), epileptický záchvat a jiné.
- **Počet osob** – zde se jedná především o možnost přímého ovlivnění chování, reakcí a psychického stavu řidiče během jízdy přepravovanými osobami, které mohou svým chováním odvádět pozornost řidiče od řízení vozidla, ovlivňování a včasnost reakcí a rozhodování řidiče během řízení, negativní povzbuzování k hazardování, nebezpečnému způsobu jízdy, porušování dopravních předpisů, ohrožování svého zdraví a života nepřipoutáním se bezpečnostními pásy, ohrožování ostatních účastníků v provozu vyhazováním různých předmětů z vozidla, zhoršení podmínek k řízení kouřením tabákových výrobků, extrémně hlasitá reprodukce hudby atd.
- **Fyzické dispozice** – **postava** - výška, váha, prostorová robustnost postavy. Tyto aspekty mohou a často i značně ovlivňují schopnost řidičů při správné manipulaci s ovládacími prvky v interiéru vozidla, dostatečného rozhledu kolem sebe, čímž značně ovlivňují bezpečné jednání v provozu. Řidiči senioři mohou mít zhoršený zdravotní stav, ve smyslu pomalejší nebo omezené motoriky končetin při ovládní motorového vozidla, zhoršený zrak, sluch atd.
- **Psychické rozpoložení** – v jakém aktuálním psychickém stavu se nachází. Může se jednat o jednání po prožitém stresovém okamžiku, nebo v pokračujícím stresu (úmrtí blízké osoby, vlastní smrtelné onemocnění atd.), nebo naopak v radostné euforii (svatební den, významné oslavy nebo události).

- **Úroveň ovlivnění alkoholem** – v závislosti na způsobu požití alkoholu. Nejčastější varianta řízení pod vlivem alkoholu je doba po jeho požití, kdy se projevuje poměr požitého množství a uplynulého času po požití alkoholu. V dalších případech může probíhat konzumace alkoholu během jízdy, čímž dochází ke zvyšování hladiny ovlivnění alkoholem během řízení.
- **Nepozornost** – je bezprostředně spojena s úrovní ovlivnění alkoholem, který snižuje schopnost reakcí na vnější podněty. Dalším jevem může být atmosféra ve vozidle, způsobená chováním spolujedoucích.
- **Hazardování** – požitím alkoholu dochází k uvolnění smyslu pro respektování daných pravidel, ohleduplnosti vůči okolí. Vznikají sklony k pocitu všemocnosti a neohroženosti. K takovému způsobu jízdy může být opilý řidič/ka vyprovokován spolujedoucími.

Kategorie **STROJ (motorové vozidlo)** – tato kategorie popisuje vztah člověka, jako řidiče s řízením dvoustopého motorového vozidla, podle jeho základních aspektů:

- **Osobní vozidlo** – samostatně nebo souprava osobního vozidla s přívěsem,
- **Nákladní vozidlo** – samostatně nebo souprava nákladního vozidla s přívěsem nebo návěsem, autobus.
- **Ovladatelnost – délka vozidla nebo soupravy, akcelerace** nebo-li výkon motoru slouží k rychlému a tím, bezpečnému předjetí jiného vozidla, případně se částečně nebo zcela vyhnout hrozící kolizi nebo srážce. Dále **elektronické systémy**, jako jsou **ABS** – Anti block systém brzdového systému, kdy při prudkém brzdění nedochází k zablokování kol, **ASR** - Anti slip regulativ nebo-li regulace prokluzu podvozku využívaná především při rozjíždění vozidla na kluzké vozovce, **ESP** - Electronic stability program je elektronický stabilizační systém zajišťující stabilitu vozidla v jízdní stopě na vozovce a v neposlední řadě **posilovač řízení**, díky kterému je velmi snadné otáčení volantem především na místě, kdy řidič potřebuje dokončit manévr např. parkování.
- **Zatížení** - ve smyslu samotné hmotnosti vozidla nebo soupravy vozidel, či naložený náklad. Zde hovoříme o ovlivnění i z hlediska množství a způsobu správného nebo nesprávného uložení (pevný náklad - stavební materiály, dřevo písky, šterky nebo tekutý náklad, jako PHM - pohonné hmoty, mléko a jiné kapaliny).

