

# **Analýza dopravní nehodovosti a informovanosti účastníků dopravních nehod se zaměřením na území okresu Zlín**

Adam Kopečný

---

Bakalářská práce  
2019

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

# ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Adam Kopečný**  
Osobní číslo: **M16284**  
Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**  
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Analýza dopravní nehodovosti a informovanosti účastníků dopravních nehod se zaměřením na území okresu Zlín**

Zásady pro vypracování:

## Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

### I. Teoretická část

- Charakterizujte základní teoretická východiska vztahující se k dopravní nehodovosti a dopravním nehodám v silniční dopravě.
- Představte rozsah policejní činnosti prováděné v souvislosti s dopravními nehodami v silniční dopravě.

### II. Praktická část

- Analyzujte dopravní nehodovost v České republice s bližším zaměřením na území okresu Zlín.
- Proveďte šetření informovanosti účastníků dopravních nehod zaměřené na jejich práva a povinnosti v souvislosti s dopravní nehodou.
- Navrhněte opatření ke zlepšení současného stavu v oblasti dopravní nehodovosti a informovanosti účastníků dopravních nehod.

## Závěr

Rozsah bakalářské práce: cca 40 stran  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

**BARTLEY, Graham P. Traffic accidents: causes and outcomes. New York: Nova Science Publishers, 2008, 278 s. ISBN 978-1-60456-426-6.**

**ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: Sbírka zákonů České republiky. 2000, částka 98.**

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

**STRAKA, Jan a Jana FABIÁNOVÁ. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2017. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 2017, 256 s.**

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Pavel Grebeníček, Ph.D.**  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání bakalářské práce: **14. prosince 2018**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **14. května 2019**

Ve Zlíně dne 14. prosince 2018

L.S.

doc. Ing. David Tuček, Ph.D.  
*děkan*

RNDr. Pavel Bednář, Ph.D.  
*ředitel ústavu*

## **PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE**

### **Prohlašuji, že**

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

### **Prohlašuji,**

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

Ve Zlíně

Jméno a příjmení: .....

.....

podpis diplomanta

## **ABSTRAKT**

Bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní nehodovosti a informovanosti účastníků dopravních nehod. Cílem této bakalářské práce je navrhnout preventivní opatření ke snížení dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky, které budou podloženy analýzou a průzkumným šetřením mezi řidiči motorových vozidel. Teoretická část práce je zaměřena na bezpečnost silničního provozu včetně základních úkonů účastníků na místě dopravní nehody, postupu Policie ČR v souvislosti s dopravní nehodou a základní charakteristika dopravní nehody. Praktická část nejprve analyzuje dopravní nehodovost České republiky se zaměřením na území okresu Zlín a následně je provedeno průzkumné šetření formou dotazníku, který slouží ke zjištění znalosti práv a povinností účastníků dopravní nehody a jejich informovanosti v souvislosti se silničním provozem.

**Klíčová slova:** dopravní nehodovost, bezpečnost, silniční provoz, prevence, dopravní nehoda, Policie České republiky

## **ABSTRACT**

The bachelor thesis deals with the analysis of traffic accidents and awareness of road accident participants. The aim of this thesis is to propose preventive measures to reduce traffic accidents on the roads of the Czech Republic, which will be supported by analysis and exploratory survey among drivers of motor vehicles. The theoretical part of the thesis is focused on road safety including basic actions of the participants at the place of traffic accident, the procedure of the Police of the Czech Republic in connection with the traffic accident and basic characteristics of the traffic accident. The practical part firstly analyzes the traffic accident rate of the Czech Republic with a focus on the Zlín Region and then an exploratory survey is carried out in the form of a questionnaire, which is used to determine the knowledge of rights and obligations of the participants of road accident and their awareness in relation to road traffic.

**Keywords:** traffic accidents, safety, road traffic, prevention, accident, Police of the Czech Republic

Touto cestou bych chtěl poděkovat mému vedoucímu panu Ing. Pavlu Grebeníčkoví, Ph.D. za odborné vedení mé bakalářské práce, cenné rady a připomínky, které mi poskytoval při zpracování práce.

Velké poděkování patří hlavně mé manželce, která mě po celou dobu mého studia na vysoké škole morálně podporovala a pomáhala mi při zpracování mé bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat rodině za jejich trpělivost a pomoc při mém studiu na vysoké škole.

*„Smrtí může každý člověk zaplatit jen jednou.“*  
William Shakespeare

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE</b> .....	<b>11</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>12</b>
<b>1 DOPRAVNÍ NEHODA</b> .....	<b>13</b>
1.1 VYMEZENÍ POJMU „DOPRAVNÍ NEHODA“.....	13
1.2 KLASIFIKACE DOPRAVNÍCH NEHOD.....	14
1.2.1 Klasifikace dopravních nehod podle jejich vzniku.....	14
1.2.2 Příčiny dopravních nehod.....	15
1.3 DOPRAVNÍ NEHODOVOST.....	17
<b>2 ÚČASTNÍK SILNIČNÍHO PROVOZU</b> .....	<b>18</b>
2.1 CHODEC.....	19
2.2 CYKLISTA.....	20
2.3 ŘIDIČ.....	22
<b>3 BEZPEČNOST V SILNIČNÍM PROVOZU</b> .....	<b>24</b>
3.1 BEZPEČNOST ÚČASTNÍKŮ V SILNIČNÍM PROVOZU.....	24
3.1.1 Povinnosti účastníků v případě dopravní nehody.....	25
3.1.2 Činnosti na místě dopravní nehody do příjezdu vozidel IZS.....	26
<b>4 OZNÁMENÍ DOPRAVNÍ NEHODY A PRÁCE POLICIE ČR</b> .....	<b>29</b>
4.1 PRVOTNÍ ÚKONY POLICIE ČR NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY.....	30
4.2 POČÁTEČNÍ NEODKLADNÉ VYŠETŘOVACÍ ÚKONY POLICIE ČR.....	31
4.2.1 Ohledání místa dopravní nehody dopravním policistou.....	32
4.2.2 Dokumentace silniční dopravní nehody dopravním policistou.....	34
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>39</b>
<b>5 ANALÝZA DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI A JEJICH PŘÍČIN</b> .....	<b>40</b>
5.1 ANALÝZA DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI V ČR ZA ROK 2017.....	40
5.1.1 Dopravní nehody podle zavinění a příčin.....	43
5.1.2 Nehody podle druhu komunikace a časového rozložení.....	47
5.2 DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA ÚZEMÍ OKRESU ZLÍN ZA ROK 2017.....	49
5.2.1 Zlínský okres.....	49
5.2.2 Analýza dopravní nehodovosti ve zlínském okrese za rok 2017.....	50
<b>6 PREVENCE DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI</b> .....	<b>54</b>
6.1 BESIP.....	54
6.1.1 Preventivní kampaně BESIP.....	55
6.2 POLICIE ČR.....	56
6.2.1 Dopravně bezpečnostní akce Policie ČR s jejich vyhodnocením.....	57
6.2.2 Záchranný kruh.....	58
<b>7 PRŮZKUMNÉ ŠETŘENÍ FORMOU DOTAZNÍKU</b> .....	<b>59</b>
7.1 VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....	60
<b>8 VÝSLEDKY ANALYTICKÉ ČÁSTI</b> .....	<b>82</b>
<b>9 NÁVRHOVÁ ČÁST</b> .....	<b>83</b>
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>92</b>

<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>94</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>	<b>96</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>97</b>
<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>98</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>99</b>



## ÚVOD

Téma „Analýza dopravní nehodovosti a informovanosti účastníků dopravních nehod se zaměřením na území okresu Zlín“ jsem si zvolil z důvodu, že sloužím u Policie České republiky a jsem policistou zařazeným k výkonu služby Dopravním Inspektorátu ve Zlíně, kde v současné době zastávám pozici zpracovatele dopravních nehod v rámci okresu Zlín.

Dopravy se všichni účastníme - ať již jako řidiči, spolujedoucí, cestující v MHD, cyklisté nebo chodci. Tato problematika se nás dotýká každý den, aniž bychom si to uvědomovali. Silniční provoz a s ním spojené pozitivní i negativní události bereme jako samozřejmost. V dnešní uspěchané době se často vymlouváme na čas, kterého máme málo a tak stále spěcháme, přičemž tento spěch se odráží i v silničním provozu. V něm lze často vidět, jak řidiči spěchají, když najíždějí na vozidlo jedoucí před nimi, když následně toto vozidlo bezohledně předjíždějí a často porušují zákon. Hlavně v překračování rychlosti. Naopak u chodců můžeme často pozorovat, že jsou zamyšlení a vstupují na pozemní komunikace bez toho, že by se pořádně rozhlédli kolem sebe. Často je vidět, jak chodci přešlapují před přechodem pro chodce nebo u jiné části pozemní komunikace a čekají, až se objeví mezera mezi jedoucími vozidly, aby jí mohli využít a proběhnout na druhou stranu. Nechtějí totiž čekat, až se u jejich přechodu rozsvítí zelené světlo, nebo než vozidla zastaví a oni budou moci bezpečně přejít pozemní komunikaci. Často se stává, že nedaleko nich stojí dítě, které je pozoruje. Dítě vnímá co se děje kolem něj a umění pohybu v každodenním silničním provozu se učí od starších. Tudíž dospělá osoba jdoucí „na červenou“ nevědomky ukazuje dítěti, že nemusí čekat, ale může jít taky.

Doprava byla, je a bude důležitou součástí společnosti a našich životů. Avšak s jejím rozmachem a přibývajícími automobily dochází i k nárůstu dopravní nehodovosti, která je negativní stránkou silničního provozu. Každý z nás může ovlivnit dopravní nehodovost svými znalostmi a přímým chováním v silničním provozu. Vzhledem k tomu, že se v rámci svého povolání setkávám s touto problematikou téměř denně, snažím se ve službě i osobním životě působit na své okolí v rámci silničního provozu preventivně a rozhodl jsem se tímto tématem zabývat hlouběji.

Hlavním cílem mé práce je analýza dopravních nehod, jejich příčin a následků v silničním provozu na pozemních komunikacích České republiky se zaměřením na podrobnější rozbor v rámci okresu Zlín. V této práci provedu formou dotazníkového šetření mezi řidiči motorových vozidel průzkum, při kterém se zaměřím na znalost jejich práv a povinností jako

účastníků dopravní nehody. Další část výzkumného šetření je zaměřena na názor veřejnosti na bezpečnost silničního provozu a s ním spojené preventivní kampaně. Pro tuto formu výzkumného šetření, jsem se rozhodl především proto, že tak budu moci oslovit větší počet respondentů.

Závěrem navrhnou opatření, která by měla vést ke snížení nehodovosti a ke zlepšení informovanosti účastníků silničního provozu na území České republiky.

## CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Cílem bakalářské práce je charakterizovat základní teoretická východiska vztahující se k dopravní nehodovosti a dopravním nehodám v silničním provozu, kdy provedu analýzu dopravní nehodovosti v České republice s bližším zaměřením na území Zlínského okresu. Provedu šetření u účastníků silničního provozu se zaměřením na jejich práva a povinnosti souvisejícími s dopravní nehodou, kdy stanovím návrh na zlepšení informovanosti účastníků silničního provozu, jak se chovat při dopravní nehodě v České republice.

Pro dosažení uvedeného cíle budou využity následující metody:

- literární rešerše, která bude sloužit pro zpracování teoretické části díky dostupným literárním pramenům a internetovým zdrojům
- analýza dopravní nehodovosti, která bude součástí praktické části, díky níž dojde k zanalyzování rizikové skupiny v rámci silničního provozu
- průzkumné šetření formou dotazníku, které bude sloužit ke zjištění informovanosti účastníků silničního provozu v souvislosti s dopravní nehodou

Na základě literární rešerše a za pomoci syntézy zjištěných informací z provedené analýzy a průzkumného šetření bude předloženo návrhové řešení na zlepšení informovanosti účastníků silničního provozu v souvislosti s dopravní nehodovostí.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

# 1 DOPRAVNÍ NEHODA

## 1.1 Vymezení pojmu „dopravní nehoda“

Každý si pod pojmem dopravní nehoda představí určitou událost v silničním provozu na pozemních komunikacích. Nicméně pojmem dopravní nehoda může být označena taktéž událost v drážní, vodní nebo letecké dopravě. V mé bakalářské práci se budeme zabývat pouze silniční dopravní nehodou, která je statisticky nejčastější dopravní nehodou a vzniká v souvislosti s provozem motorového či nemotorového vozidla, kdy se dopravní nehoda stala nebo byla započata na pozemní komunikaci.

„Dopravní nehoda je souhrn člověkem vykonávaných řídicích činností dopravního prostředku, který se dostává do rozporu se zákonnými normami a ostatními speciálními předpisy, přitom se tento rozpor rychle prohlubuje. Dochází k nekorektnímu pohybu dopravních prostředků, buďto jednotlivého nebo několika prostředků, které jsou ve vzájemné interakci s následným silovým působením a konečnou destrukcí. Zpravidla při poškození dopravního prostředku dochází i k ohrožení nebo k poškození života a zdraví a jiných chráněných zájmů“. (Porada, 2000, s. 102)

Toto vymezení pojmu dopravní nehody lze použít na všechny druhy dopravních nehod jak silničních, drážních, vodních či leteckých.

Pro silniční dopravní nehodu je nejvýstižnější pojem, který je uveden v § 47 odstavci 1 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o silničním provozu).

„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.“

Dále se dá pojem dopravní nehoda vyjádřit jako „nezamýšlená, nepředvídaná (avšak předvídatelná) událost v silničním provozu na veřejných komunikacích, způsobená motorovými

a nemotorovými dopravními prostředky, která měla škodlivé následky na životech a zdraví osob nebo škody na majetku“. (Konrád, 1999, s. 107)

V souvislosti s pojmem dopravní nehody je třeba zmínit, že pozemní komunikací se rozumí dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití, a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se dělí na dálnice, silnice a na místní a účelové komunikace. (Česko, 1997)

Pokud dojde k události, která se nestala ani nezapočala na pozemní komunikaci, ale například na soukromých pozemcích nebo ve firemních a jiných objektech, kde majitelem není stanovena platnost zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, tak se nejedná o silniční dopravní nehodu ve smyslu zákona o provozu na pozemních komunikacích, ale pouze o škodní událost.

## 1.2 Klasifikace dopravních nehod

Dopravní nehody lze rozdělit podle různých kritérií a hledisek. Nejčastěji se dopravní nehody posuzují podle jejich vzniku, následků, zpracování ze strany Policie ČR, hlavní příčiny dopravní nehody a podle vozidel zúčastněných na dopravní nehodě. Další rozdělení dopravních nehod může být podle jejich místa a to např. na železničním přejezdu, na přechodu pro chodce, v křižovatce nebo na dálnici. Dále lze dopravní nehody rozdělit podle vzniklé škody třeba na příslušenství nebo součástí pozemní komunikace anebo na zaparkovaných dopravních prostředcích.

### 1.2.1 Klasifikace dopravních nehod podle jejich vzniku

Dopravní nehody na pozemních komunikacích rozděluje Policie ČR dle charakteru jejich vzniku zpravidla na tři základní druhy:

- a) Srážky – střet dvou a více účastníků silničního provozu, kdy se alespoň jeden z účastníků pohyboval s vozidlem. Dále se srážky vozidel dělí na čelní, boční, zezadu nebo z boku. Srážka jedoucího vozidla s pevnou překážkou např.: sloupu veřejného osvětlení, oplocení či stavby. A srážka jedoucího vozidla s chodcem nebo zvířetem.
- b) Havárie – je dopravní nehoda, při které nedochází ke střetu více účastníků, vozidel nebo střetu s pevnou překážkou, ale při níž má účast pouze jedno vozidlo v silnič-

ním provozu - např.: vyjetí vozidla mimo komunikaci, sjetí do příkopu, dojde k převrácení vozidla.

- c) Jiné nehody – jsou to nehody, které nespadají do kategorie srážky nebo havárie, ale při nichž dojde ke zranění v důsledku silničního provozu - např. pád cestujících při prudkém brzdění vozidla městské hromadné dopravy nebo pád osoby při přepravě na ložné ploše.

#### Další varianty dělení dopravních nehod z různých pohledů:

Podle zranění účastníků:

- s úmrtím
- s těžkým zraněním
- s lehkým zraněním
- bez zranění

Z pohledu zavinění:

- zaviněné řidičem
- nezaviněné řidičem

### **1.2.2 Příčiny dopravních nehod**

Dle Chmelíka (2009, s. 186) mohou být příčiny dopravních nehod i technického charakteru jako například závada na brzdách nebo řízení, špatný technický stav vozidla, ale i špatný stav pozemní komunikace, neoznačená překážka silničního provozu, nebo v zimním období špatná údržba komunikace.

Příčiny silničních dopravních nehod tak mohou spočívat v:

- chování účastníků nehody,
- technickém stavu zúčastněných vozidel,
- situaci silničního provozu, tím jsou myšleny všechny okolnosti bez přímého vlivu účastníka silničního provozu, např. hustota provozu, povětrnostní podmínky, viditelnost apod.,
- jiné okolnosti, např. stav pozemních komunikací.

Z teoretického hlediska je silniční dopravní nehoda výsledkem rozporného jednání subjektu, tedy účastníka silničního provozu s danými podmínkami silniční dopravy, jež spočívá především v:

- nerespektování pravidel silničního provozu,

- neplnění povinností orgánů a pracovníků působících na úseku zabezpečování plynulosti a bezpečnosti dopravy,
- nerespektování ustálených zvyklostí v dopravě. (Chmelík, 2009, s.186)

Hlavní vliv na vývoj dopravní situace má řidič motorového vozidla. Fyzicky ovládá vozidlo, vyhodnocuje podněty v okolí, z nichž dělá adekvátní závěry – reakce na změnu v silničním provozu. Na toto rozhodování má vliv fyzická a psychická vybavenost jedince. Důvodů zdravotního selhání řidiče motorového vozidla je celá řada, přičemž některé z nich nelze předem ovlivnit a jiná lze částečně eliminovat. (Štikar, Hoskovec a Šmolíková, 2006, s. 27)

„Klasifikace a hodnocení dopravních nehod jsou závislé na hlediscích třídění (příčiny, čas, místo, účastníci, vozidlo, následky).“ (Zelený, 2017, s. 37)

Straka a Fabiánová (2017, s. 9-11) vyhodnotili policejní data o dopravních nehodách za rok 2017, kde zjistili pořadí účastníků, kteří nejčastěji zaviní dopravní nehodu, a dále zjistili nejčastější příčiny dopravních nehod.

#### Zavinění dopravních nehod:

- řidičem motorového vozidla
- lesní zvěří, domácím zvířetem
- řidičem nemotorového vozidla
- chodcem
- jiným zaviněním
- technickou závadou
- závadou komunikace
- jiným účastníkem

#### Příčiny dopravní nehod:

- řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
- nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky
- nesprávné otáčení nebo couvání



- nedání přednosti upravené dopravní značkou “Dej přednost v jízdě!”
- nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky
- nezvládnutí řízení vozidla
- nedání přednosti při odbočování vlevo
- vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu
- jiný druh nesprávné jízdy

### 1.3 Dopravní nehodovost

Fenoménem dnešní doby je dopravní nehodovost, která je takzvaným statistickým ukazatelem dopravních nehod, o kterých slyšíme každý den ve všech sdělovacích prostředcích napříč celou Českou republikou. Hlavním zdrojem nehodových dat je v České republice Ředitelství služby dopravní policie ČR, které vlastní databázi nehodovosti, kde jsou registrovány všechny dopravní nehody se smrtelným, těžkým nebo lehkým zraněním, hmotnou škodou převyšující 100.000,- Kč alespoň na jednom zúčastněném vozidle, při poškození součástí nebo příslušenství komunikace anebo při dopravní nehodě, kde bylo zjištěno u řidiče požití alkoholického nápoje nebo požití návykové látky.