- **Bezpečnostní prvky** – je souhrn všech aktivních a pasivních činností nebo výbavy vozidla, které slouží k předcházení vzniku kolizních situací, nebo mají za úkol snížit míru hrožících nebo již probíhajících následků. [5]
- **Aktivní bezpečnosti** rozumíme všechny prvky, které zvyšují bezpečnost osob ve vozidle před dopravní nehodou. Do této skupiny prvků patří výhled z vozidla, pohodlí řidiče, výkon motoru, brzdné schopnosti vozidla, manévrovatelnou (poloměr zatáčení), osvětlení vozidla, soustava pérování a tlumičů (pohodlí posádky, stabilita a přilnavost vozidla k vozovce), kola a pneumatiky (správný tlak, hloubka dezénu, zvolený druh podle ročního období). [5]
- **Pasivní bezpečnosti** rozumíme všechny prvky, které chrání osoby ve vozidle v době průběhu dopravní nehody. Do této skupiny prvků patří **druh a tuhost konstrukce karoserie** vozidla a její tuhost, **deformační zóny** na pohlcení nárazu jsou přední a zadní část vozidla, „**bezpečná klec**“ je střední část vozidla určená pro bezpečí posádky, v době deformace vozidla, **vnitřní výztuhy bočních dveří** vůči nejrizikovějším bočním nárazům, **bezpečnostní pásy, airbagy, originální bezpečnostní skla**, která se při střetu roztrhají na drobné tupé střepy, **upořádání a použití materiál ovládacích prvků**, které v průběhu dopravní nehody nesmí ohrozit především řidiče např. ostrými hranami, **bezpečnostní textilní a plastové materiály v interiéru** vozidla nesmí zahořet, ale jen doutnat a v neposlední řadě také jakékoliv **volně ložené předměty nebo zavazadla** mimo nechráněný zavazadlový prostor (při kolizi nárazu dochází k extrémnímu nárůstu hmotnosti jinak neškodným předmětů). [5]

Kategorie **ÚDRŽBA (vozidla)** – do této kategorie patří celkový technický stav motorového vozidla a pravidelných technických kontrol. Provádění pravidelných kontrol základních provozních mechanismů, jejich pravidelná údržba a opravy kvalitními náhradními díly.

- **STK** – stanice technické kontroly – způsobilost mot. vozidla k silničnímu provozu.
- **Odstranění závad** - které přímo ovlivňují bezpečnost posádky a tím i celého silničního provozu. Závady mohou být i dlouhodobějšího charakteru, např. opotřebení brzdového systému, nebo krátkodobé např. závada v osvětlení, především levé strany vozidla, kdy za zhoršené viditelnosti takové vozidlo působí jako motocykl a zásadně ovlivňuje vnímání ostatních účastníků v provozu, např. při předjíždění, s nedostatečným bočním odstupem. Dále může dojít k tzv. akutním závadám během jízdy. Různé poruchy elektronických systémů, nebo defekt pneumatiky.

- **Závady zasklení** – může se jednat o rozbití čelního skla např. kamenem odmrštěným od kol protijedoucího vozidla. V takovém případě je myšleno poškození více jak 50 % plochy čelního skla, která značně zhoršuje výhled.
- **Znečištění skel** – zejména v zimním období si řidiči odstraní z plochy skel vozidla, především čelního skla, pouze malou část.
- **Závady řízení** – opilý řidič/ka použije mot. vozidlo se závadou poháněné nápravou nebo pokračuje v jízdě po vzniku poškození náprav, např. najetím na středový ostřůvek.
- **Výkon motoru** – z důvodu přeceňování svých schopností a ztrátě sebekontroly mají řidiči tendence k jízdě na maximální výkon motoru, s následkem nezvládnutí řízení.
- **Dezén pneumatik** – kvalita dezénu pneumatik osazených na mot. vozidle má zásadní vliv na délku brzdné dráhy, stabilitu vozidla na mokré nebo jinak znečištěné vozovce. U pneumatik se značně nebo zcela opotřebovaným dezénem je větší pravděpodobnost vzniku defektu. Tyto skutečnosti opilý řidič neřeší.
- **Absence zpětných zrcátek** – v takovém případě řidič nemá potřebný přehled o situaci za sebou a jede tzv. „naslepo“.