Dopravní nehodovost bychom pak mohli chápat jako statistický údaj svědčící o celkovém vývoji počtu dopravních nehod. Dopravní nehodovost není jen jedno absolutní číslo, zkoumá se i frekvence nehodovosti a hlavně následky. Tento ukazatel je však zároveň i základním pilířem, který v současné době určuje i mimo jiné bezpečnost dopravy a na jehož základě jsou stanovována legislativní a další potřebná opatření. Jak bylo řečeno, celkový počet nehod je však obtížně zjistitelný, jelikož ne každá dopravní nehoda je nahlášena policii. Existují sice odhady založené na údajích, které jsou registrovány policií nebo pojišťovnami, ale nejsou již tak přesné a objektivní. Proto se používá a zkoumá i jiný ukazatel, který je velmi přesný a nevyvratitelný. (Kaun a Lehovec, 2004, s. 220)

Dalším ukazatelem je závažnost dopravních nehod, která „je vyjádřena jako počet usmrtených případajících na počet nehod daného druhu. Mezi nejzávažnější se řadí dopravní nehody zaviněné motocyklisty, řidiči traktoru, mopedu, osobních vozidel s přívěsem a cyklisty.“ (Straka a Fabiánová, 2017, s.10)

## 2 ÚČASTNÍK SILNIČNÍHO PROVOZU

V dnešní době, kdy se populace rozrůstá a vozidla jsou cenově dostupné téměř pro každého občana, se klade velký důraz na bezpečnost v provozu na pozemních komunikacích. Každý den se nějak účastníme silničního provozu, buďto jako chodec jdoucí po chodníku anebo cestě, nebo řidič motorového či nemotorového vozidla. I jako spolujezdec ve vozidle nebo cestující v hromadné dopravě jsme přímými účastníky silničního provozu a musíme se řídit zákonem o silničním provozu.

V zákoně o silničním provozu v § 2 písm. a) je uvedeno, že „účastníkem provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.“

Dále jsou v zákoně o silničním provozu v § 4 uvedeny všeobecné povinnosti každého účastníka provozu na pozemních komunikacích, kdy každý účastník je povinen „chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu“, kdy se musí řídit pravidly silničního zákona.

Já sám se účastním silničního provozu každý den a to hlavně jako řidič motorového vozidla. Při účasti v silničním provozu se snažím být účastníkem (řidičem), který jezdí s vozidlem bezpečně a neohrožuje ostatní účastníky silničního provozu, proto se snažím vždy řídit dle zákona o silničním provozu. Jednou jsem byl sám účastníkem dopravní nehody, kdy jsem řídil motorové vozidlo a jel s kamarády na výlet. Bylo to v době letních prázdnin za slunečného a teplého dne. V blízkosti obce Ostrožská Lhota jsem na křižovatce odbočoval vlevo a řidič vozidla jedoucího za mnou přehlédl blinkr a zpomalení mého vozidla. V poslední chvíli se snažil řidič jedoucí za mnou vyhnout střetu, ale došlo k nárazu jeho přední části karoserie vozidla do levé zadní části karoserie mého vozidla. Vlivem střetu bylo naše vozidlo odhozeno do silničního příkopu nacházejícího se vpravo od komunikace. Při dopravní nehodě nedošlo k žádnému zranění spolujezdců v mém vozidle ani ve vozidle druhého řidiče. V mém vozidle jsme byli všichni připoutáni a myslím si, že díky tomu se nikdo nezranil. Po dopravní nehodě jsem s druhým řidičem vypsals společný záznam o dopravní nehodě, kde v posledním řádku jsme označili, kdo je poškozený a kdo viníkem.

Následně jsme počkali na příjezd odtahového vozidla, jelikož byla vozidla nepojízdná. Po příjezdu odtahové služby a naložení poškozených vozidel jsme se rozloučili.

## 2.1 Chodec

Za chodce je podle § 2 silničního zákona považována i „osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm<sup>3</sup>, psa a podobně.“

Pro chodce jsou určeny především chodníky nebo stezky pro chodce, které by měl chodec užívat. Zákon myslí i na oblasti, kde nejsou vybudovány chodníky nebo kde jsou chodníky neschůdné. V těch to oblastech chodí chodci po levé krajnici, a kde není krajnice, chodí chodci co nejbližší při levém okraji komunikace. V případě, že by chodec nesl předmět, kterým by mohl ohrozit provoz a účastníky na chodníku, musí užít pravé krajnice nebo pravého okraje komunikace.

Chodník je určen také pro osoby, které se pohybují pomocí invalidního vozíku, ať už ručního nebo elektrického, kdy při jízdě po chodníku nesmí ohrozit ostatní chodce.

Stezky pro chodce a cyklisty jsou označeny dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“. Chodec jdoucí po stezce pro chodce a cyklisty nesmí ohrozit cyklistu jedoucího po stezce. Stezky pro chodce a cyklisty mohou být rozděleny na pruh pro cyklisty a pruh pro chodce, kdy chodec je povinen užít pruh pro chodce a pruh pro cyklisty může použít pouze při obcházení, vycházení a vcházení na stezku pro chodce. V případě užití pruhu pro cyklisty nesmí chodec vcházející do tohoto pruhu ohrozit cyklisty jedoucí ve vyznačeném pruhu pro cyklisty.

Užít chodník smí i osoba, která se pohybuje na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení, ale nesmí na chodníku nebo stezce pro chodce ohrozit ostatní chodce.

Osoba, která vede jízdní kolo nebo moped, smí využít chodník, ale nesmí ohrozit ostatní chodce, jinak musí využít pravého okraje vozovky nebo pravou krajnici.

Mimo obec za snížené viditelnosti nebo v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je jdoucí chodec povinen vybavit se prvky z retroreflexního materiálu a musí je mít na so-

bě umístěny tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemní komunikaci. Tyto povinnosti jsou chodcům uloženy v § 53 silničního zákona.

Následující paragraf číslo 54 silničního zákona upravuje povinnost chodcům při přecházení pozemní komunikace. V případě, že je blíže než 50 metrů křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod označený dopravní značkou, je chodec povinen přecházet vozovku jen v těchto místech, kdy po přechodu pro chodce se chodí vpravo.

Není-li blíže žádné z těchto míst, může chodec přejít vozovku jen kolmo k její ose, kdy se před vstupem musí přesvědčit, že může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemní komunikaci. Při přecházení vozovky nesmí chodec přinutit řidiče příjezdějícího vozidla k náhlé změně směru jízdy nebo rychlosti a musí brát ohled na jeho vzdálenost a rychlost.

Při přecházení přechodu pro chodce nebo vozovky se nesmí chodec bezdůvodně zdržovat a zastavovat. V případě příjezdění vozidla s právem přednostní jízdy nebo bezprostředně před blížící se vozidlo nesmí chodec vstupovat na přechod pro chodce nebo vozovku. Chodci je také zakázáno překonávat zábradlí nebo jiné zábrany na vozovce.

## 2.2 Cyklista

Cyklista není v zákoně o silničním provozu přímo definován, kdy v zákoně o silničním provozu je uvedeno v § 2 písmeno d) „řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.“ Dále je v tomto zákoně v § 2 písmeno h) uvedeno, že „nemotorové vozidlo je přípojné vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.“ Z toho vyplývá, že cyklista je podle zákona o silničním provozu brán jako řidič nemotorového vozidla, který se musí řídit základními povinnostmi pro všechny účastníky a povinnostmi pro řidiče motorových a nemotorových vozidel. Další povinnosti cyklistů jsou uvedeny v § 57 a § 58 v zákoně o silničním provozu.

Cyklisté jsou povinni ke své jízdě užít jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stezku pro cyklisty, a kde nejsou zřízeny, užije cyklista k jízdě pravý okraj komunikace nebo může jet po pravé krajnici, ale nesmí ohrozit ani omezit chodce.

V provozu na pozemních komunikacích mohou jet cyklisté jen za sebou a nesmí jezdit vedle sebe. Tato povinnost se u většiny cyklistů nedodrží, jelikož snad každý se setkal s tím, že viděl, jak cyklisté jezdí vedle sebe.

Stezky pro chodce a cyklisty jsou označeny dopravní značkou "Stezka pro chodce a cyklisty". Cyklista jedoucí po stezce pro chodce a cyklisty nesmí ohrozit chodce jedoucího po stezce. Stezky pro chodce a cyklisty mohou být rozděleny na pruh pro cyklisty a pruh pro chodce, kdy cyklista je povinen užít pruh pro cyklisty a pruh pro chodce může použít pouze při objíždění, předjíždění, otáčení, odbočování a vyjíždění a vjíždění na stezku pro cyklisty. V případě užití pruhu pro chodce nesmí cyklista ohrozit chodce jedoucího ve vyznačeném pruhu pro chodce.

Cyklista přejíždějící vozovku v místě přejezdu pro cyklisty musí dbát na to, aby neohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemní komunikaci. Při přejíždění vozovky nesmí cyklista přinutit řidiče příjezdějícího vozidla k náhlé změně směru jízdy nebo rychlosti a musí brát ohled na jejich vzdálenost a rychlost, kdy na přejezdu se jezdí vpravo.

Cyklista mladší 18 let musí mít při jízdě ochrannou přilbu, kterou musí mít na hlavě nasazenou a řádně připevněnou. Dítě do 10 let může na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jezdit jen pod dohledem osoby starší 15 let. Neplatí to při jízdě po chodníku, cyklistické stezce nebo obytné a pěší zóně.

Na jízdním kole, které je jednomístné, se nesmí jezdit ve dvou. Pro přepravu dítěte je možné vybavit jednomístné jízdní kolo pomocným sedadlem s pevnými opěrami pro nohy. Osoba starší 15 let může na jízdním kole přepravovat pouze dítě mladší 7 let. Osoba starší 18 let může přepravovat i dvě děti mladší 10 let v přívěsném vozíku určeném pro přepravu dětí. Přívěsný vozík se za jízdní kolo připojuje spojovací tyčí a musí splňovat technické podmínky. Přívěsný vozík musí být do šířky 900 milimetrů, na zadní části musí být umístěny dvě červené odrazky netrojúhelníčkového typu co nejbližší na okraji vozíku, a jsou-li ve vozíku přepravovány děti, musí být vozík označen vztyčeným praporkem žluté nebo oranžové barvy o rozměru 300 x 300 milimetrů ve výšce 1200 – 1600 milimetrů nad úrovní vozovky.

Cyklista se musí za jízdy držet řídítek, nohy musí mít na šlapadlech, nesmí se držet jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo, ruční vozík, psa nebo jiné zvíře a převážet předměty, které by ohrožovaly řízení jízdního kola a ostatní účastníky provozu.

Za snížené viditelnosti musí cyklista užít při jízdě vpředu bílé světlo a červené plné nebo blikající vzadu. V případě dostatečně osvětlené vozovky smí vpředu cyklista použít náhradou bílé blikající světlo.

## 2.3 Řidič

Na samotného řidiče je kladeno nejvíce požadavků, které jsou uvedeny jako povinnosti v zákoně o silničním provozu. Řidič může řídit motorové nebo nemotorové vozidlo, tramvaj nebo jet na zvířeti, kdy musí být k řízení vozidla dostatečně tělesně a duševně způsobilý a musí ovládat řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti a k tomu znát předpisy o provozu na pozemních komunikacích.

Řídit motorové vozidlo může řidič, který splňuje podmínky podle § 3 odstavec 3 zákona o silničním provozu:

- a) osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel (dále jen „skupina vozidel“) uděleného Českou republikou, státem, který je členským státem Evropské unie nebo smluvní stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru (dále jen „jiný členský stát“), nebo jiným státem podle mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána a která upravuje oblast silničního provozu,
- b) žadatel o řidičské oprávnění, který se pod dohledem učitele autoškoly podrobuje výcviku v řízení motorového vozidla nebo skládá zkoušku z řízení motorového vozidla,
- c) osoba, která se pod dohledem učitele autoškoly připravuje k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nebo skládá zkoušku v rámci tohoto přezkoušení.

Řidič je povinen užít vozidlo, které je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích, kdy se musí plně věnovat řízení vozidla a přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla. Vznikne-li závada, musí jí řidič odstranit, jestliže zjistí řidič závadu v průběhu jízdy, může přiměřenou rychlostí pokračovat do nejbližšího místa, kde závadu odstraní. V průběhu jízdy s vozidlem, které má závadu, nesmí řidič ohrozit bezpečnost provozu a také aby nedošlo k poškození komunikací ani životního prostředí.

Řidič motorového vozidla musí být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, pokud je jím sedadlo vybaveno. Pro řidiče se zdravotními důvody, při couvání a pro řidiče

bezpečnostních sborů a obecní policie, kteří plní služební povinnosti neplatí povinnost být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem.

Dále bych Vám uvedl dvě povinnosti, které mi přijdou jako důležité pro všechny řidiče a jsou v silničním provozu na pozemních komunikacích přehlíženy.

Podle § 18 zákona o silničním provozu je uložena povinnost řidiči přizpůsobit rychlost jízdy „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.“

V § 19 zákona o silničním provozu je uvedeno, že „řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.“

### 3 BEZPEČNOST V SILNIČNÍM PROVOZU

Bezpečnost v dopravě je stále diskutovanou otázkou a otevřeným problémem všech druhů dopravy, kdy největší problém se projevuje v silniční oblasti, která vykazuje více než 97% všech nehod. (Příbyl, Janota a Spalek, 2008, s.46)

Na území České republiky se zabývá dopravní situací a bezpečností na pozemních komunikacích ministerstvo dopravy, které je ústředním orgánem státní správy. V rámci této oblasti vydává a upravuje řadu zákonů a vyhlášek, kdy úzce spolupracuje s dalšími orgány státní správy – ministerstvem vnitra a ministerstvem zdravotnictví.

V roce 1992 byla založena ministerstvem dopravy instituce Centrum dopravního výzkumu, která se zabývá výzkumem v oblasti dopravy a od roku 2014 je i znaleckým ústavem v oblasti dopravy, dopravní psychologie a vlivu dopravy na životní prostředí. Na základě zjištěných informací vypracovává podklady pro vytvoření národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011-2020.

Instituce Centrum dopravního výzkumu zpracovala i strategii bezpečnosti silničního provozu na území Zlínského kraje.

Každodenně se účastníme silničního provozu, kdy se snažíme dopravit z jednoho bodu do druhého, ať už je to do zaměstnání, školy, o víkendech na chatu nebo o prázdninách na dovolenou. Stále se zvyšující silniční provoz přináší i zvýšené riziko dopravních nehod, proto je nezbytně nutné vědět, jak se v něm bezpečně pohybovat.

Bezpečnost a bezpečný provoz vozidla začíná se schopnostmi a dovednostmi řidiče. (Edwards a Goodrich, 2013, s. 166)

#### 3.1 Bezpečnost účastníků v silničním provozu

Silničního provozu se každý z nás nějak účastní ať už jen jako chodec, cyklista, motorkář nebo řidič automobilu, kdy je nutné, abychom všichni měli všeobecnou znalost pravidel silničního provozu. Je potřeba mít především vzájemnou ohleduplnost vůči ostatním účastníkům silničního provozu a nepřeceňovat svoje síly a schopnosti. Různorodé praktické zkušenosti každé účastníka silničního provozu hrají velkou roli v jejich rozhodování a chování v silničním provozu. Dle mého názoru bezpečnost v silničním provozu znamená to, abychom se nedostávali do krizových situací, ale naopak tyto situace eliminovali a předcházeli jim.



### 3.1.1 Povinnosti účastníků v případě dopravní nehody

V zákoně o silničním provozu v § 47 odstavci 2 jsou uvedeny základní povinnosti a “řidič, který měl účast na dopravní nehodě je povinen:

- a) neprodleně zastavit vozidlo,
- b) zdržet se požití alkoholického nápoje a užití návykové látky po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5,
- c) učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody, a
- d) spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.“ (Česko, 2000)

V následujícím odstavci 3 jsou povinnosti všech účastníků dopravní nehody, kdy “účastníci dopravní nehody jsou povinni:

- a) učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,
- b) oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,
- c) označit místo dopravní nehody,
- d) umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,
- e) neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,
- f) prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,
- g) v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíše a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.“ (Česko, 2000)

V odstavci 4 je uvedeno, že „dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni

- a) neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,
- b) zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,
- c) setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.“ (Česko, 2000)

V posledním odstavci 5 jsou uvedeny dopravní nehody, při kterých platí povinnosti stanovené v odstavci 4 a to “v případě, kdy při dopravní nehodě

- a) dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,
- b) dojde k poškození nebo zničení součástí nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích, nebo
- c) účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.“ (Česko, 2000)

### 3.1.2 Činnosti na místě dopravní nehody do příjezdu vozidel IZS

Vzrůstající silniční provoz přináší i rizika v podobě dopravních nehod, kterým je lepší předcházet, ale ne vždy jim můžeme zabránit či je ovlivnit. Když už k dopravní nehodě dojde a vy jste účastníkem nebo svědkem dopravní nehody, je dobré vědět, jak se správně chovat na místě dopravní nehody a jak poskytnout první pomoc zraněným osobám. Projdeme si společně základní postup v případě dopravní nehody.

#### 1. Zastavit a zajistit místo dopravní nehody

Pokud jsem svědkem dopravní nehody, je důležité zastavit, přece neprojeďte kolem bez poskytnutí první pomoci, i když jen laické. Vozidlo zastavte vždy za místem dopravní nehody při pravém okraji vozovky a to ve vzdálenosti podle toho, kde se nachází místo do-

pravní nehody. Pokud se dopravní nehoda stala na silnici v obci nebo mimo obec, zastavte vozidlo 50 metrů za místem dopravní nehody, v případě, že je dopravní nehoda na dálnici, tak zastavte 100 metrů od místa dopravní nehody. U nepřehledných úseků jako je třeba zatáčka či horizont zastavte, pokud je to možné, před zatáčkou nebo na horizontu, aby řidiči ostatních vozidel viděli, že se na silnici něco děje.

Po zastavení vozidla ihned zapněte na vozidle výstražná světla a ještě ve vozidle si oblečte reflexní vestu a až poté vystupte z vozidla. Z vozidla vytáhněte trojúhelník a umístěte jej na druhou stranu místa dopravní nehody, odkud můžou vozidla také přijet. V prvním místě myslíte na svou bezpečnost, protože silniční provoz kolem Vás stále pokračuje, a jestliže se něco stane Vám, tak už nikomu nepomůžete.

## 2. Je potřeba získat přehled o rozsahu dopravní nehody

Získejte přehled o rozsahu dopravní nehody, kde se nachází zúčastněná vozidla na místě dopravní nehody např. náraz vozidla do sloupu elektrického vedení nebo rozvodny plynu, kolik je na místě dopravní nehody účastníků a je-li někdo z účastníků dopravní nehody zraněný popřípadě zaklíněný ve vozidle.

## 3. Zajistit vozidlo proti pohybu

Před ošetřováním a vyprošťováním účastníků dopravní nehody je potřeba vypnout motor vozidla, pokud je ještě v provozu a zjistit, zda se vozidlo nemůže znovu rozjet, popřípadě převrátit, jestliže leží na boku karoserie. Vypněte motor a vytáhněte ze spínací skříňky klíčky, popřípadě kartu, a zatáhněte ruční brzdu nebo něčím založte kola od vozidla, je-li to s ohledem na aktuální situaci možné. Vždy si v poškozeném vozidle dávejte pozor na neaktivní airbagy.

## 4. Život zachraňující úkony a přivolání odborné pomoci

Zraněných na místě dopravní nehody může být i více, musíte se rozhodnout, kdo potřebuje pomoc rychleji, ale ti, co křičí o pomoc, nemusí být až tak ve vážném stavu jako ti, kteří jsou potichu. Zranění, kteří jsou potichu, bývají v akutním ohrožení - např. zástava srdce a dechu, tepenné krvácení. Pamatujte, že na záchranu života máte často jen pár minut nebo vteřin. Odbornou pomoc volejte hned, jak to bude možné, nebo začněte volat před začátkem ošetřování, kdy si mobilní telefon přepněte na hlasitý odposlech. V případě zranění volejte na linku 155, protože na druhé straně je zkušená osoba v oblasti první pomoci, kte-

rá Vám bude radit, jak postupovat při ošetřování zraněných a rovnou Vám na pomoc vyšle vozidlo rychlé záchranné služby, hasiče a Policii ČR.

#### 5. Vyproštění účastníků a jejich vyšetření

Vyprošťování účastníků se provádí jen v případě, že jim hrozí další nebezpečí, např. požár vozidla, vozidlo je v nepřehledném úseku či na dálnici, nebo ve stávající poloze nelze zraněnému poskytnout dostatečné ošetření ve vozidle. K vyproštění účastníků z vozidla se nejčastěji používá Rautekův manévr, což je postup vyproštění osoby z malého prostoru. Po vyproštění účastníků provedeme vyšetření jejich stavu a následné ošetření. Vyšetření provedeme prvním pohledem na účastníka, kdy se budeme zaměřovat na dýchání, viditelné krvácení nebo jestli jsou části těla v nepřírozené poloze. Dále provedeme vyšetření pohmatem, abychom zjistili např. krvácení pod oděvem, které zatím není vidět, nebo poraněné místa, na která bude zraněný reagovat určitými projevy.

#### 6. Péče o postiženého do příjezdu odborné pomoci

Do příjezdu odborné pomoci u zraněného kontrolujeme životní funkce a ošetřené části. Snažíme se předejít šoku, kdy se zraněným komunikujeme, zabraňujeme prochladnutí a případně přesuneme zraněného do pro něj úlevové polohy. Zraněnému nepodáváme žádné léky, jídlo ani tekutiny, kdy můžeme v případě pocitu žízně ovlažít rty. Po příjezdu odborné pomoci jim buďte k dispozici, kdy veliteli zásahu jim sdělte, jestli hrozí nějaká nebezpečí, co jste na místě dopravní nehody udělali za opatření a jak jste ošetřili zranění účastníků. Zásahujícím sdělte, jestli se ještě někdo nachází ve vozidlech - třeba domácí zvířata.

V případě, že je na místě dopravní nehody více osob, nebojte se převzít iniciativu a rozdělte práci mezi další účastníky, v případě potřeby požádejte kolemjdoucí o pomoc.

## 4 OZNÁMENÍ DOPRAVNÍ NEHODY A PRÁCE POLICIE ČR

V rámci Policie ČR je zřízeno specializované pracoviště s nepřetržitým režimem a omezeným vstupem z důvodu bezpečnostního provozu - tzv. operační středisko. Na pozici policisty operačního střediska se vybírají zkušení policisté z výkonu, kteří mají širší přehled o práci policistů ve výkonu - jak o práci pořádkových policistů tak dopravních policistů. Hlavním úkolem policistů zařazených na operačním středisku je přijímání oznámení o vzniklé události.

Policista přijímající oznámení o dopravní nehodě se snaží z oznamovatele získat co nejvíce informací nezbytných k zajištění života, zdraví a majetku. Oznamovatel by měl policistovi sdělit své jméno a příjmení. Policista se první dotazuje na čas a co nejpřesnější místo dopravní nehody, hustotu provozu a bezpečnost v místě dopravní nehody. Dále se policista oznamovatele vyptává na příčinu vzniku dopravní nehody, její charakter a rozsah, např. zda jde o čelní srážku osobních vozidel, zda došlo při dopravní nehodě ke zranění nebo usmrcení osob, popřípadě na počet zraněných a rozsah jejich zranění. Dále zjišťuje počet zúčastněných vozidel, jestli již byla na místo dopravní nehody přivolána záchranná služba a je poskytována první pomoc zraněným, nebo zda došlo k úniku provozních kapalin nebo nebezpečných látek a jestli je již přivolán hasičský sbor.

Všechny tyto informace získané od oznamovatele musí policista operačního střediska vyhodnotit a následně zvolit taktický postup v rámci dopravní nehody, kdy rozhodne o přizvání dalších složek, jako přivolání záchranného sboru pro poskytnutí první pomoci a následného převozu zraněných do nemocnice nebo přizvání hasičského sboru k technickému zajištění místa dopravní nehody a použití speciální techniky např. k vyproštění vozidla nebo zamezení úniku provozních kapalin. Dále policista operačního střediska vyrozumívá další subjekty, kterých se dopravní nehoda týká, např. vlastníky distribuční sítě plynu nebo elektřiny, pohřební službu, myslivecké sdružení, vedení měst či obcí. V případě zjištění, že při dopravní nehodě došlo ke spáchání trestného činu nebo se může o trestný čin jednat, je policista operačního střediska povinen vyrozumět policistu konajícího vyšetřování dopravní nehody a dosahového důstojníka policie, který rozhoduje o vyslání výjezdu služby kriminální policie a vyšetřování na místo dopravní nehody. Při uplatňování technické závady na zúčastněném vozidle vyrozumívá operační důstojník místně příslušný správní orgán, se kterým dojedná postup dopravní nehody a možný příjezd znalce na místo dopravní nehody.

U dopravních nehod, které vypadají, jako jednoduchý případ, můžete trvat jejich zpracování poměrně dlouho, jelikož zjišťování příčin a viníka dopravní nehody je složitý proces.

„Zjišťování příčin dopravní nehody a určení viníka je poměrně složitý proces. Jeho úspěšnost je závislá na kvalitách policistů, kteří provádějí prvotní úkony na místě, zajišťují a hodnotí důkazy, vyslychají účastníky a svědky.“ (Kopecký a Pavlíček, 1998, s. 32)

Na našich silnicích každoročně vyhasne při dopravních nehodách mnoho životů, mnoho jich zůstane trvale poznamenáno a škody jimi způsobené jsou v miliardách. Výchova účastníků provozu na pozemních komunikacích je klíčovým bodem k minimalizaci těchto následků.

Vyšetřování dopravní nehody provádí policisté za plného či částečného provozu na pozemních komunikacích, pouze při závažných dopravních nehodách jsou komunikace v místě dopravní nehody uzavřeny na dobu nezbytně nutnou. Na policisty vyšetřující dopravní nehody v provozu na pozemních komunikacích jsou kladeny zvýšené nároky na pozornost a jejich rozhodování v postupu zpracování dopravní nehody. Klade se důraz na co nejmenší a nejkratší omezení provozu při práci na místě a ohledání místa dopravní nehody.

#### **4.1 Prvotní úkony Policie ČR na místě dopravní nehody**

Po příchodu policisty na místo dopravní nehody se policista seznamuje se situací a zjišťuje počet osob, jestli byl někdo při dopravní nehodě zraněný, pro případ poskytnutí první pomoci a přivolání zdravotnické záchranné služby. Policista dále zjišťuje, zda všechny osoby, které se zúčastnily dopravní nehody, zůstaly na místě, nebo kde se nacházejí.

Policista na místě dopravní nehody musí provést prvotní a neodkladné úkony, které mají za cíl zjištění stavu na místě dopravní nehody a co možná nejvyšší zmírnění následků a minimalizování možnosti vzniku dalšího nebezpečí.

„Mezi prvotní a neodkladné úkony prováděné na místě dopravní nehody náleží zejména:

- poskytnutí první pomoci a zjištění zdravotnického ošetření zraněným osobám, zajištění technické nebo jiné pomoci (např. vyproštění osoby z havarovaného vozidla),

- zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě (překážka na vozovce, poškození elektrického vedení, únik plynu nebo přepravovaných nebezpečných látek apod.),
- uzavření místa dopravní nehody, zajištění stop a jiných důkazů před poškozením nebo zničením,
- zajištění okamžitého pátrání včetně vyžádání spolupátrání prostřednictvím operačního střediska jiných útvarů a služeb P ČR, jestliže účastník dopravní nehody ujel nebo utekl (v případě, že podezřelý ze spáchání dopravní nehody je cizinec, je nutno též vyžádat opatření u orgánů na hraničních přechodech
- zjištění totožnosti účastníků a svědků dopravní nehody (u účastníků též zjištění rodného čísla, u zraněných též zjištění zdravotní pojišťovny, u které jsou pojištěni),
- obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a v případě potřeby provedení odklonu silničního provozu,
- provedení orientační dechové zkoušky u účastníků dopravní nehody ke zjištění alkoholu a při její pozitivním výsledku zajištění lékařského vyšetření včetně odběru a vyšetření krve,
- zajištění lékařského vyšetření, zejména odběrem a vyšetřením moče, případně slin a krve, při podezření z ovlivnění jinou návykovou látkou,
- provedení dalších potřebných úkonů s ohledem na charakter konkrétního případu dopravní nehody" (Porada, 2007, s. 140-141)

Zjistí-li výjezdová služba po příjezdu na místo dopravní nehody, že jde o podezření z trestného činu příslušného do vyšetřování, které koná služba kriminální policie a vyšetřování, ihned vyrozumí policistu pověřeného vyšetřováním. Do doby jeho příjezdu zajišťuje provádění prvotních, neodkladných a neopakovatelných úkonů výjezdová služba a po převzetí věci policistou pověřeným vyšetřováním se policisté řídí jeho pokyny.

## 4.2 Počáteční neodkladné vyšetřovací úkony Policie ČR

Za prvotní vyšetřovací úkony prováděné při vyšetřování silničních dopravních nehod považujeme:

- ohledání místa silniční dopravní nehody,
- ohledání dopravních prostředků,

- lékařské prohlídky zraněných osob a ohledání mrtvol,
- zjištění stavu účastníků silniční dopravní nehody alkoholem, případně jinými návykovými látky,
- pronásledování účastníka, který z místa dopravní nehody ujel, a pátrání po vozidle,
- požadování vysvětlení od účastníků nehody a svědků. (Porada, 2000, s. 148)

#### 4.2.1 Ohledání místa dopravní nehody dopravním policistou

Ke správnému objasnění dopravní nehody nejvíce přispívá kvalitní ohledání místa dopravní nehody a výslechy zúčastněných osob.

Ohledání místa dopravní nehody vymežit následujícím způsobem. „Ohledání místa silniční dopravní nehody je kriminalistickým úkonem, zaměřeným na odhalení a zajištění všech kriminalistických stop a jiných důkazů, včetně relevantních skutečností rozhodujících pro objasnění příčiny vzniku události, k zjištění viníka a posouzení míry jeho zavinění.“ (Brázda, 2008, s.43)

Správné a kvalitní ohledáním místa dopravní nehody je pro vyšetřujícího policistu nejdůležitější činností, při které zjistí příčinu vzniku dopravní nehody, směry vozidel a zavinění pachatele, kdy si podle získaných informací stanoví taktický postup k provedení dalších úkonů, zejména výslechů zúčastněných osob.

Dle Porady (2007, s. 142) je součástí ohledání místa dopravní nehody i samotný popis pozemní komunikace, povětrnostních podmínek, světelných a rozhledových podmínek, které je potřebné zadokumentovat:

- charakter vozovky (druh komunikace, profil a sklon komunikace, počet jízdnicích proudů v jednom směru jízdy apod.);
- rozměry vozovky včetně odbočovacích pruhů, krajnice apod.;
- charakteristiku okolí navazujícího na vozovku a podle okolností i rozměrovou charakteristiku (např. příkop a jeho šířka a hloubka, travnatá plocha, lesnatý porost apod.);
- povrch vozovky (živičný, betonový, dlaždice, mokrá, suchý, pokrytý sněhem, námrazou, apod.);
- stav vozovky (vyjeté koleje a výmoly včetně jejich velikost, hloubky a rozmístění);



- vodorovné i svislé dopravní značení, jeho rozmístění a viditelnost;
- způsob řízení dopravy (světelným signalizačním zařízením, dopravními značkami apod.);
- povětrnostní podmínky a viditelnost v době ohledání místa
- světelné poměry (zda k nehodě došlo ve dne nebo v noci a světelné podmínky v době ohledání);
- hustotu provozu (stanovuje se odhadem podle zkušeností policisty nebo kriminalisty). (Porada, 2007, s. 142)

Důležité a trošku opomíjené je ohledání motorového vozidla, kdy situace na místě dopravní nehody neumožňuje provést podrobné ohledání vozidla, které se týká jeho technického stavu, k čemuž je potřeba mít odborné znalosti, které policista zpravidla nemá. Při ohledání vozidla se zaměřujeme na polohu a funkčnost ovládacích prvků vozidla, podrobně popisujeme stopy na vozidle a poškození, které vzniklo v souvislosti s dopravní nehodou.

Porada (2007, s. 143) doporučuje následující postup při ohledání motorového vozidla:

- typ vozidla a jeho barva, registrační značka a základní údaje o vozidle (č. karoserie, druh pohonu – na naftu, plyn, benzín nebo jejich kombinace apod.);
- poslední technická prohlídka vozidla;
- zajištění tachografického kotouče, proužku nebo dat z jiného záznamového prostředku průběhu jízdy vozidla, pokud je vozidlo opatřeno záznamovým zařízením;
- postavení vozidla a jeho zaměření vzhledem k výchozímu bodu ohledání a ostatním stopám zjištěným na místě dopravní nehody;
- celkový popis rozsahu poškození vozidla;
- podrobný popis poškození vnějších částí a interiéru vozidla.

Zvláštností při ohledání místa dopravní nehody je to, že se při ní už od začátku používají postupy technického charakteru, které vyžadují odborné technické znalosti a zkušenosti policisty provádějícího ohledání.

U dopravních nehod se při ohledání místa postupuje systematicky a důsledně, jelikož je místo dopravní nehody rozhodujícím nositelem důkazů, které slouží k objasnění dopravní nehody.

Ohledání místa dopravní nehody je závislé na správném určení hranice ohledání místa dopravní nehody, kterou je si potřeba vymezit, aby v ní byly zahrnuty veškeré důležité objekty a stopy, které se nacházejí na místě dopravní nehody a v jejím okolí. Ohledáním místa dopravní nehody není jen vozovka v místě dopravní nehody, kde se nacházejí stopy, které vypovídají o chování vozidla a řidiče před místem dopravní nehody, jako třeba smykové stopy, stopy brzdění, přejetí do protisměru apod., ale i místa přiléhající ke komunikaci.

Při ohledání místa dopravní nehody je důležité vyznačit zjištěné stopy, které souvisí s dopravní nehodou - např. stopy na vozovce či mimo komunikaci se ohraničují sprejem, který zvýrazní a zlepší přehlednost místa dopravní nehody. Po vyznačení všech zjištěných stop se následně každé stopě přiřadí číselné označení, kdy se stopy takticky číslovají, tak že se první označí číselně vozidla, kdy jako číslo jedna se označuje vozidlo viníka a dále se vozidla označují postupně podle postupného nárazu mezi nimi. Po označení všech vozidel se postupuje k číselnému označení stop zjištěných na komunikaci nebo mimo komunikaci, kdy postupujeme od směru jízdy viníka dopravní nehody až po místo střetu, popřípadě až za místo střetu, kde se nacházejí např. plastové úlomky či části karoserie z vozidel.

Popis samotného místa dopravní nehody je součástí ohledání, kdy se jedná především o popis stavu komunikace a povrchu včetně rozmístění dopravních značek, rozhledové, světelné a povětrnostní podmínky v době ohledání místa dopravní nehody, hustotu provozu v době ohledání. Při popisu místa dopravní nehody jde především o zachycení objektivních podmínek.

Po ohledání místa dopravní nehody se přichází k jeho zadokumentování, kdy zadokumentování se provádí graficky, fotograficky ale i pomocí tzv. "totální stanice", která je novým technologickým zařízením, které slouží k dokumentaci dopravních nehod.

#### **4.2.2 Dokumentace silniční dopravní nehody dopravním policistou**

Základem dokumentace ohledání místa dopravní nehody je protokol o dopravní nehodě v silničním provozu, vyhotovení fotografické dokumentace, náčrtku a plánu místa dopravní nehody.

Policie ČR ke zpracování spisové dokumentace dopravních nehod využívá informační systém zpracování a evidence dopravních nehod (dále jen LOTUS NOTES).

Program LOTUS NOTES je využíván k administrativnímu zpracování dopravních nehod, kdy systém je založen na principu vyplňování tabulek. Před administrativním zadáváním do programu LOTUS NOTES vyzve policista zúčastněné řidiče k předložení platných dokladů k řízení a provozu motorového vozidla včetně občanského průkazu (řidičský průkaz, osvědčení o registraci vozidla, pojištění z odpovědnosti z provozu vozidla tj. Zelená karta, popřípadě doklad o zdravotní způsobilosti řidiče nebo průkaz profesní způsobilosti řidiče), dále policista vyzve zbylé účastníky dopravní nehody k předložení občanského průkazu. Po předložení dokladů provede policista ztotožnění osob a vozidel v evidencích policie.

Při administrativním zpracování dopravní nehody začíná policista vyplňováním základních údajů k dopravní nehodě a to datum, čas a místo dopravní nehody, kde k dopravní nehodě došlo. Jako místo dopravní nehody se vyplňuje, zda došlo k dopravní nehodě v obci či mimo obec, kategorie komunikace, popřípadě kilometr. Dále se vyplňuje charakteristika vzniku dopravní nehody a to například způsob jízdy, přednost, rychlost, nezaviněná řidičem apod., kdy na to navazuje, zda se jedná o srážku vozidel, havárii, srážku s chodcem, s pevnou překážkou nebo se zvěří. V další části se charakterizuje komunikace, jestli se jedná o přímý úsek, zatáčku, křižovatku či rovný úsek za zatáčkou, povětrnostní podmínky v době ohledání místa dopravní nehody, stav povrchu komunikace a další potřebné informace. Po zadání základních údajů se postupuje k zapisování vozidel dle číslování na místě dopravní nehody a k jednotlivým vozidlům se zapisuje vždy řidič, spolujedoucí a vlastník vozidla.

U vozidel se zadává druh a typ vozidla, registrační značka vozidla, tovární značka, číslo VIN, platnost technické kontroly a dále se postupuje na sepsání viditelného poškození na vozidle, odhad škody v českých korunách a pojišťovna, kde je vozidlo ze zákona pojištěno, a platnost pojištění.

Po administrativním zadání vozidel do systému se ke každému vozidlu zadává řidič, spolujedoucí a vlastník, kdy se dále do systému zadají další osoby a subjekty zúčastněné na dopravní nehodě. U osob se zapisuje jméno, příjmení, rodné číslo, trvalé bydliště, popřípadě přechodné bydliště, a číslo občanského průkazu. U řidičů se ještě zadává číslo řidičského průkazu a řidičské oprávnění k řízení příslušné skupiny motorových vozidel. Po vyplnění všech potřebných informací se vygeneruje „Protokol o dopravní nehodě v silničním provozu“, ve kterém se propíší všechna zapsaná data. Policista zkontroluje propísaná data a do protokolu doplní skutkový děj dopravní nehody. V druhé části protokolu sepíše policista

ohledání místa dopravní nehody na základě informací, které získal z provedeného ohledání místa dopravní nehody, kdy při popisu se zaměřuje na charakteristiku místa dopravní nehody, dopravní situaci, povětrnostní podmínky a zadokumentované stopy z ohledání místa dopravní nehody.

Program LOTUS NOTES má největší výhodu v tom, že jsou v něm zakomponovány všechny jak potřebné dokumenty ke zpracování a objasnění dopravní nehody v rámci přešupků, tak i zároveň obsahuje dokumenty potřebné pro trestní řízení.

Nedílnou součástí místa dopravní nehody je provedení fotografické dokumentace, která nám poskytne jasnou představu o místě dopravní nehody a celkové situaci na tomto místě. Při fotografickém zadokumentování místa dopravní nehody se začíná zadokumentováním výhledových poměrů v místě dopravní nehody - tzv. výhledové foto, které vypovídá o místě dopravní nehody (charakter vozovky, okolí v blízkosti komunikace, povětrnostní podmínky na místě dopravní nehody, rozhledové podmínky). Následně se zpravidla provádí fotodokumentace podle číselného označení stop a objektů, kdy fotodokumentace stop a objektů se provádí jak z celkového pohledu, tak i jako detailní fotodokumentace.