Kategorie **METODY (legislativa)** – obsahuje všechny konkrétní právní předpisy spojené s provozem na pozemních komunikacích, ve smyslu účastníků, vozidel, dopravních situací a všech souvisejících skutečností.

- **Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích**, obsahující mimo základních pravidel provozu, také „**bodový systém**“ hodnocení přestupků spáchaných na úseku dopravy. Jedná se o systém tzv. „**trestních bodů**“, udělovaných řidičům společně s blokovými pokutami, za spáchání závažnějších dopravních přestupků. V České republice je vytvořen od roku 2012. Trestní body jsou zapisovány do evidenčních karet řidičů. Při dosažení celkového součtu 12 bodů, v období 12 po sobě následujících měsíců, je řidič vyzván místně příslušným orgánem státní správy, do správního řízení, kde je mu udělen zákaz řízení motorových vozidel na dobu jednoho roku a je mu odebrán řidičský průkaz. [3]
- **Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník**, pojednává o trestných činech spáchaných mimo jiné, na úseku dopravy. Převážně se jedná o neúmyslné trestné činy, jako jsou Ublížení na zdraví z nedbalosti, Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, Usmr-

cení, Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, Obecné ohrožení. Do kategorie úmyslných trestných činů patří Ohrožení pod vlivem návykové látky. [6]

- **Vyhláška č. 294/2015 Sb., prováděcí předpis zákona č. 361/2000 Sb.**, o PNPK, pojednává o dopravním značení a veškerých dopravních zařízeních, jako součásti dopravní infrastruktury. [5]

Kategorie **PROSTŘEDÍ (pozemní komunikace, klimatické podmínky)** – tato kategorie zahrnuje všechny skutečnosti týkající se komunikací, s přímou vazbou na aktuální změny klimatických podmínek v silniční dopravě.

- **Stavební a dopravně technický stav poz. komunikace** - jedná se o zatáčky, stoupání nebo klesání s různými sklony vozovky, křižovatky.
- **Výmoly, výtluky** - o různých rozměrech a hloubkách, na různých místech nebo úsecích komunikace.
- **Znečištění provozními kapalinami vozidel** - uniklých při střetu nebo z důvodu závady těsnosti daného systému vozidla.
- **Únikem tekutého nebo sypkého nákladu** - uniklého nebo vysypaného z vozidla.
- **Poškozená rozvolněná část živice** podél krajnice, která může způsobit sjetí vozidla do přilehlého příkopu.
- **Náledí, souvislá vrstva sněhu** - nebo kombinace uvedeného, tzn. zasněžené náledí.
- **Viditelnost** – změna denní doby (denní světlo, šero při stmívání, tma v noci), z důvodu aktuálních změn klimatických podmínek vznikne mlha, husté sněžení, hustý déšť, sněhová vichřice.
- **Překážky na vozovce** – po vichřicích mohou být na vozovce spadené stromy nebo větve a jiné, jako např. stavební materiál složený na místní komunikaci z důvodu stavebních prací.
- **Aquaplaning** - v případě nárazového nebo déle trvajícího deště se může ve vyjetých kolejích na povrchu vozovky nacházet větší množství vody, čímž může dojít k aquaplaningu (ztráta kontaktu pneumatiky s povrchem vozovky).
- **Střet s lesní zvěří** - (divoké prase, srna, srnec, daněk, jelen, atd.) **nebo domácím zvířetem** - (pes, kočka, kůň, ovce, prase domácí atd.). Jedná se především o náhlé vběhnutí zvěře nebo zvířat do vozovky a tím, vytvoření náhlé a nečekané překážky v provozu na pozemních komunikacích.