„Na fotografii jsou zaznamenány:

- celkové pohledy z místa dopravní nehody
- nepřehledná místa (zatáčka, horizont)
- zvláštnosti vozovky a jejího okolí
- fotografie místa střetu vozidel
- stopy, věci a různé předměty související s dopravní nehodou
- postavení vozidel
- místa nálezu poškozených osob, jejich polohu a viditelná zranění
- rozsah poškození vozidel
- technické závady, které jsou viditelné a technický stav vozidel
- výhledové poměry řidičů" (Chmelík, 1998, s. 61)

V dnešní době digitálních fotoaparátů se fotografická dokumentace vyhotovuje v digitální podobě, kdy se jednotlivé fotografie seřadí a očíslojí. Po seřazení a očíslování fotografií se v programu LOTUS NOTES vypracuje popis fotodokumentace a desky k fotodokumentaci, kdy na deskách je uvedena spisová značka a organizace, kam se bude spisový materiál

oznamovat nebo postupovat, dále je na deskách uveden čas, místo dopravní nehody a policista, který dopravní nehodu zpracoval. V rámci dopravní nehody v přestupkovém řízení se celý spisový materiál zasílá v elektronické podobě. U dopravních nehod vedených v trestním řízení se spisový materiál postupuje podepsaný ve fyzické podobě, kdy fotodokumentace je předávána na optickém disku – CD (kompaktní disk).

Poslední část dokumentace místa dopravní nehody je jeho grafické zadokumentování, které probíhá vyhotovením náčrtku a plánu místa dopravní nehody.

Ke grafickému zadokumentování místa dopravní nehody se používá náčrtek, který policista vyhotovuje na místě dopravní nehody při jejím zaměřování, kdy na náčrtek zaznamenává všechny zjištěné stopy na místě dopravní nehody včetně komunikace a přilehlého okolí ke komunikaci. Před započítím grafické dokumentace si musí policista na místě dopravní nehody stanovit výchozí bod měření, který se označuje zkratkou VBM. Výchozí bod měření je místo, od kterého probíhá každé měření. Jako VBM musí policista zvolit objekt, který je relativně stálý a neměnný. Zpravidla se určují jako VBM sloupy veřejného osvětlení nebo sloupy elektrického vedení, které jsou ve městech očíslovány, dále lze použít rohy domů a mimo obec se využívají betonové mostky nebo svodidla na komunikacích.

Náčrtek je pomocným materiálem policisty, na základě, kterého policista na základním útvaru vyhotoví plánek místa dopravní nehody v měřítku 1:200. Dříve policisté rýsovali plánky místa dopravní nehody na milimetrový papír, ale v současné době moderní technologie se k vyhotovení plánu místa dopravní nehody využívá počítač, kde se plánek místa dopravní nehody kreslí v programu PC Crash.

Program PC Crash je speciálně vytvořený simulační program pro rekonstrukci dopravních nehod, který využívá policie i znalci z oboru dopravy. V programu PC Crash jsou předem přednastaveny databanky různých objektů, vozidel, dopravních značek, tvarů komunikace apod. Plánek místa dopravní nehody musí být jasný, přehledný, výstižný a přesný. V plánu místa dopravní nehody se zachycuje tvar a rozměry komunikace včetně vodorovného dopravního značení na komunikaci, svislé dopravní značení a zařízení, konečné postavení vozidel a osob, jednotlivé stopy zjištěné při ohledání místa dopravní nehody, vyznačení směru jízdy vozidel, směr pohybu chůze chodce apod. Na plánu místa dopravní nehody musí být vždy vyznačen výchozí bod měření – VBM. Dále plánek místa dopravní nehody musí obsahovat měřítko, orientaci světových stran, datum vyhotovení, spi-

sovou značku dopravní nehody, legendu, označení útvaru a zpracovatele, který plánek místa dopravní nehody podepíše a ručí za jeho správnost a přesnost.

V rámci Policie ČR nyní probíhá školení policistů na nové zařízení k dokumentaci dopravních nehod tzv. „totální stanice“, která má zrychlit a zefektivnit dokumentaci a zpracování dopravních nehod. Zařízení pracuje na principu geodetické metody polohového měření, kdy měří úhel a vzdálenost od pevného bodu a zapisuje si ji do vnitřní paměti v souřadnicích. Přístroj se musí zaměřit na tři výchozí body měření, které určí přesné místo postavení přístroje a v případě potřeby výchozí body slouží i k dodatečnému doměření místa dopravní nehody. Zařízení využívá laserového paprsku, který je policistou „vystřelován“ do speciálního terče, který umísťuje druhý policista postupně na zjištěné stopy a objekty na místě dopravní nehody podle číselného označení, které bylo stanoveno při ohledání místa dopravní nehody. Na konci měření se zaměří tvar komunikace a vodorovné dopravní značení na komunikaci. Hlavní předností přístroje je možnost přenést zaměřené souřadnice bodů, které odpovídají stopám a objektům na místě dopravní nehody přímo do počítače a programu PC Crash, kde se vykreslí situační plánek místa dopravní nehody. Plánek místa dopravní nehody se následně v programu PC Crash upraví do finální podoby k tisku. Oproti klasickému kreslení celého plánu místa dopravní nehody je strávený čas poloviční, kdy zaměření a zpracování plánu místa dopravní nehody pomocí zařízení „totální stanice“ je zefektivněním a urychlením práce Policie ČR na místě dopravní nehody. Nevýhodou zařízení „totální stanice“ je náročnější obsluha a zdlouhavější nastavení zařízení na místě dopravní nehody.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 5 ANALÝZA DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI A JEJICH PŘÍČIN

Následující část této bakalářské práce obsahuje analýzu dopravní nehodovosti za rok 2017 na území České republiky a podrobnější analýzu dopravních nehod, která se týká území okresu Zlín. Toto téma je mi blízké, jelikož pracuji u Policie ČR na oddělení Dopravního Inspektorátu ve Zlíně na pozici zpracovatel dopravních nehod.

### 5.1 Analýza dopravní nehodovosti v ČR za rok 2017

Cílem hloubkové analýzy dopravních nehod v ČR je získání podrobných informací o jejich příčinách a následcích, kdy tyto informace jsou zpětně analyzovány a využity ke zlepšení prevence a zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ke snížení následků dopravních nehod.

V roce 2017 bylo Policii ČR šetřeno celkově 103 821 dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno 502 osob, těžce raněno bylo 2 339 osob a lehce zraněno bylo 24 740 osob. Odhadnutá hmotná škoda ze všech dopravních nehod je 6 316,3 mil. Kč. Tyto základní údaje jsou z ročenky nehodovosti 2017 vydané Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.

Tabulka 1 - Analýza dopravní nehodovosti v ČR za rok 2017

	Počet nehod	Rozdíl oproti roku 2016	Rozdíl v % oproti roku 2016
Šetřené nehody	103 821	98 864	5,0
Usmrcené osoby	502	545	- 7,9
Těžce zraněné osoby	2 339	2 580	- 9,3
Lehce zraněné osoby	24 740	24 501	1,0
Hmotná škoda v mil. Kč	6 316,3	5 804,2	8,8

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

**Počet dopravních nehod** oproti předchozímu roku vzrostl o 5,0 %, kdy se dlouhodobě vzrůstající tendence dopravních nehod nedaří snižovat. Počet dopravních nehod v roce 2017 je 8. nejnižší od roku 1993, kdy statistiku dopravních nehod vede Policie ČR. Nejvíce dopravních nehod bylo v roce 1999 a to celkem 225 690.

**Počet usmrcených** osob následkem dopravní nehody v roce 2017 bylo 502 osob, kdy za posledních 10 let se snižuje počet usmrcených osob následkem dopravní nehody, kdy



v roce 2017 bylo nejméně usmrcených osob v historii policejní statistiky. Naopak v roce 1994 bylo následkem dopravní nehody usmrceno 1 473 osob, což je doposud nejvíce v historii policejní statistiky.

**Počet těžce zraněných** osob následkem dopravní nehody se také za posledních 6 let snižuje, kdy v roce 2017 bylo 2 339 těžce zraněných osob následkem dopravní nehody, což je zatím nejnižší hodnota v historii policejní statistiky. Nejvíce těžce zraněných osob v historii policejní statistiky bylo v roce 1997, kdy bylo těžce zraněno 6 632 osob následkem dopravní nehody.

**Počet lehce zraněných** osob následkem dopravní nehody za poslední 4 roky narůstá, kdy rok 2017 je 10. nejnižší od roku 1993, ale přesto bylo lehce zraněno 24 740 osob následkem dopravní nehody. Nejvíce lehce zraněných osob v historii policejní statistiky bylo v roce 1996, kdy bylo lehce zraněno 31 296 osob.

**Celková hmotná škoda** při dopravních nehodách se v roce 2017 vyšplhala na 6 316 256 700 Kč. Dopravní nehody na území hlavního města Prahy se nejvýznamněji podílely na hmotné škodě, kdy při počtu 23 032 dopravních nehod byla celková hmotná škoda 1 564 696 500 Kč.

Pozitivním zjištěním je, že počet usmrcených osob pozvolně klesá, kdy se pomalu blíží pod hranici 500 usmrcených osob, kdy stejně pozvolně klesá i statistika těžce zraněných osob, která se blíží k hranici 2 000 těžce zraněných osob při dopravní nehodě.

Negativním zjištěním je, že nejvíce usmrcených osob podle věku je nad 64 let, kdy v roce 2017 bylo usmrceno celkově 502 osob a z toho bylo usmrceno 118 osob ve věku nad 64 let.

Počet dopravních nehod začíná prudce stoupat u osob ve věku 70 let a s přibývajícím věkem se dále zvyšuje. Nárůst úmrtí v důsledku dopravních nehod lze u této věkové skupiny vysvětlit zranitelností starších řidičů. (Bartley, 2008, s. 178)

V případě provedení statistiky dopravních nehod od roku 1993 zjistíme, že mezi rokem 2008 a 2009 se snížil počet dopravních nehod o více jak polovinu, kdy statisticky rapidní snížení dopravních nehod je způsobeno legislativní změnou. Legislativní změna byla provedena v oznamovací povinnosti dopravních nehod, při kterých dojde k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku z 50 000 Kč na 100 000 Kč. V případě škody do 100 000 Kč není nutné přivolat Policii ČR

a účastníci dopravní nehody si dopravní nehodu mezi sebou vyřeší na společný záznam dopravní nehody tzv. Euroformulář. Tato změna legislativy se projevila v propadu počtu registrovaných nehod Policií ČR, avšak k faktickému snížení počtu dopravních nehod nedošlo.

Tabulka 2 - Historický vývoj dopravních nehod na území České republiky

<b>Rok</b>	<b>Počet nehod</b>	<b>Usmrceno</b>	<b>Těžce zraněno</b>	<b>Lehce zraněno</b>
<b>1993</b>	152 157	1 355	5 629	26 821
<b>1994</b>	156 242	1 473	6 232	29 590
<b>1995</b>	175 520	1 384	6 298	30 866
<b>1996</b>	201 697	1 386	6 621	31 296
<b>1997</b>	198 431	1 411	6 632	30 155
<b>1998</b>	210 138	1 204	6 152	29 225
<b>1999</b>	225 690	1 322	6 093	28 747
<b>2000</b>	211 516	1 336	5 525	27 063
<b>2001</b>	185 664	1 219	5 493	28 297
<b>2002</b>	190 718	1 314	5 492	29 013
<b>2003</b>	195 851	1 319	5 253	30 312
<b>2004</b>	196 470	1 214	4 879	29 536
<b>2005</b>	199 262	1 127	4 396	27 974
<b>2006</b>	187 965	956	3 990	24 231
<b>2007</b>	182 736	1 123	3 960	25 382
<b>2008</b>	160 376	992	3 809	24 776
<b>2009</b>	74 815	832	3 536	23 777
<b>2010</b>	75 522	753	2 823	21 610
<b>2011</b>	75 137	707	3 092	22 519
<b>2012</b>	81 404	681	2 986	22 590
<b>2013</b>	84 398	583	2 782	22 577
<b>2014</b>	85 859	629	2 762	23 655
<b>2015</b>	93 067	660	2 540	24 427
<b>2016</b>	98 864	545	2 580	24 501
<b>2017</b>	103 821	502	2 339	24 740

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

Policie ČR v roce 2017 šetřila každý den v průměru 284 dopravních nehod, kdy byla dopravní nehoda šetřena v průměru každých 5 minut a 6 vteřin. Při dopravních nehodách vyhasl lidský život v průměru každých 17 hodin a 45 minut, kdy těžce zraněno bylo denně 6 osob a lehce zraněno bylo každý den 68 osob.

### 5.1.1 Dopravní nehody podle zavinění a příčin

Analýza dopravních nehod je zaměřena na to, jaký účastník způsobil dopravní nehodu a v jakém jel vozidle. Při zpracovávání dopravní nehody Policií ČR se vždy zjišťuje hlavní příčina, proč došlo k dopravní nehodě. Na základě nejčastějších příčin vzniku dopravních nehod v České republice se vypracovávají opatření, ke snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti v silničním provozu.

Tabulka 3 - Charakteristika viníků dopravních nehod za rok 2017

Viník dopravní nehody	Počet nehod	tj. v %	Rozdíl nehod oproti roku 2016	Počet usmrcených	tj. v %	Rozdíl usmrcených oproti roku 2016
Řidičem motorového vozidla	86 187	83,0	3 206	461	97,8	-35
Řidičem nemotorového vozidla	2 559	2,5	-66	26	5,2	2
z toho dětmi	229	0,2	-14	2	0,0	-1
Chodcem	1 140	1,1	7	13	2,6	-8
z toho dětmi	397	0,4	3	0	0	0
Jiným účastníkem	142	0,1	3	0	0,0	0
Závadou komunikace	347	0,3	130	0	0,0	0
Technickou závadou vozidla	428	0,4	1	0	0,0	0
Lesní zvěří, domácím zvířetem	12 494	12,0	1 577	1	0,2	0
Jiné zavinění	524	0,5	99	1	0,2	-2

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

Za rok 2017 bylo nejvíce dopravních nehod zaviněno řidiči motorových vozidel a to 83 % ze všech dopravních nehod. Negativním zjištěním je, že oproti roku 2016 přibylo 3 206 dopravních nehod, kdy pozitivní na tom je to, že usmrcených osob je o 35 míň. Z celkového počtu usmrcených osob za rok 2017 bylo 97,80 % usmrcených osob při dopravních nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel. Dopravní nehody zaviněné lesní zvěří a domácím zvířetem narostly o 12 % oproti předchozímu roku, kdy jedna dopravní nehoda skončila smrtelným zraněním.

**Hlavní příčiny dopravních nehod řidičů motorových vozidel**

Tabulka 4 - Hlavní příčiny dopravních nehod řidičů motorových vozidel v roce 2017

Hlavní příčiny nehod v roce 2017	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených
Nepřiměřená rychlost	13 910	16,13	161
Nesprávné otáčení	1 564	1,81	1
Nedání přednosti v jízdě	14 369	16,67	36
Nesprávný způsob jízdy	56 344	65,37	143

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

Nejčastější příčinou dopravních nehod je nesprávný způsob jízdy a následuje nedání přednosti v jízdě, kdy nejtragičtější příčinou je nepřiměřená rychlost, při které bylo usmrceno 161 osob následkem dopravní nehody.

“Více než polovinu všech nehod zavinili řidiči osobních vozidel bez přívěsu, v absolutním vyjádření to znamená, že řidiči těchto vozidel zavinili 52 485 nehod. Při těchto nehodách zahynulo 319 osob.“ (Straka a Fabiánová, 2017, s. 10)

**Zavinění nehod podle věku a délky praxe řidiče motorového vozidla v roce 2017**

Zavinění dopravních nehod lze analyzovat i podle věku viníka, kdy tato statistika s ukazatelem věku se vede pouze u řidičů motorových vozidel. Zaměříme se na statistiku dopravních nehod v rámci České republiky podle věku viníka, kdy nejvíce nehod bylo zaviněno řidiči ve věku od 30 do 39 let. Tito řidiči jsou pravděpodobně sebevědomými řidiči silničního provozu, kteří si myslí, že je nic nemůže překvapit.

Tabulka 5 - Viník dopravní nehody podle věku

Věk	Počet nehod
Do 17 let	0
18 – 20 let	3 768
21 – 24 let	6 563
25 – 29 let	7 838
30 – 39 let	14 025
40 – 49 let	13 837
50 – 59 let	9 583
60 – 64 let	3 783
65 – 69 let	2 596
Nad 70 let	3 955
Nezjištěno	20 239
<b>Celkem zav. řid. mot. vozidla</b>	<b>86 187</b>

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

Nyní si provedeme analýzu dopravních nehod podle délky praxe řidičského průkazu viníka pro příslušnou skupinu vozidla, se kterým byla způsobena dopravní nehoda.

Tabulka 6 - Viník dopravní nehody podle délky řidičské praxe

Praxe	Počet nehod
Do 1 roku	5 856
Od 1 do 2 let	3 766
Od 3 do 5 let	7 204
Od 6 do 10 let	9 696
Nad 10 let	29 092
Nezjištěno	30 573
<b>Celkem zav. řid. mot. vozidla</b>	<b>86 187</b>

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

Provedenou analýzou bylo zjištěno, že nejvíce nehod je způsobeno řidiči s řidičskou praxí delší než 10 let, kdy tato kategorie není objektivní, jelikož je její rozmezí široké, a dalším zjištěním bylo to, že délka praxe se od věku viníka nad 60 let nezapočítává do statistiky délky řidičské praxe. Mezi prvním a druhým rokem je propad o cca 2 000 dopravních nehod, kdy následně mezi druhým a třetím rokem je nárůst o cca 3 500 dopravních nehod.

### **Hlavní příčiny dopravních nehod řidičů nemotorových vozidel v roce 2017**

Řidiči nemotorových vozidel v roce 2017 zavinili 2 559 dopravních nehod, při kterých bylo zraněno 214 osob těžce, zraněno lehce bylo 1 939 osob a zahynulo 26 osob.

Počet dopravních nehod zaviněných dítětem cyklistou bylo 220, při kterých bylo těžce zraněno 22 osob a 184 osob bylo lehce zraněno. Při dopravních nehodách zaviněných dítětem cyklistou nebyla usmrcena ani jedna osoba.

Hlavní příčinou dopravních nehod u řidičů nemotorových vozidel v roce 2017 bylo nezvládnutí řízení vozidla v 685 nehodách, kdy tato příčina je i tou nejtragičtější, kdy u ní došlo k usmrcení 6 osob.

Tabulka 7 - Počet nehod cyklistů v jednotlivých měsících za rok 2017

Nehody s účastí cyklisty v jednotlivých měsících za rok 2017	Počet nehod	Usmrceno osob
Leden	43	2
Únor	67	1
Březen	222	3
Duben	245	2
Květen	503	4
Červen	613	8
Červenec	559	5
Srpen	624	7
Září	317	3
Říjen	295	5
Listopad	174	3
Prosinec	128	1

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

### Dopravní nehody zaviněné chodci

Chodci v roce 2017 měli účast na 3 420 dopravních nehodách, při kterých bylo 504 osob těžce zraněno, lehce zraněno bylo 2 714 osob a 96 osob bylo usmrceno.

Tabulka 8 - Nehody zaviněné chodci

Kategorie chodců	Počet nehod	Tj. v %	Počet usmrcených	Tj. v %
Muž	430	37,7	5	38,5
Žena	250	21,9	8	61,5
Dítě do 15 let	394	34,6	0	0,0
Skupina dětí	2	0,2	0	0,0
Jiná skupina	64	5,6	0	0,0

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

Dopravní nehody zaviněné chodci se z 94,8 % staly v obci a došlo u nich k usmrcení 11 osob. Mimo obec došlo k usmrcení pouze 2 osob. Při 418 dopravních nehodách, které zavinili chodci při přecházení mimo vyznačený přechod pro chodce v roce 2017, došlo k usmrcení 4 osob. Při dopravních nehodách, které se staly na přechodu pro chodce a zavinili je chodci, nebyl nikdo usmrcen.

Děti jako chodci zavinily v roce 2017 celkem 397 dopravních nehod, při kterých nikdo neumřel, ale bylo těžce zraněno 38 osob a 348 zraněno lehce.

### Nehody zaviněné účastníky pod vlivem alkoholu a drog

U dopravních nehod zaviněných účastníky pod vlivem alkoholu a drog došlo za poslední roky k poklesu. Nyní jsme na nejnižším minimu u všech ukazatelů v historii policejní statistiky.

V roce 2017 došlo k 4 251 dopravním nehodám zaviněným účastníkem pod vlivem, kdy při nehodách došlo k usmrcení 48 osob, těžce zraněno bylo 203 osob a 1 750 osob bylo zraněno lehce. K nejvíce dopravním nehodám účastníků pod vlivem alkoholu dochází v pátek, sobotu a neděli, kdy za tyto dny došlo celkem ke 2 497 nehodám. Zbytek nehod je rovnoměrně rozprostřen na zbylé dny v týdnu v průměru na 450 nehod za den.

Tabulka 9 - Nehody zaviněné účastníky pod vlivem alkoholu a drog

Nehody zaviněné pod vlivem v roce 2017	Počet nehod	Počet usmrcených
Alkohol u viníka do 0,24‰	187	3
Alkohol u viníka od 0,24 až 0,5‰	290	3
Alkohol u viníka od 0,6 do 0,8 ‰	295	0
Alkohol u viníka od 0,8 až do 1,0 ‰	198	5
Alkohol u viníka od 1,0 až do 1,5 ‰	664	13
Alkohol u viníka od 1,5 a více	2 551	23
Alkohol a drogy	66	1
Alkohol celkem	4 251	48
Drogy celkem	231	4

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

#### 5.1.2 Nehody podle druhu komunikace a časového rozložení

Nyní si analyzujeme místa s největším výskytem dopravních nehod. Také zjistíme, ve kterém měsíci, dnu v týdnu a denní dobu je lepší zůstat sedět doma než vyjít či vyjet na silnici do provozu.

Tabulka 10 - Počet dopravních nehod dle místa jejich vzniku

Místo nehody	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda v mil. Kč
V obci	71 457	152	1 204	13 965	3 658,0
Mimo obec	32 364	350	1 135	10 775	2 658,2
Dálnice	4 387	25	91	840	606,9

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

Ze statistiky nám plyne, že nejméně usmrcených osob a nejméně dopravních nehod se stalo na dálnici, kde je přitom největší dovolená rychlost na komunikacích a největší fluktuace

vozidel. V přesně opačném případě a to v obci, kde je nejnižší dovolená rychlost na komunikacích, ale také velká fluktuace vozidel, došlo k 71 457 nehodám, při kterých bylo usmrceno 152 osob. Tato statistika nám potvrzuje statistiku příčin dopravních nehod, kde nejčastější příčinou je nesprávný způsob jízdy. Z toho vyplývá, že řidiči jezdící na dálnici věnují více svou pozornost řízení vozidla, než ti, kteří jezdí v obci a jsou rozptýlováni okolím kolem komunikace a nesledují dopravu před sebou.

Počty nehod se v průběhu roku mírně mění ale počet usmrcených osob je nejnižší na začátku roku, kdy v průběhu letních měsíců počet usmrcených narůstá a ke konci roku mírně klesá. Nejvíce usmrcených osob v roce 2017 bylo v měsíci červnu.

Tabulka 11 - Počet dopravních nehod v jednotlivých měsících za rok 2017

<b>Měsíce v roce 2017</b>	<b>Počet nehod</b>	<b>Počet usmrcených</b>
<b>Leden</b>	8 626	30
<b>Únor</b>	6 969	26
<b>Březen</b>	7 714	30
<b>Duben</b>	7 934	35
<b>Květen</b>	9 228	40
<b>Červen</b>	9 426	62
<b>Červenec</b>	8 280	45
<b>Srpen</b>	9 028	56
<b>Září</b>	8 930	43
<b>Říjen</b>	9 941	48
<b>Listopad</b>	8 983	42
<b>Prosinec</b>	8 762	45

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

V týdnu je nejvíce dopravních nehod přes pracovní dny, kdy pracuje nejvíce lidí a převáží se nejvíce nákladu. U těchto dnů je nejvíce nehod v pátek, kdy za celý rok bylo 17 453 nehod a v úterý došlo k 15 460 nehodám, kdy v tento pracovní den je nehod nejmíň. O víkendu se dá předpokládat, že nejmíň nehod je v neděli, kdy by to měl být den odpočinku a klidu, ale i přesto došlo k 11 067 nehodám, kdy v sobotu bylo za celý rok o 770 nehod víc, takže neděle není až tak klidným a odpočinkovým dnem.

Když se zaměříme na dopravní nehody podle hodin přes den, tak nejvíce nehod je mezi 16. a 17. hodinou, kdy došlo celkem k 6 327 nehodám. Nejvíce usmrcených osob bylo mezi 13. a 14. hodinou, kdy zahynulo 36 osob.



Když si vyhodnotíme statistiky týkající se komunikací a času, tak nám z toho vyplyne, že se máme vyhýbat komunikacím v obcích a to hlavně v časovém rozmezí mezi 13. a 17. hodinou, kdy v měsíci říjnu se vystavujeme největšímu riziku, že se nám může stát dopravní nehoda nebo budeme svědky nějaké dopravní nehody.

## 5.2 Dopravní nehodovost na území okresu Zlín za rok 2017

### 5.2.1 Zlínský okres

Okres Zlín je jedním ze čtyř okresů Zlínského kraje. Zlínský okres sousedí na severu s okresem Vsetín, na západě s okresem Kroměříž a na jihu s okresem Uherské Hradiště a na východě je okres ukončen státní hranicí se Slovenskou republikou. Zlínský okres má rozlohu 1 033 km<sup>2</sup> a s celkovým počtem obyvatel 191 711 je největším okresem Zlínského kraje.

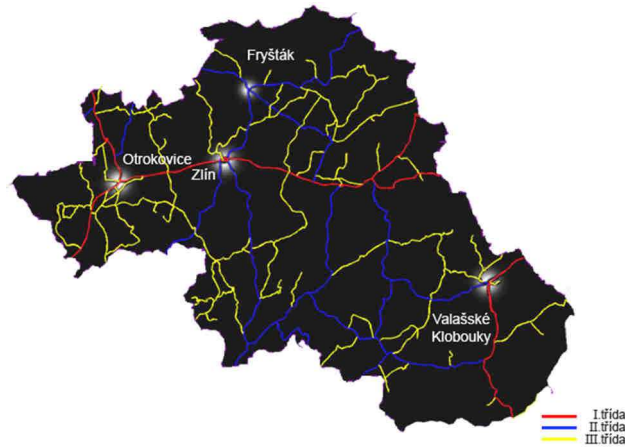


Obr. 1 – Okres Zlín v rámci ČR a Zlínského kraje (Policie ČR)

Tabulka 12 - Délka a rozdělení silniční sítě na území Zlínského okresu

Okres	Dálnice	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy
Zlín	8,866 km	79,798 km	160,096 km	309,170 km

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)



Obr. 2 – Silniční síť okresu Zlín (Policie ČR)

### 5.2.2 Analýza dopravní nehodovosti ve zlínském okrese za rok 2017

V této části bakalářské práce se budu zabývat analýzou dopravní nehodovosti na území zlínského okresu za rok 2017. Vzhledem k tomu, že pracuji u Policie ČR na Dopravním inspektorátu ve Zlíně na pozici zpracovatel dopravních nehod, mám k této analýze velmi přesná data.

V roce 2017 bylo na území zlínského okresu šetřeno Policií ČR 1 534 dopravních nehod, což je o 11 nehod víc než v roce 2016. Při dopravních nehodách bylo v roce 2017 usmrčeno 6 osob, kdy oproti předcházejícímu roku došlo ke zvýšení o 1 usmrčenou osobu. V roce 2017 bylo při dopravních nehodách těžce zraněno 74 osob, kdy oproti roku 2016 došlo k nárůstu o 6 těžce zraněných osob a lehce zraněných osob bylo 454, kdy k nárůstu nedošlo. Hmotná škoda při dopravních nehodách ve Zlínském okrese dosáhla částky 52 819 200 Kč.

V roce 2017 bylo 80 dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu v okrese Zlín, kdy řidiči motorových vozidel bylo zaviněno 61 nehod, při kterých došlo k usmrcení 1 osoby, 6 osob bylo těžce zraněných a 10 osob bylo zraněno lehce. Řidičem nemotorového vozidla bylo zaviněno 15 nehod, kdy při těchto nehodách nedošlo k usmrcení ani jedné osoby, ale 3 osoby byly těžce zraněny a 11 osob bylo zraněno lehce. Chodci pod vlivem alkoholu zavinili 3 nehody, při kterých došlo pouze k 3 lehkým zraněním.

Hlavní příčinou dopravních nehod na území okresu Zlín v roce 2017 je nesprávný způsob jízdy, což je způsobeno nepozorností řidiče, jako plně se nevěnování řízení např. používání telefonu, kouření, rádio atd. nebo nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem jedoucím před ním. Na druhém místě jsou nehody nezaviněné řidičem, kde 361 dopravních ne-

hod je zaviněných lesní zvěří nebo domácím zvířetem, 23 nehod je zaviněno chodci, 10 nehod zavinili jiní účastníci, 5 nehod bylo způsobeno závadou na komunikaci a technická závada na vozidle způsobila 3 nehody.

Tabulka 13- Příčiny dopravních nehod ve Zlínském okrese za rok 2017

Příčina	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda v Kč
Nesprávný způsob jízdy	720	0	19	116	17 517 300
Nezaviněno řidičem	402	0	5	31	8 397 400
Nepřiměřená rychlost	227	3	21	94	13 587 100
Nedání přednosti	158	2	22	92	11 436 100
Nesprávné předjíždění	24	1	2	14	1 809 300
Technická závada	3	0	0	2	720 000

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

Přímo v katastru obce se v roce 2017 stalo 1 012 dopravních nehod a mimo katastr obce bylo 522 nehod. Nejvíce nehod se stalo na místních komunikacích, kde došlo k 678 nehodám, na silnici III. třídy došlo k 312 nehodám, na silnici II. třídy bylo 287 nehod a na silnici I. třídy bylo 234 nehod.

V rámci České republiky se okres Zlín umístil v počtu nehod na 19. místě ze 79. míst, v počtu usmrcených osob je okres Zlín na 37. místě ze 79 míst, v počtu těžce zraněných osob je okres Zlín na 3. místě ze 79 míst a v počtu nehod pod vlivem alkoholu se okres Zlín umístil na 13. místě ze 79 míst. Podle uvedených statistik je vidět, že okres Zlín se umístil ve vrchní hranici, kdy pro okres Zlín to znamená vytvořit preventivní kampaně ke snížení počtu těžce zraněných osob a osob pod vlivem alkoholu, kde se okres Zlín umístil skoro na vrcholu všech okresů.

Jak již bylo uvedeno, 80 dopravních nehod zavinili účastníci pod vlivem alkoholu, kdy při nich došlo k usmrcení 1 osoby, 9 osob bylo těžce zraněno a 24 osob bylo zraněno lehce. Policie ČR územní odbor Zlín, která zajišťuje bezpečnost v rámci silniční sítě okresu Zlín, přijala preventivní opatření a vyhlásila na začátku roku 2018 své hlavní priority. Mezi hlavní priority byly zařazeny dopravně bezpečnostní akce zaměřené na požití alkoholu před nebo během jízdy řidičů motorových i nemotorových vozidel, dodržování rychlosti motorových vozidel, viditelnost chodců mimo obec a dodržování předpisů chodcem v obci. Zavinění dopravních nehod lze rozdělit i podle věku viníka a délky jeho řídičské praxe, kdy tato statistika s ukazatelem věku se vede pouze u řidičů motorových vozidel.

První se zaměříme na statistiku dopravních nehod na území okresu Zlín podle věku viníka, kdy nejvíce nehod bylo zaviněno řidiči ve věku od 40 do 49 let, kdy tito řidiči si pravděpodobně myslí, že už je nemůže v silničním provozu nic překvapit nebo naopak si nepřipouští zpomalení jejich reflexů a zhoršení zraku.

Tabulka 14 - Viník dopravní nehody podle věku

Věk	Počet nehod
Do 17 let	0
18 - 20 let	56
21 - 24 let	90
25 - 29 let	97
30 - 39 let	133
40 - 49 let	150
50 - 59 let	107
60 - 64 let	52
65 - 69 let	37
Nad 70 let	46
Nezjištěno	293
<b>Celkem zaviněno řidičem motorového vozidla</b>	<b>1 061</b>

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

Dále si provedeme analýzu dopravních nehod podle délky praxe řidičského průkazu viníka pro příslušnou skupinu vozidla, se kterým byla způsobena dopravní nehoda.

Tabulka 15 - Viník dopravní nehody podle praxe

Praxe	Počet nehod
Do 1 roku	78
Od 1 do 2 let	109
Od 3 do 5 let	72
Od 6 do 10 let	109
Nad 10 let	400
Nezjištěno	293
<b>Celkem zaviněno řidičem motorového vozidla</b>	<b>1 061</b>

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

Statistika dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel podle délky jejich praxe v řízení vozidla je nepřesná, jelikož končí v rozmezí nad 10 let a v případě takového velkého rozptylu je zřejmé, že v této kategorii bude i nejvíce dopravních nehod.

Analýza dopravní nehodovosti se dále využívá k usměrnění činnosti hlídek Policie ČR v rámci výkonu zejména do míst s největším výskytem dopravních nehod a porušování dopravních předpisů anebo do míst s nejčastějším výskytem řidičů jedoucích pod vlivem alkoholu. Podrobná analýza dopravní nehodovosti se dále využívá k rozplánování výkonu hlídek na dobu s největším výskytem dopravních nehod.

Nehod každý rok přibývá. Každý rok jsou v jednotlivých měsících roku nehody podobného charakteru, proto by se jim dalo určitě nějak předcházet. Stoupají i nehody, kdy za nehodu ani řidič motorového vozidla nemůže a může za nehodu chodec, v poslední době dítě. Informovanost ve školách a dokonce mateřských školách není dostatečná. I řidič, který je zkušený a má mnoho let praxe, by měl vždy dbát na zdokonalování svých řidičských zkušeností.

## 6 PREVENCE DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI

Prevence a snížení dopravní nehodovosti je jednou z priorit naší společnosti. Každý den se nějak účastníme silničního provozu ať již aktivně nebo pasivně, kdykoliv se můžeme stát nejen obětí, ale i viníkem svého neuváženého jednání nebo jednání někoho jiného. Při pohybu na pozemních komunikacích by měli všichni účastníci věnovat pozornost tomu, co se kolem nich děje. Preventivní kampaně a akce v rámci silničního provozu napomáhají ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu a ke snižování dopravní nehodovosti. Preventivní kampaně jsou zaměřeny na různé věkové kategorie, kdy si kladou za cíl, aby si všichni uvědomovali možná rizika a byli tak motivováni k bezpečnému chování na silnicích.

Největším propagátorem preventivních kampaní a akcí je v České republice BESIP, který spadá pod Ministerstvo dopravy ČR. Dále se o dopravní prevenci a celkový dohled nad bezpečností silničního provozu stará Policie ČR.

### 6.1 BESIP

V souvislosti s větším prodejem osobních aut do soukromého vlastnictví v roce 1963 začal narůstat počet tragických nehod následkem dopravních nehod, kdy byla vytvořena „Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu“. A následně 1. května 1967 vznikl i její výkonný orgán, který byl označen zkratkou BESIP. (Historie BESIP, ©2019)

Zkratka BESIP je bezpečnost silničního provozu. BESIP se zabývá metodikou dopravní výchovy dětí a následně vytváří preventivní kampaně, které zaměřuje na všechny účastníky silničního provozu ke snížení dopravní nehodovosti a zvýšení informovanosti obyvatel.

V roce 2004 byla vládou ČR schválena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, při které byl stanoven cíl do roku 2010 snížit počet usmrcených osob následkem dopravní nehody v rámci českého silničního provozu na 50 % úroveň roku 2002, kdy stanovení cíle bylo hlavní činností BESIPu. Při porovnání statistik Policie ČR zjistíme, že ve sledovaném období počet dopravních nehod klesl o víc jak 50 % ale počet usmrcených osob následkem dopravní nehody se snížil jen o 43 %, kdy nebyl naplněn stanovený cíl. Stanovený cíl byl naplněn až o 3 roky později, kdy počet usmrcených osob následkem dopravní nehody na českých silnicích se snížil o více jak 50 %. Počet nehod a usmrcených je uveden k porovnání v tabulce č. 12.

Tabulka 16 - Vyhodnocení naplnění strategického cíle

Rok	Počet nehod	Počet usmrcených
2002	190 718	1 314
2010	75 522	753
2013	84 398	583

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

Každý kraj má jednoho krajského besipáka, který koordinuje činnost v rámci celého kraje. BESIP úzce spolupracuje s Policií ČR v terénu při různých preventivních kampaních v rámci celé republiky se zaměřením na problémové regiony, kdy podle hloubkové analýzy dopravní nehodovosti stanovují rizikové skupiny a vytváří cílené preventivní kampaně.

### 6.1.1 Preventivní kampaně BESIP

- **“Bezpečně za volantem – péče o zrak“** – celorepubliková kampaň zaměřená především na řidiče ve věku nad 40 let, aby si uvědomili nutnost péče o zrak v souvislosti s bezpečností řízení motorových vozidel. Preventivní akce, která je prováděna přímo v silničním provozu s Policií ČR.
- **Děláš to taky!** – kampaň formou 8 videospotů, zaměřujících se na špatné příklady rodičů před svými dětmi. Cíl kampaně je zdůraznit rodičům, že svým špatným příkladem v silničním provozu hazardují se životy svých dětí, které se učí od nich.
- **“Jsme vidět“** – kampaň BESIPU, do které se připojila Policie ČR s cílem zajistit v každé mateřské školce sadu reflexních vest pro děti a pedagogy. Preventivní akce, která je prováděna přímo v silničním provozu.
- **Nemyslíš, zaplatíš!** – kampaň zaměřena na věkovou skupinu 18+ a nejčastější příčiny dopravních nehod. Kampaň založená na ovlivnění chování negativním způsobem při vyvolání negativních emocí, která byla nejúčinnější.
- **“Neskákej mi pod kola!“** – bezpečnostní kampaň s DPP, ROPIDem, MHMP a Policií ČR, ke snížení srážek tramvají s chodci, kdy každoročně stoupá počet těchto střetů. Bezpečnostní kampaň propagována formou polepů tramvají a reklamním spotem.
- **#nepozornost zabíjí** – projekt s Českou asociací pojišťoven, kdy kampaň upozorňuje na rizika spojená s používáním mobilního telefonu za jízdy. Kampaň formou reklamních spotů hlavně v prostředí sociálních sítí.

- **Řídím, piju nealko pivo** – preventivní akce zaměřená hlavně na řidiče motorových vozidel s cílem upozornit je, jak důležité je dodržovat pravidlo, že alkohol za volant nepatří. Vzorní řidiči obdrží jako motivaci nealkoholické pivo. Preventivní akce, která je prováděna přímo v silničním provozu s Policií ČR.
- **Vědět znamená přežít!** – bezpečnostní kampaň vytvořená ČKP se zapojením BESIPu a Policie ČR, která je zaměřena na situaci po dopravní nehodě nebo poruše vozidla na silnicích. V rámci bezpečnostní kampaně byla vytvořena karta první pomoci (Příloha P1), karta bezpečného postupu při nehodě nebo poruše (Příloha P2) a video s názvem “Nejdůležitější lekce autoškoly“, ve kterém jsou reálné situace v reálném prostředí.
- **Vidíme se?** – preventivní kampaň zaměřená na děti, chodce a cyklisty si klade za cíl zviditelnit chodce a snížit nepříznivý vývoj příčin a následků dopravních nehod. Preventivní akce, která je prováděna přímo v silničním provozu s Policií ČR.