Kategorie **MANAGEMENT (dopravní značení)** – v prostředí silničního provozu se jedná o svislé a vodorovné dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace a jejich

- **Správné umístění** – z hlediska včasného informování účastníků, nevhodné umístění podél řadových domů a objektů, kde mohou splynout s tímto okolím, dále těsně před odbočením nebo křižovatkou, čímž se značně snižuje časový prostor pro správné rozhodnutí o směru a způsobu jízdy.
- **Čitelnost** – dopravní značky mohou být částečně nebo zcela zakryty trvalou silniční vegetací (stromy, vzrostlé keře nebo jejich části), různými reklamními poutači, z důvodu změn klimatických podmínek může být dopravní značení zasněženo, případně znečištěno silným provozem nákladních vozidel.
- **Absence dopravních značek** - může se jednat o odcizení nebo období od zničení dopravních značek při dopravní nehodě a opětovného osazení na dané místo.
- **Osvětlení komunikace** – kvalita nebo absence osvětlení komunikací ve značné míře ovlivňuje bezpečnost, ve smyslu viditelnosti všech účastníků silničního provozu a přilehlého dopravního prostředí. Ovlivňuje včasnost reakcí na vyhnutí překážce na vozovce, nebo vstoupení a přecházení chodců, případně reakce na nesprávné jednání dalších účastníků, např. neosvětlených cyklistů.

5 NÁVRH OPATŘENÍ

V současné době je možnost získání řidičského oprávnění velmi jednoduchá a samotný proces absolvování autoškoly je příliš krátký. **Řidičské oprávnění** pro řízení motorových osobních vozidel do 3,5tun je možné získat absolvováním Autoškoly. Uchazeč zaplatí za kurz pro skupinu „B“ určitou částku a nastoupí do kurzu, v délce trvání přibližně jeden měsíc. V dané době uchazeč absolvuje dvě fáze výcviku.

V teoretické části absolvuje výuku v rozsahu pravidel provozu (zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích), vybraných základních částí technických předpisů provozu vozidel, základy zdravotnické přípravy, zásady bezpečné jízdy, ovládání a údržbu vozidla. Teoretickou přípravu uchazeč zakončí závěrečným testem odborných znalostí v daném rozsahu.

V praktické části výuky se uchazeč naučí řízení a ovládání motorového vozidla, v běžném silničním provozu. Výuka probíhá za přítomnosti instruktora, který vede uchazeče ke správnému způsobu řízení vozidla, s využitím získaných teoretických znalostí, především pravidel provozu.

Závěrečná část kurzu probíhá formou závěrečných testů z teorie a vykonáním praktické jízdy, za účasti instruktora autoškoly a zkušebního komisaře. Uchazeč musí vykonanou jízdou prokázat správné a bezpečné ovládání a řízení vozidla, v jakékoliv době a situaci v běžném silničním provozu. Po úspěšném absolvování závěrečných testů odešle provozovatel Autoškoly potvrzení o absolvování daného kurzu určité skupiny na místně příslušný úřad evidence řidičů, kde si absolvent vyzvedne řidičský průkaz.

Převzetím řidičského průkazu se řidič/ka stává úředně plnohodnotným účastníkem provozu na pozemních komunikacích, včetně plné právní odpovědnosti svého jednání.

Řidiči začátečníci jsou v silničním provozu prověřováni různými situacemi, vyžadujícími především osobnostní a řidičskou zralost. Rizikem této skupiny řidičů je jejich snaha vyrovnat se ostatním zkušenějším řidičům, což velmi často vede k chybám a tím, k ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. Ze statistických údajů uvedených ve statistických ročenkách dopravních nehod na území České republiky, za období let 2012 až 2016 včetně, jak je uvedeno v kapitole 2. 2. vyplývá, že nejčastějšími příčinami vzniku dopravních nehod zaviněných danou skupinou řidičů je nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy a jízda pod vlivem alkoholu.

Snížení počtu předmětných dopravních nehod povede ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, především v otázce způsobení škod na zdraví a životech osob. Způsob, jakým může dojít k nápravě, vede cestou realizace návrhu možných opatření k získání řídičského oprávnění, jako je:

- **Přísnější autoškola** – délka absolvování daného kurzu by měla být po dobu 6 po sobě jdoucích měsíců. Každý měsíc by uchazeč vykonal teoretickou i praktickou zkoušku za účasti zkušební komisaře. Součástí průběžných přezkoušení i závěrečných zkoušek by byla praktické prověření základních dovedností v užívání vozidla, jako je oprava poruchy osvětlení výměnou základních žárovek, výměna defektního kola, kontrola a doplnění základních provozních kapalin.
- **Řidičský průkaz na zkoušku** – po absolvování autoškoly by řidiči začátečníci obdrželi řídičský průkaz tzv. „na zkoušku“, v trvání určité zkušební doby (z praxe nehodovosti se jeví jako nejkratší vhodná doba 1,5 let). Řízení mot. vozidla dané skupiny by bylo povoleno jen za přítomnosti řidiče/ky s praxí min. 5 let. Každých 6 měsíců by musel začátečník složit průběžné teoretické i praktické zkoušky. Ve zkušební době by nesměl způsobit dopravní nehodu závažným porušením pravidel provozu se zraněním nebo usmrcením osob a závažné dopravní přestupky (viz. Kapitola 2. 2). Součástí tohoto opatření by byl zákaz rozšiřování způsobilosti k řízení dalších skupin řídičského oprávnění. Po ukončení zkušební doby, by byl začátečník prověřen lustrací v evidenční kartě řidičů. V případě splnění podmínek, by obdržel trvalý řídičský průkaz opravňující k samostatnému plnohodnotnému řízení.
- **Přísnější sankce** – za jakýkoliv spáchaný dopravní přestupek, včetně dopravních nehod (Euro formulář nebo dopravní nehoda s projednáním na místě), by těmto řidičům byla automaticky uložena bloková pokuta na maximální možné hranici. Při dosažení více jak 5 jakýchkoliv dopravních přestupků, nebo způsobení více jak 3 dopravních nehod, by byla takovému řidiči/čce zkušební doba automaticky prodloužena o jeden rok.

Domnívám se, že právě tyto možnosti mohou být tím správným směrem, jak zajistit zásadní opatření ke zvýšení bezpečnosti a ochrany zdraví a životů v silniční dopravě.

ZÁVĚR

Bakalářské práce je věnována zpracování tématu analýza příčin vzniku dopravních nehod způsobených řidiči do 5 let praxe. Z dlouhodobých statistických údajů, se jedná o nejrizikovější skupinu řidičů, kteří svým konáním, v provozu na pozemních komunikacích, způsobují nejvíce dopravních nehod s největším podílem na vzniklých škodách na zdraví a životu osob, hmotných škodách na majetku, včetně škod na životním prostředí. Do této skupiny nepatří jen řidiči mladí a nezkušení, ale i řidiči starší věku, především senioři vybrané skupiny řidičské praxe.

V teoretické části bakalářské práce jsou vysvětleny a popsány jednotlivé terminologické pojmy v oblasti silniční dopravy a dopravních nehod, zapříčiněných vybranou skupinou řidičů. Dále je zde věnován prostor komplexnímu vysvětlení skutečností, týkajících se osoby řidiče, jako klíčového faktoru vzniku silničních dopravních nehod. V poslední kapitole teoretické části je vysvětlena podstata výběru a tvorby použité metody analýzy rizik v dané oblasti.

V praktické části bakalářské práce byl zpracován postup analýzy rizik jednotlivých nejčastějších příčin vzniku silničních dopravních nehod metodou Ishikawa digram. Principem předemné metody byla analýza kořenových příčin jednotlivých možných aspektů a jejich společného následku. Výsledkem uvedeného postupu bylo znázornění pěti nejčastějších příčin vzniku dopravních nehod, s následným rozbořem možných příčin.

V závěru bakalářské práce byl vypracován návrh konkrétních opatření dané problematiky. Struktura navrhovaných opatření vychází z vlastní dlouholeté praxe zpracovatele, pracujícího jako policista vybraného Dopravního inspektorátu Policie České republiky, ve skupině dopravních nehod.