## 6.2 Policie ČR

Policie ČR se každodenně podílí na bezpečnosti silničního provozu pomocí zajišťování plynulosti a bezpečnosti silničního provozu nebo zajišťováním dohledu nad silničním provozem, kdy tuto činnost zajišťuje hlavně služba dopravní Policie ČR v rámci svých dopravních inspektorátů, které se nacházejí na každém teritoriu bývalých okresů. Dále bezpečnost silničního provozu zajišťují částečně základní útvar pořádkové Policie ČR, obecní a městské policie, celní správa a Centrum služeb pro silniční dopravu.

Služba dopravní Policie ČR je v prostředí silniční dopravy nezbytně nutný aktivní prvek, který pomocí legislativy, vlastních metod a prostředků zajišťuje regulaci rozvíjejícího se silničního provozu. Základní specifickou činností služby dopravní Policie ČR je zpracování dopravních nehod, při kterých se vede detailní evidence dopravní nehodovosti, která se vyhodnocuje hloubkovou analýzou, a na základě zjištěných informací se stanovují bezpečnostní opatření a výkon hlídek v rámci dohledu nad silničním provozem.

Prevence Policie ČR představuje výchovnou činnost v předcházení negativního a neadekvátního chování účastníků silničního provozu, které je v rozporu se zákonnými normami. Výchovná opatření Policie ČR se snaží předcházet výskytům nebezpečných jevů v silničním provozu, kdy lze výchovná opatření rozdělit do dvou hledisek:

- **plošné** – je směřováno od Policie ČR ke všem účastníkům silničního provozu, např. při změně zákona je vysvětlována a objasňována jeho úprava



- **výběrové** – je směřováno od Policie ČR k určité skupině účastníků silničního provozu, např. při zvýšené nehodovosti nových řidičů v dané lokalitě zajistit za pomoci středních škol přednášky v rámci kterých je potřeba působit výchovně.

Policie ČR umí kromě represivních opatření vůči řidičům používat i činnost preventivní s hlavním cílem snížit dopravní nehodovost a jejich následky. Preventivní činnost je zaměřena na věkovou kategorii dětí a mládeže.

Formy prevence, které využívá Policie ČR v silničním provozu:

- **dohled nad silničním provozem** – standardní činnost vykonávaná hlídkou
- **dopravně inženýrská činnost** – analýza nebezpečných míst a jejich úprava
- **organizace a řízení silničního provozu** – řízení dopravy pomocí centrálního pultu ve městech nebo ruční řízení křižovatek

### 6.2.1 Dopravně bezpečnostní akce Policie ČR s jejich vyhodnocením

V rámci dopravně bezpečnostní akce nazvané **Velikonoce** bylo v rámci prodlouženého víkendu v době velikonočních svátků nasazeno do výkonu služby 2 886 policistů, kteří zkontrolovali přes 35 000 vozidel v rámci České republiky, kdy zjistili 4 067 přestupků.

Tabulka 17 - Vyhodnocení akce Velikonoce

Přestupky	Počet přestupků
Porušení rychlosti	1 674
Nepoužití bezpečnostních pásů	515
Technický stav vozidla	873
Jízda bez řidičského průkazu	97
Vozidlo bez dálniční známky	120
Přestupky cyklistů	227
Alkohol u řidičů	104
Návykové látky u řidičů	35

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

V roce 2019 v rámci akce Velikonoce bylo zpracováno 937 dopravních nehod, při kterých bylo 6 osob usmrceno a 282 osob bylo zraněno. Při srovnání s předcházejícím rokem zjistíme, že vznikl nárůst o 263 nehod a o 117 osob bylo zraněno víc.

V rámci dopravně bezpečnostní akce nazvané **Speed Marathon**, která se koná v jeden den na celém území České republiky, kdy tato akce je předem medializovaná a občané jsou vyzváni k určení míst, kde řidiči porušují zákon překračováním rychlosti. Na určených místech se v rámci této akce provede měření rychlosti vozidel a dohled nad bezpečností

silničního provozu. Dne 18. dubna 2018 bylo do akce nasazeno celkem 811 dopravních policistů, kteří zkontrolovali téměř sedm tisíc vozidel, kdy zjistili porušení zákona v 3 266 případech, kdy z toho bylo porušení rychlosti v 2 609 případech.

### **6.2.2 Záchranný kruh**

Záchranný kruh je nezisková organizace, která realizuje, v úzké spolupráci z HZS ČR a ostatními složkami IZS a BESIPem celoplošnou kampaň TY TO ZVLÁDNEŠ, která sdružuje několik různých druhů kampaní, jako je kampaň: Požáry v domácnosti, První pomoc, Chodci nejsou nesmrtelní! a Vědět znamená přežít!.

Poslední zmiňovaná kampaň „Vědět znamená přežít!“ je určena pro širokou veřejnost a je zaměřena na nejčastější chyby „laických záchranářů“ při dopravních nehodách, kdy chyba při dopravní nehodě může stát někoho život. Tahle kampaň je zaměřena na záchranu lidského života při dopravní nehodě. V rámci kampaně bylo natočeno 10 krátkých spotů k základním úkonům a 1 komplexní video s postupem na místě dopravní nehody. Tato kampaň vyšla na necelé 4 milióny korun, kdy byla financována z Fondu zábrany škod. Tento fond spravuje Česká kancelář pojistitelů, kdy zdrojem tohoto fondu jsou 3 % z každého pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na území České republiky.

## 7 PRŮZKUMNÉ ŠETŘENÍ FORMOU DOTAZNÍKU

Průzkumné šetření bylo provedeno mezi řidiči motorových vozidel, při kterém jsem se zaměřil na znalost jejich práv a povinností jako účastníků dopravní nehody, a v poslední části průzkumného šetření jsem zjišťoval jejich názor na bezpečnost silničního provozu a s ním spojené preventivní kampaně. Zvolil jsem metodu kvantitativního výzkumu pomocí nestandardizováno dotazníku (viz. Příloha P1). Pro metodu průzkumného šetření jsem se rozhodl především proto, že budu moci oslovit větší počet respondentů. Dotazník jsem zpracoval v elektronické verzi přes webovou stránku survio.com.

Průzkumné šetření bylo zaměřeno především na řidiče motorových vozidel bez jakékoliv další podmínky, kdy se mi podařilo získat data od 180 respondentů. Dotazník byl sdílen v elektronické podobě prostřednictvím sociální sítě Facebook. Dotazník obsahoval 23 otázek, kdy otázky byly s jednou či více odpověďmi a 1 otázka byla vytvořena k postupnému seřazení správného postup na místě dopravní nehody podle respondentů.

Dotazník byl sestaven s cílem zjistit informovanost účastníků silničního provozu o jejich právech a povinnostech na místě dopravní nehody a zvládnutí správného postupu na místě dopravní nehody. Dotazník byl rozdělen do čtyř částí:

- obecná část – 7 otázek
- práva a povinnosti účastníků silničního provozu a jejich informovanost – 9 otázek
- bezpečnost v silničním provozu – 4 otázky
- preventivní kampaně – 3 otázky

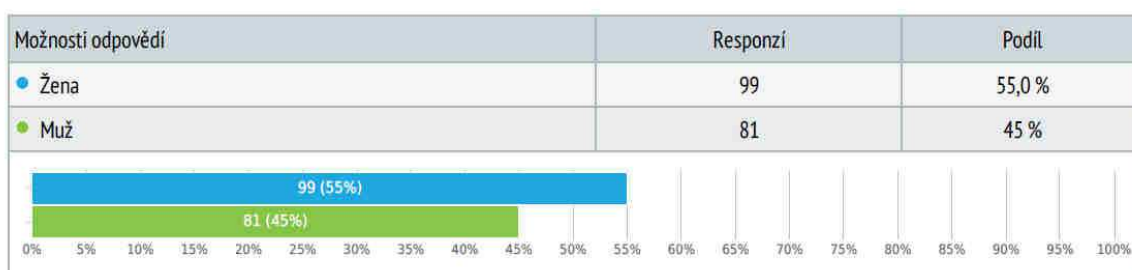
## 7.1 Výsledky dotazníkového šetření

Obecná část dotazníku byla zaměřena na zjištění základních údajů o respondentovi, jeho řídičské praxi a o vnímání sebe sama jako řidiče.

### Otázka č. 1 – Jaké je Vaše pohlaví?

- Muž
- Žena

Otázka č. 1 byla do dotazníku zařazena ke zjištění poměru mužských a ženských respondentů, kdy při sběru odpovědí byly aktivnější ženy. Poměr mužů a žen je znázorněn v grafu – Obr. 3.

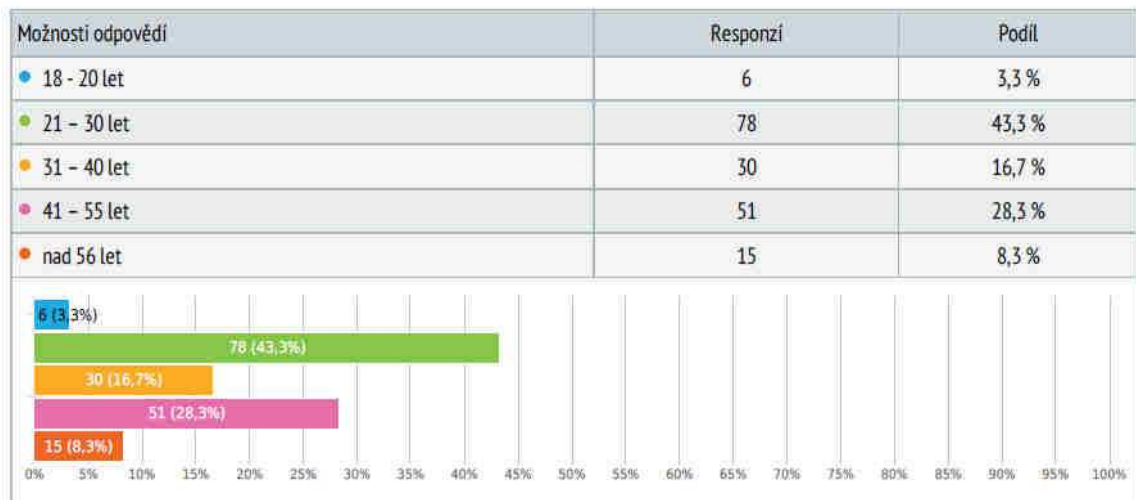


Obr. 3 – Pohlaví respondentů (zdroj: vlastní)

### Otázka č. 2 – Do jaké věkové kategorie patříte?

- 18 – 20 let
- 21 – 30 let
- 31 – 40 let
- 41 – 55 let
- nad 56 let

Otázka č. 2 byla v dotazníku zařazena ze stejného účelu jako otázka č. 1 ke zjištění věkové kategorie respondentů. V každém věkovém rozložení jsou zastoupeni respondenti, kdy nejméně respondentů je zastoupeno ve věkovém rozmezí 18 – 20 let a naopak nejvíce je ve věkovém rozmezí 21 – 30 let. Věkové složení respondentů je uvedeno v grafu – Obr. 4.

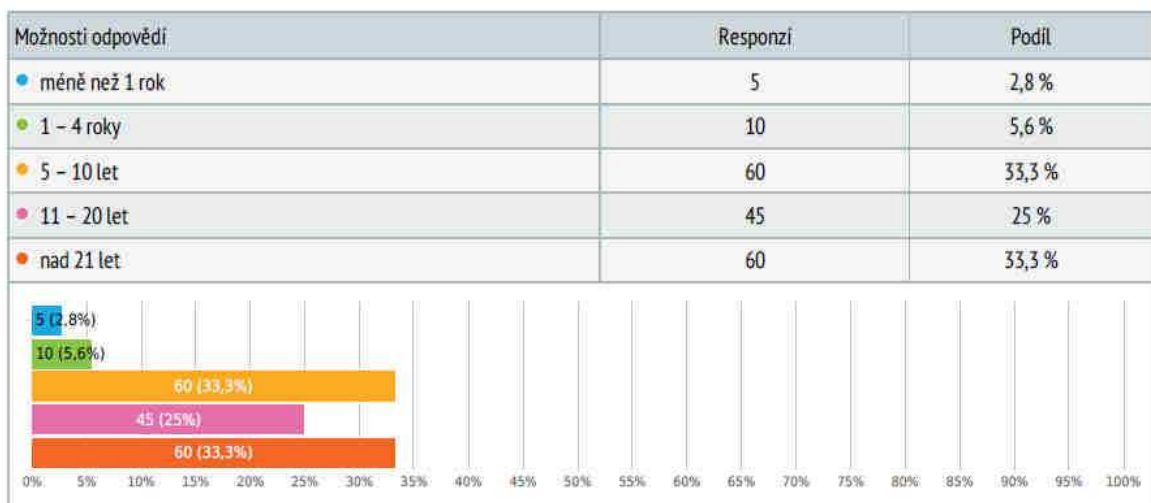


Obr. 4 – Věkové kategorie respondentů (zdroj: vlastní)

### Otázka č. 3 – Jak dlouho vlastníte řidičský průkaz?

- méně než 1 rok
- 1 – 4 roky
- 5 – 10 let
- 11 – 20 let
- nad 21 let

Cílem otázky č. 3 bylo zjištění, jak dlouho respondent vlastní řidičský průkaz, bez specifikací řidičského oprávnění. Nejvíce respondentů se shodným počtem bylo ve 2 kategoriích, a to v první kategorii 5 - 10 let a v druhé nad 21 let. Uvedeno v grafu - Obr. 5.

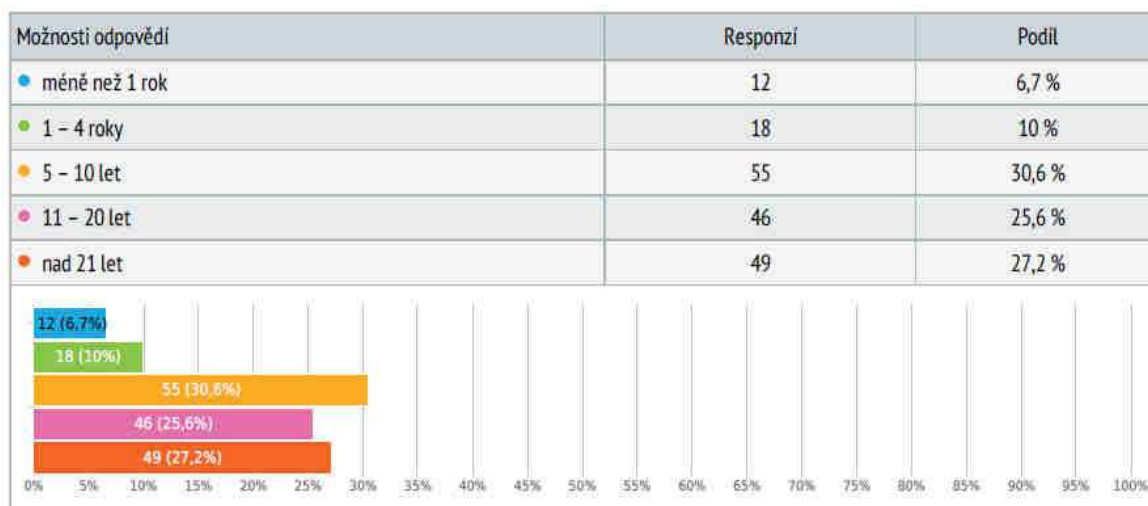


Obr. 5 – Délka řidičského průkazu respondentů (zdroj: vlastní)

#### Otázka č. 4 – Jaká je délka Vaší skutečné řidičské praxe? (jak dlouho skutečně řídíte motorové vozidlo)

- méně než 1 rok
- 1 – 4 roky
- 5 – 10 let
- 11 – 20 let
- nad 21 let

Otázka č. 4 byla zaměřena na skutečnou dobu řízení motorových vozidel, kdy porovnáním otázky č. 3 s otázkou č. 4 zjistíme, že respondenti se rozcházejí. Rozcházení respondentů znamená to, že respondent po absolvování autoškoly si převzal řidičský průkaz, ale nezačal aktivně řídit, kdy začal řídit až v pozdější době. Rozdělení v grafu – Obr. 6.



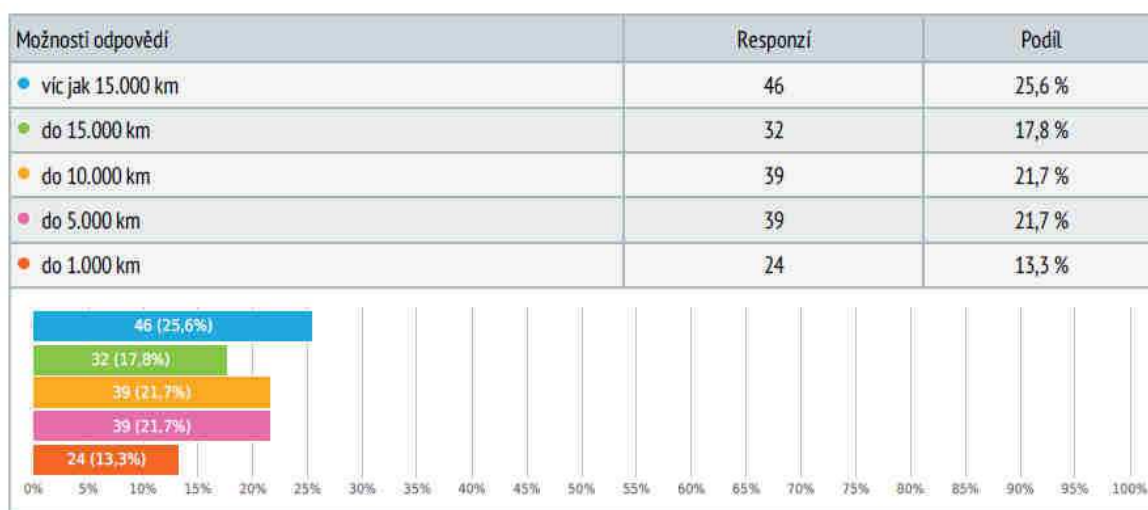
Obr. 6 – Skutečná řidičská praxe respondentů (zdroj: vlastní)

#### Otázka č. 5 – Kolik kilometrů přibližně ročně ujedete?

- víc jak 15.000 km
- do 15.000 km
- do 10.000 km
- do 5.000 km
- do 1.000 km

Otázka č. 5 nám vypovídá o aktivitě našich respondentů v počtu ujetých kilometrů za rok. Nejvíce respondentů se zařadilo do kategorie více jak 15.000 km, kdy velice aktivních řidičů tvoří 46 našich respondentů, a můžeme říct, že to jsou řidiči, kteří řídí vozidlo každý

den a s vozidlem jezdí i v práci. Na druhém místě se umístila kategorie do 10.000 km, kterou tvoří 39 respondentů, o kterých můžeme říct, že jsou aktivními řidiči v silničním provozu, kteří využívají vozidlo na jízdu do práce a ke svým každodenním potřebám po městě. Shodně se na druhém místě umístila i kategorie do 5.000 km, do které se zařadilo 39 respondentů. Tito respondenti využívají vozidlo na jízdu do práce jen občas a s vozidlem jezdí jen pro svou potřebu jako je nákup potravin nebo návštěva přátel. Nejméně respondentů se zařadilo do kategorie do 1.000 km, kdy tito respondenti jsou tzv. “sváteční řidiči“, kteří vyjíždí na silnici jen v nutnosti. Vyobrazeno v grafu – Obr. 7.

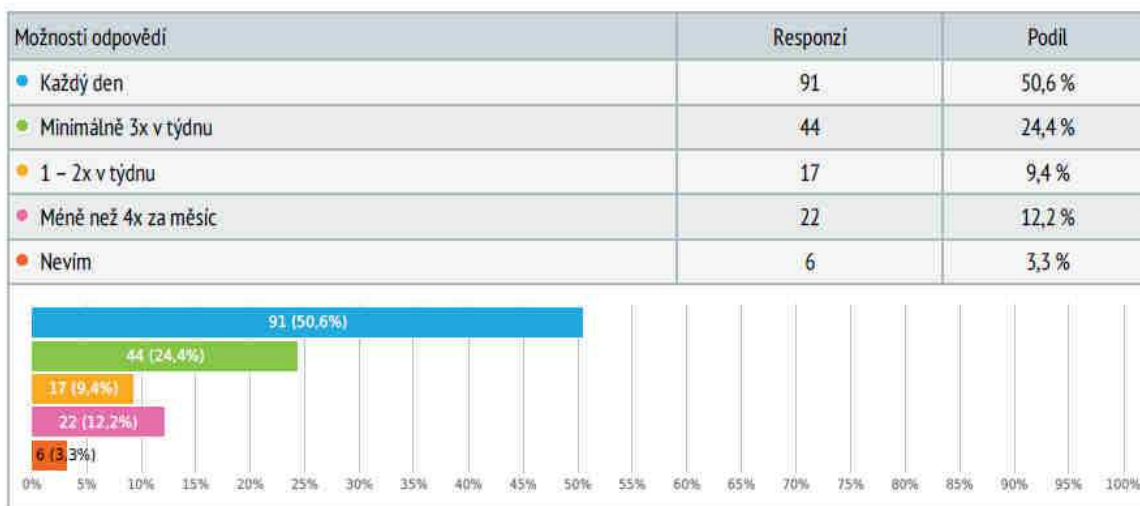


Obr. 7 – Rozdělení respondentů podle ujetých kilometrů (zdroj: vlastní)

#### Otázka č. 6 – Jak často řídíte motorové vozidlo?

- Každý den
- Minimálně 3x v týdnu
- 1 – 2x v týdnu
- Méně než 4x za měsíc
- Nevím

Otázka č. 6 nám udává četnost řízení motorových vozidel našich respondentů, kdy více jak polovina respondentů se zařadila do kategorie každý den, kdy těchto respondentů je 91. Tito respondenti tráví každý svůj den v silničním provozu a setkávají se s problematikou silniční bezpečnosti. Druhá početná kategorie je minimálně 3 x v týdnu, do které se zařadilo 44 respondentů a nejméně respondentů se zařadilo do kategorie nevím, kdy tito respondenti řídí vozidlo jen velice zřídka. Odpovědi jsou zobrazeny v grafu – Obr. 8.



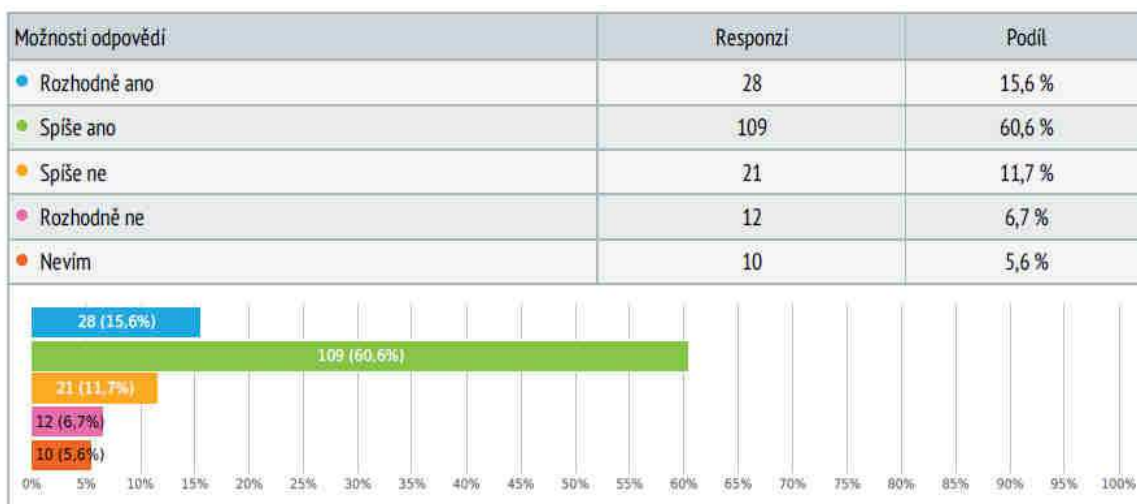
Obr. 8 – Rozdělení respondentů podle četnosti řízení (zdroj: vlastní)

**Otázka č. 7 – Považujete se za zkušeného a dobrého řidiče?**

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne
- Nevím

Otázka č. 7 byla do dotazníku zařazena a zkoumá subjektivní názor respondentů, kteří se mají zamyslet a zhodnotit sami sebe jako řidiče. Zajímalo mě, kolik respondentů si v řízení natolik věří, že se zařadí do kategorie rozhodně ano, a kolik respondentů bude vůči sobě sebekritických a zařadí se do kategorie rozhodně ne. Já sám řídím vozidlo každý den a ročně najedu přes 15.000 km, kdy sám sebe bych nezařadil do kategorie rozhodně ano, ale zařadil bych se do kategorie spíše ano, jelikož si myslím, že se mám ještě co učit a sbírat zkušenosti v řízení a ovládání vozidla hlavně v kritických situacích. Ze 180 respondentů se 109 zařadilo do kategorie spíše ano, 28 respondentů se zařadilo do kategorie rozhodně ano, 21 respondentů o sobě pochybuje a zařadili se do kategorie spíše ne, 12 respondentů je k sobě sebekritických, kdy se zařadili do kategorie rozhodně ne a 10 respondentů se neumělo zařadit ani do jedné kategorie. Rozdělení je zobrazeno v grafu – Obr. 9.





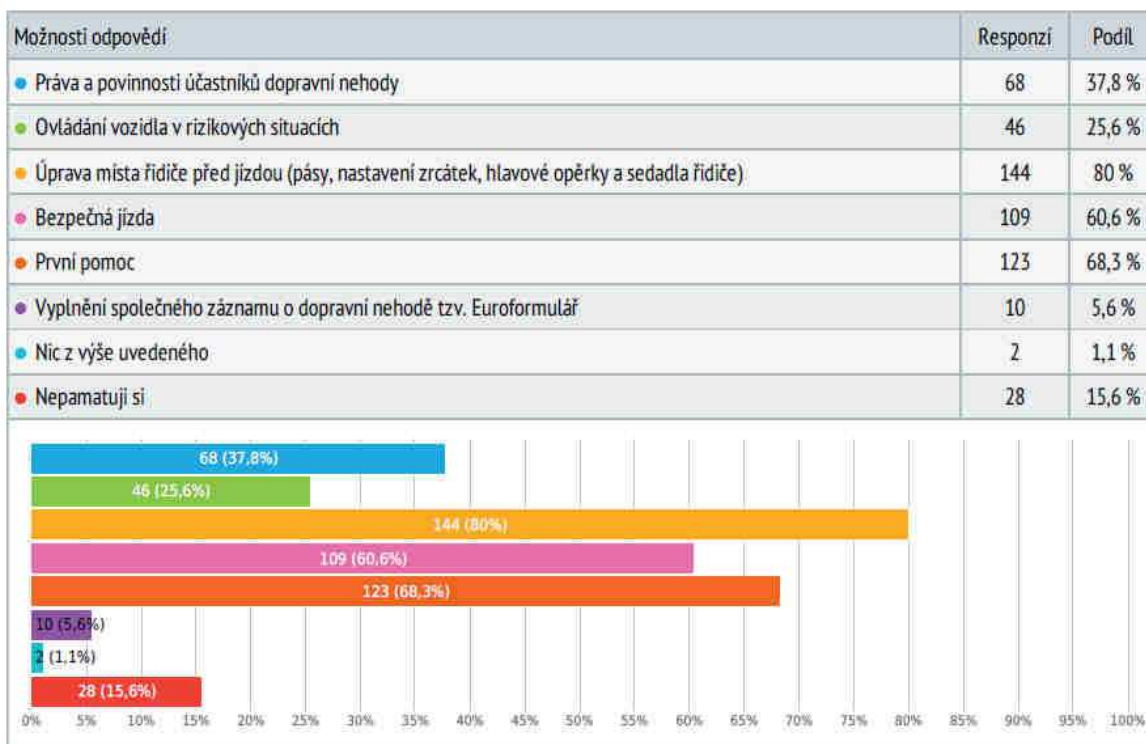
Obr. 9 – Sebehodnocení respondentů (zdroj: vlastní)

Druhá část dotazníku byla zaměřena na práva a povinnosti účastníků silničního provozu a jejich informovanost.

**Otázka č. 8 – Zahrnovala výuka v autoškole níže uvedené oblasti? (může být i více odpovědí)**

- Práva a povinnosti účastníku dopravní nehody
- Ovládnání vozidla v rizikových situacích
- Úprava místa řidiče před jízdou (pásky, nastavení zrcátek, hlavové opěrky a sedadla řidiče)
- Bezpečná jízda
- První pomoc
- Vyplnění společného záznamu o dopravní nehodě tzv. Euroformulář
- Nic z výše uvedeného
- Nepamatuji si

V otázce č. 8 měli respondenti zavzpomínat, co všechno obsahovala výuka autoškoly, kdy respondenti mohli zaznačit i více odpovědí u otázky. Rovných 80 % respondentů se shodlo, že výuka autoškoly obsahovala úpravu místa řidiče před jízdou a 68 % respondentů si vzpomnělo na první pomoc, která je u výuky autoškoly povinná a vždy ji vyučuje někdo ze zdravotnického personálu. Četnost odpovědí je znázorněna v grafu – Obr. 10.

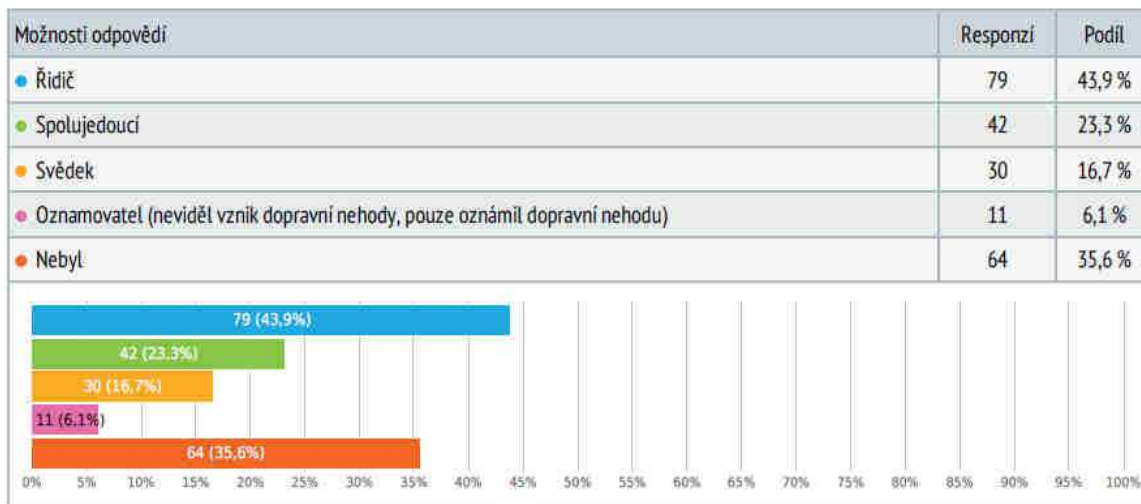


Obr. 10 – Obsah výuky v autoškole (zdroj: vlastní)

### Otázka č. 9 – Byl jste někdy účastníkem dopravní nehody? Pokud ano, tak který účastník?

- Řidič
- Spolujedoucí
- Svědek
- Oznamovatel (neviděl vznik dopravní nehody, pouze oznámil dopravní nehodu)
- Nebyl

Otázka č. 9 zjišťovala, kolik našich respondentů se již setkala s dopravní nehodou, a to jako přímý účastník nebo jen jako oznamovatel dopravní nehody. Příjemným zjištěním je to, že 64 respondentů se s dopravní nehodou ještě nesetkalo, což je pozitivní, jelikož každá dopravní nehoda má určitý psychický dopad na řidiče a ostatní účastníky dopravní nehody. Z respondentů se již 79 setkala s dopravní nehodou, při níž byli jako řidiči, kdy jsem dále nezjišťoval, jestli dopravní nehodu způsobili nebo byli poškozenými. Odpovědi jsou vyobrazeny v grafu – Obr. 11.

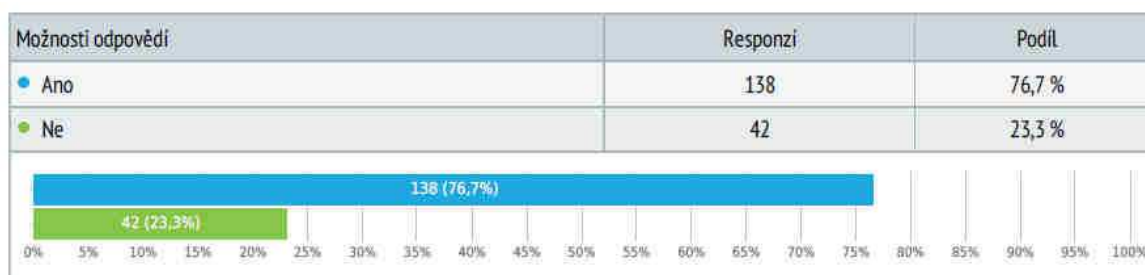


Obr. 11 – Rozdělení respondentů na účastníky dopravní nehody (zdroj: vlastní)

**Otázka č. 10 – Víte, co je společný záznam o dopravní nehodě tzv. Euroformulář?**

- Ano
- Ne

Otázka č. 10 zjišťovala u respondentů, jestli znají společný záznam o dopravní nehodě tzv. Euroformulář, který podle zákona o silničním provozu musí mít každý řidič ve svém vozidle nejen v České republice ale i v zahraničí v rámci Evropské unie. Odpovědi jsou znázorněny v grafu – Obr. 12.

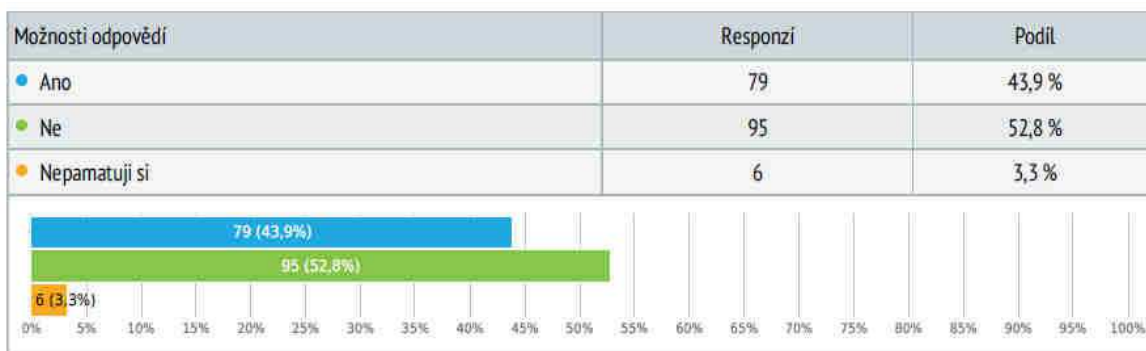


Obr. 12 – Povědomí o tzv. Euroformuláři (zdroj: vlastní)

**Otázka č. 11 – Vypisoval jste už někdy společný záznam o dopravní nehodě tzv. Euroformulář?**

- Ano
- Ne
- Nepamatuji si

Otázka č. 11 navazuje na otázku předchozí, kdy u respondentů zjišťuje, jestli již někdy vypisovali tzv. Euroformulář. Ze 180 respondentů již 79 muselo použít tzv. Euroformulář ke zpracování dopravní nehody, kdy přesně 79 respondentů odpovědělo u otázky č. 9, že byli účastníkem dopravní nehody a to řidičem, z čeho vyplývá, že si zpracovali dopravní nehodu účastníci sami mezi sebou bez přítomnosti Policie ČR. Odpovědi jsou znázorněny v grafu – Obr. 13.



Obr. 13 – Použití tzv. Euroformuláře (zdroj: vlastní)

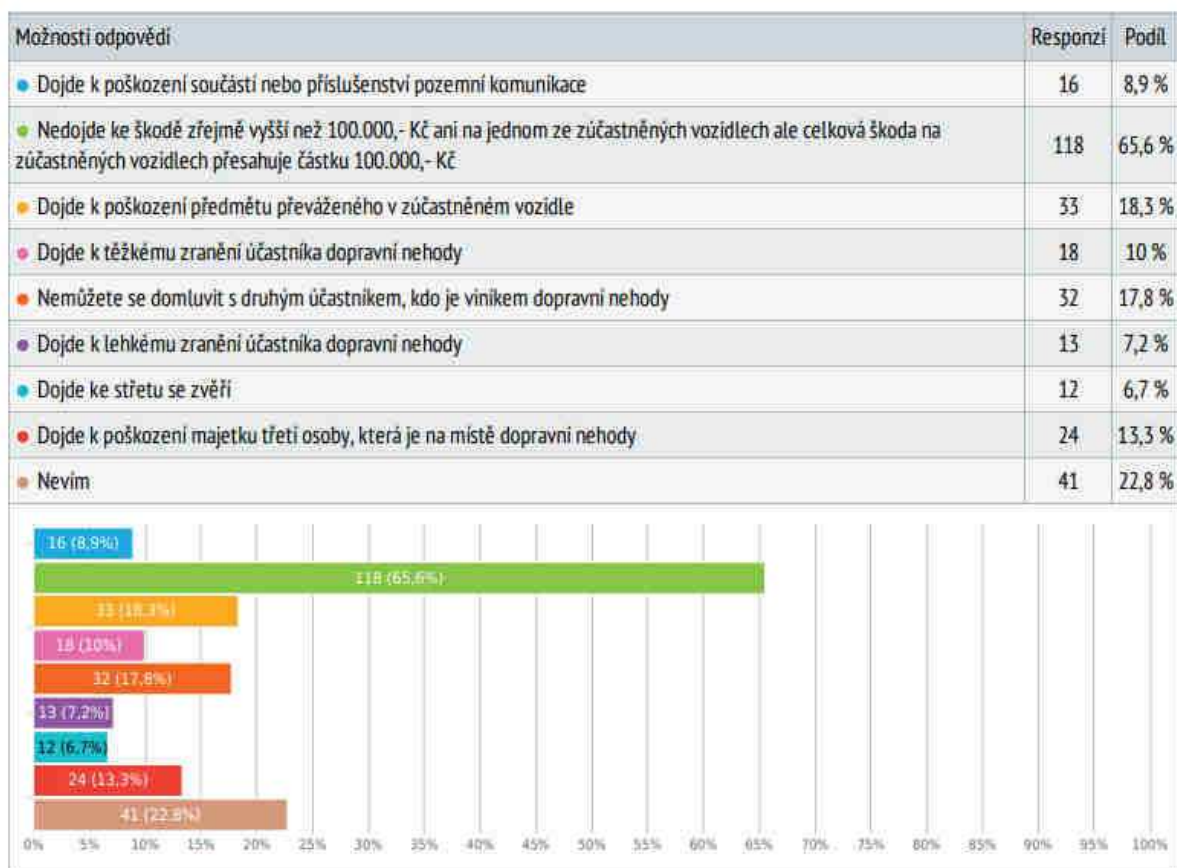
#### Otázka č. 12 – Při jaké dopravní nehodě můžou účastníci zpracovat dopravní nehodu na tzv. Euroformulář.