Cílem zpracovatele bylo předložit komplexní pohled na oblast předemné problematiky v silniční dopravě, s návrhem organizačních opatření, jak zajistit zásadní snížení počtu předemných dopravních nehod a jejich následků. Stanovený cíl byl způsobem zpracování bakalářské práce splněn.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] ŠUCHA, Matuš. Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0.
- [2] CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
- [3] BUŠTA, Pavel a Jan KNĚŽÍNEK. Zákon o silničním provozu: (ve znění 42 novel) : s komentářem. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016, 468 s. ISBN 978-80-906024-1-0. Dostupné také z: <http://www.obalkyknih.cz/file/toc/203012/pdf>.
- [4] KRULIŠ, Jiří. Jak vítězit nad riziky: aktivní management rizik - nástroj řízení úspěšných firem. Praha: Linde, 2011. ISBN 978-80-7201-835-2.
- [5] WEIGEL, Ondřej. Autoškola: pravidla, značky, testy: aktualizováno k v souladu s platnými zákony a vyhláškami. Brno: ComputerPress, 2001. ISBN 978-80-264-0140-7.
- [6] Úplné znění zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Vydání: osmé. Praha: ArmexPublishing, 2017. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-47-2.
- [7] VÁGNEROVÁ, Marie. Vývojová psychologie: dětství, dospělost, stáří. Praha: Portál, 2000. ISBN 80-7178-308-0.
- [8] Přehled o nehodovosti na poz. komunikacích v ČR za rok 2012. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Praha 2013: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, Bartůňkova 4, 141 01 Praha 4.
- [9] Přehled o nehodovosti na poz. komunikacích v ČR za rok 2013. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Praha 2014: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, Bartůňkova 4, 141 01 Praha 4.
- [10] Přehled o nehodovosti na poz. komunikacích v ČR za rok 2014. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Praha 2015: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, Bartůňkova 4, 141 01 Praha 4.
- [11] Přehled o nehodovosti na poz. komunikacích v ČR za rok 2015. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Praha 2016: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, Bartůňkova 4, 141 01 Praha 4.
- [12] Přehled o nehodovosti na poz. komunikacích v ČR za rok 2016. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Praha 2017: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, Bartůňkova 4, 141 01 Praha 4.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

aj	a jiné
atd	a tak dále
CD	Compakt disc
GPS	Global positioning system
JNL	Jiné návykové látky
km/hod	kilometrů za hodinu
mot.	motorové, motorových
např.	například
odst.	odstavec
PČR	Policie České republiky
písm.	písmeno
PNPK	Provoz na pozemních komunikacích
poz.	pozemní
Sb.	Sbírky
tzv.	tak zvaně
ust.	ustanovení
zák. č.	zákona číslo

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1: Graf přehledu dopravních nehod vybrané skupiny řidičů v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12].....	17
Obr. 2: Graf přehledu nejčastějších příčin dopravních nehod vybrané skupiny řidičů s řidičskou praxí do 1 roku v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12].....	18
Obr. 3: Graf přehledu nejčastějších příčin dopravních nehod vybrané skupiny řidičů s řidičskou praxí od 1 do 2 let v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12].....	19
Obr. 4: Graf přehledu nejčastějších příčin dopravních nehod vybrané skupiny řidičů s řidičskou praxí od 3 do 5 let v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12].....	20
Obr. 5: Graf přehledu dopravních nehod z příčiny nepřiměřené rychlosti podle délky řidičské praxe vybrané skupiny řidičů v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12].....	21
Obr. 6: Graf přehledu dopravních nehod z příčiny nedání přednosti v jízdě podle délky řidičské praxe vybrané skupiny řidičů v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12].....	22
Obr. 7: Graf přehledu dopravních nehod z příčiny nesprávné předjíždění podle délky řidičské praxe vybrané skupiny řidičů v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12].....	24
Obr. 8: Graf přehledu dopravních nehod z příčiny pod vlivem alkoholu podle délky řidičské praxe vybrané skupiny řidičů v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12].....	26
Obr. 9: Graf přehledu dopravních nehod z příčiny nesprávný způsob jízdy podle délky řidičské praxe vybrané skupiny řidičů v období 2012 – 2016 [8] [9] [10] [11] [12].....	27
Obr. 10: Ishikawa diagram příčiny nepřiměřená rychlost	37
Obr. 11: Ishikawa diagram příčiny nesprávné předjíždění	45
Obr. 12: Ishikawa diagram příčiny nedání přednosti.....	53
Obr. 13: Ishikawa diagram příčiny nesprávný způsob jízdy	60
Obr. 14: Ishikawa diagram příčiny pod vlivem alkoholu	67