- Dojde k poškození součástí nebo příslušenství pozemní komunikace
- Nedojde ke škodě zřejmě vyšší než 100.000,- Kč ani na jednom ze zúčastněných vozidlech, ale celková škoda na zúčastněných vozidlech přesahuje částku 100.000,- Kč
- Dojde k poškození předmětu převáženého v zúčastněném vozidle
- Dojde k těžkému zranění účastníka dopravní nehody
- Nemůžete se domluvit s druhým účastníkem, kdo je viníkem dopravní nehody
- Dojde k lehkému zranění účastníka dopravní nehody
- Dojde ke střetu se zvěří
- Dojde k poškození majetku třetí osoby, která je na místě dopravní nehody
- Nevím

Otázka č. 12 je jednou ze stěžejních otázek v tomto dotazníku, kdy jsem zjišťoval u respondentů, jestli ví, ve kterých případech můžou využít tzv. Euroformulář ke zpracování dopravní nehody, aniž by museli přivolat na místo dopravní nehody Policii ČR. V rámci otázky byly pouze 4 odpovědi správné, kdy správné odpovědi byly:

1. škoda nepřesahuje částku zřejmě vyšší než 100 000 Kč ani na jednom ze zúčastněných vozidlech,
2. dojde k poškození předmětu převáženého ve zúčastněném vozidle,
3. nemůžete se domluvit s druhým účastníkem, kdo je viníkem dopravní nehody,
4. dojde k poškození majetku třetí osoby, která je na místě dopravní nehody

Ze 180 respondentů odpovědělo 41, že neví, kdy můžou využít tzv. Euroformulář ke zpracování dopravní nehody. Četnost odpovědí je znázorněna v grafu – Obr. 14.



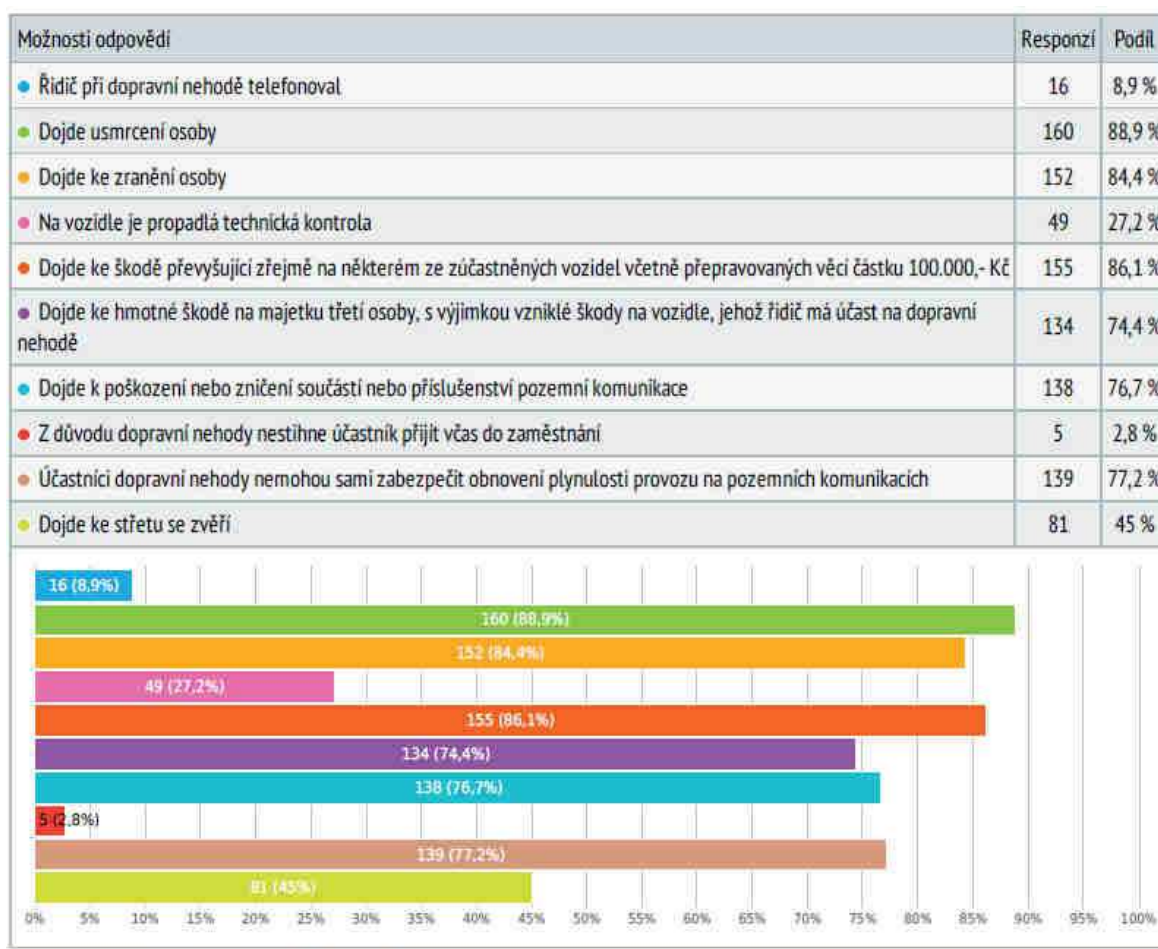
Obr. 14 – Zpracování nehody na tzv. Euroformulář (zdroj: vlastní)

### Otázka č. 13 – V jakém případě musí účastníci dopravní nehodu oznámit Policii ČR?

- Řidič při dopravní nehodě telefonoval
- Dojde usmrcení osoby
- Dojde ke zranění osoby
- Na vozidle je propadlá technická kontrola

- Dojde ke škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100.000,- Kč
- Dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou vzniklé škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě
- Dojde k poškození nebo zničení součástí nebo příslušenství pozemní komunikace
- Z důvodu dopravní nehody nestihne účastník přijít včas do zaměstnání
- Účastníci dopravní nehody nemohou sami zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích
- Dojde ke střetu se zvěří

Otázka č. 13 je další stěžejní otázkou v rámci dotazníku, kdy jsem u respondentů zjišťoval, jestli ví, při kterých dopravních nehodách jim vzniká tzv. oznamovací povinnost vůči Policii ČR. V případě neoznámení dopravní nehody řidičem, který měl účast na dopravní nehodě, dojde u řidiče k udělení sankce, která spočívá ve finančním postihu a bodovém ohodnocení do evidenční karty řidiče. Odpovědi jsou vyobrazeny v grafu – Obr. 15.



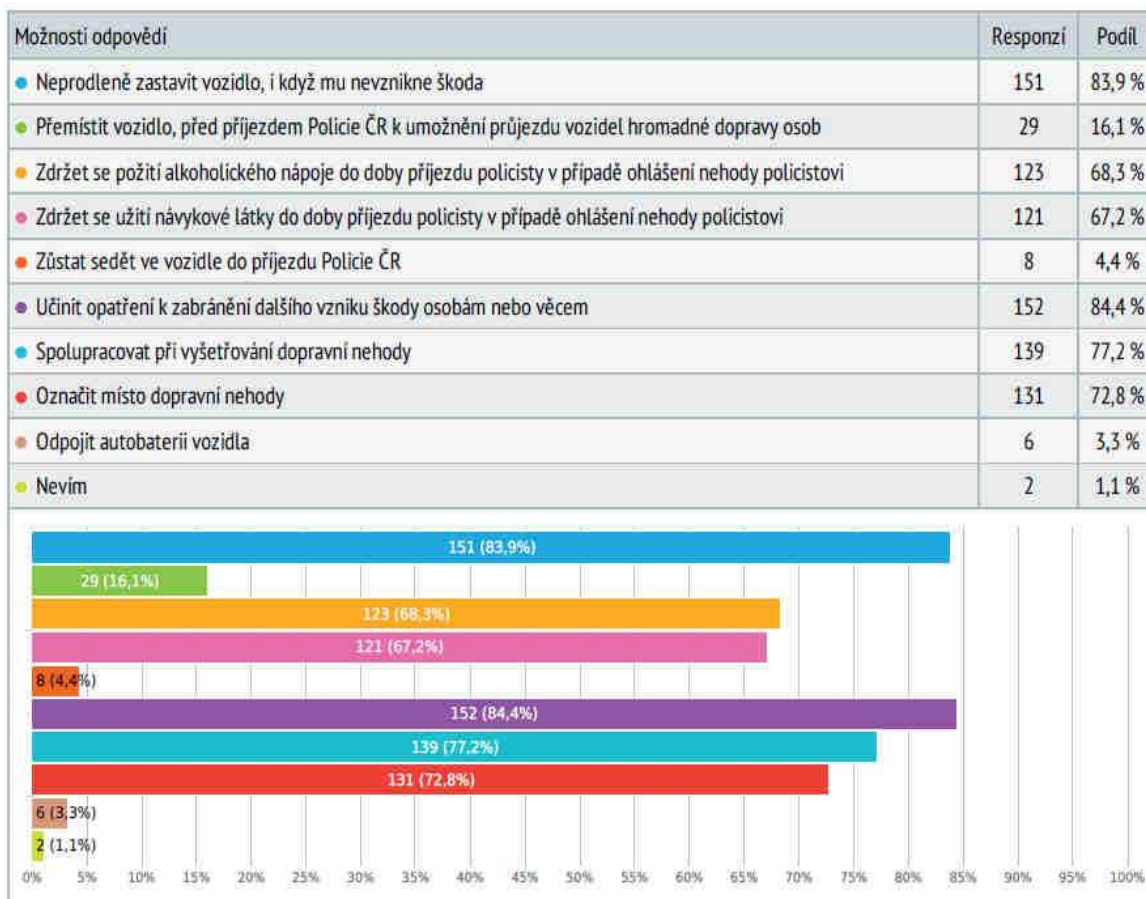
Obr. 15 – Oznamovací povinnost účastníků nehody (zdroj: vlastní)

**Otázka č. 14 – Jaké jsou povinnosti řidiče, který měl účast na dopravní nehodě?**

- Neprodleně zastavit vozidlo, i když mu nevznikne škoda
- Přemístit vozidlo před příjezdem Policie ČR k umožnění průjezdu vozidel hromadné dopravy osob
- Zdržet se požití alkoholického nápoje do doby příjezdu policisty v případě ohlášení nehody policistovi
- Zdržet se užití návykové látky do doby příjezdu policisty v případě ohlášení nehody policistovi
- Zůstat sedět ve vozidle do příjezdu Policie ČR
- Učinit opatření k zabránění dalšího vzniku škody osobám nebo věcem
- Spolupracovat při vyšetřování dopravní nehody
- Označit místo dopravní nehody
- Odpojit autobaterii vozidla
- Nevím

Otázka č. 14 se zaměřovala na povinnosti účastníků na místě dopravní nehody, kdy jsem překvapen odpověďmi, jelikož jsem do otázky zakombinoval dvě odpovědi, které nejsou správné. Ze 180 respondentů 6 označilo nesprávnou odpověď odpojit autobaterii, kdy si myslím, že na místě dopravní nehody není čas a v mnoha případech ani možnost hledat ve vozidle autobaterii. Natož aby řidič měl při ruce správnou velikost klíče k povolení svorky na autobaterii a mohl ji následně odpojit. Druhá nesprávná odpověď, kterou označilo 8 respondentů, byla celkem věrohodná, a to zůstat sedět ve vozidle do příjezdu Policie ČR. U dopravních nehod, které se již staly, je kladen velký důraz na to, aby nedošlo k dalšímu zranění účastníků nehody, a proto se doporučuje místo dopravní nehody řádně označit a po nehodě opustit vozidlo a stát za krajnicí komunikace, např. na dálnici stát až za svodidly nebo protihlukovou stěnou. Správné otázky, které z mého pohledu byly úplnou samozřejmostí, že je respondenti označí správně, jako zdržet se požití alkoholického nápoje do příjezdu Policie ČR, označilo jen 123 respondentů a otázku zdržet se užití návykové látky do příjezdu Policie ČR označilo ještě o dva respondenty méně, takže respondentům asi nepřijdou tyto povinnosti jako důležité. Nejvíce respondentů, a to 152, označilo jako nejdůležitější otázku učinit opatření k zabránění dalšího vzniku škody osobám nebo věcem a otázku neprodleně zastavit vozidlo, i když mu nevznikne škoda, označilo 151 respondentů. Tyto odpovědi mě překvapují, jelikož se setkávám s velice častým újezdem od dopravních nehod, viz. výše uvedená statistika, kdy řidič z místa ujel. Účastníci dopravní nehody po je-

jím zadokumentování a naložení vozidel na odtahová vozidla rádi nechávají na komunikaci střepey a plasty, aniž by většinu napadlo bez upozornění Policie ČR komunikaci aspoň částečně uklidit, aby nikomu dalšímu nevznikla škoda na vozidle, např. poškození vozidla od plastů nebo kovových částí z vozidla. Odpovědi jsou vyobrazeny v grafu – Obr. 16.



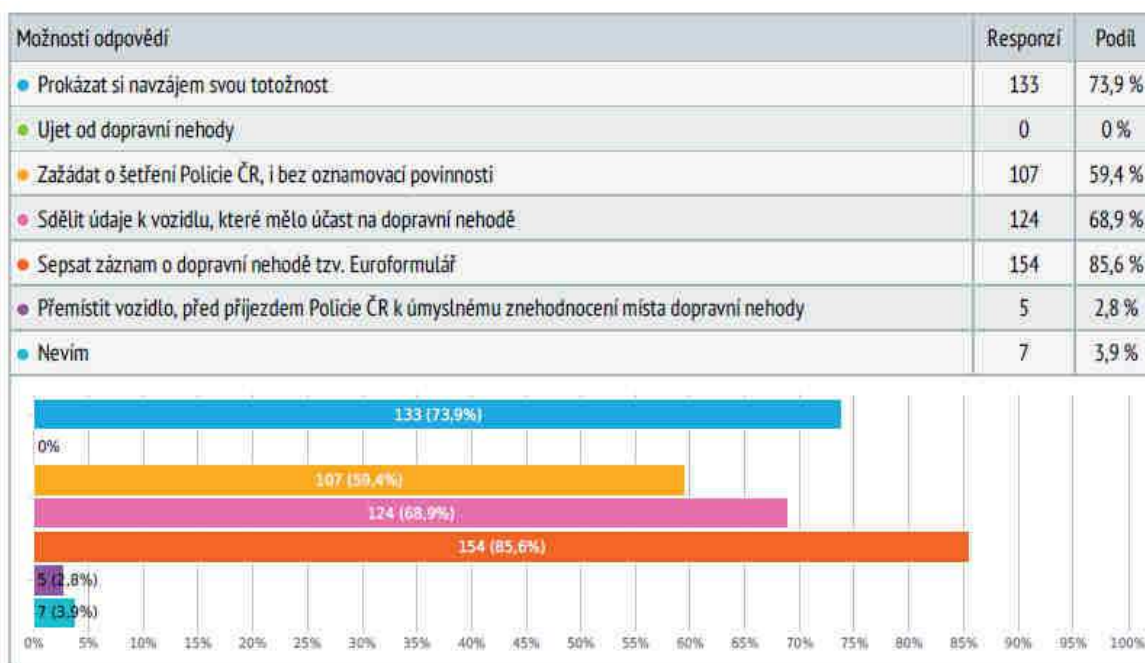
Obr. 16 – Povinnosti řidiče na místě dopravní nehody (zdroj: vlastní)

### Otázka č. 15 – Jaká jsou práva účastníků dopravní nehody?

- Prokázat si navzájem svou totožnost
- Ujet od dopravní nehody
- Zažádat o šetření Policie ČR, i bez oznamovací povinnosti
- Sdělit údaje k vozidlu, které mělo účast na dopravní nehodě
- Sepsat záznam o dopravní nehodě tzv. Euroformulář
- Přemístit vozidlo, před příjezdem Policie ČR k úmyslnému znehodnocení místa dopravní nehody
- Nevím



Otázka č. 15 byla zaměřena na znalost práv účastníků dopravní nehody, kdy respondenti z více jak 60 % odpověděli na 4 otázky správně. Ze 180 respondentů si myslí 5 z nich, že mají právo na přemístění vozidla před příjezdem Policie ČR k úmyslnému znehodnocení místa dopravní nehody, kdy tímto jednáním se dopouští účastník přestupku podle zákona o silničním provozu. Nejvíce respondentů, a to 154, odpovědělo na otázku, že mají právo sepsat záznam o dopravní nehodě tzv. Euroformulář. V práci se s kolegy setkáváme s tím, že nám pravidelně, a to minimálně 2 až 3 za týden, dojdou oznámit dopravní nehodu, která se stala před několika dny, týdny i měsíci, kdy k druhému účastníku mají pouze telefon nebo jen registrační značku vozidla, jelikož si mezi sebou nese-psali Euroformulář. Odpovědi jsou vyobrazeny v grafu – Obr. 17.



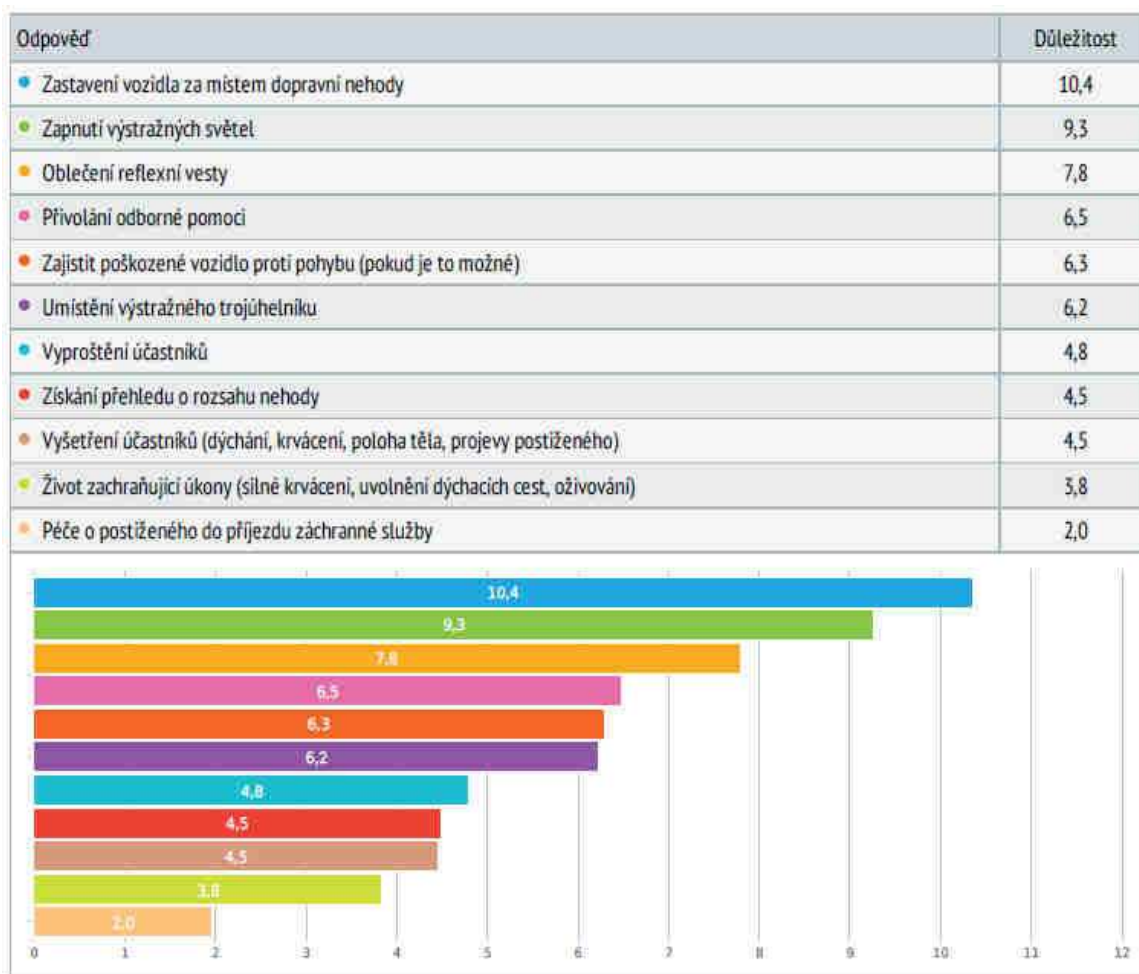
Obr. 17 – Práva účastníků dopravní nehody (zdroj: vlastní)

#### Otázka č. 16 – Jak byste seřadili prvotní úkony na místě dopravní nehody?

- Zastavení vozidla za místem dopravní nehody
- Zapnutí výstražných světel
- Oblečení reflexní vesty
- Přivolání odborné pomoci
- Zajistit poškozené vozidlo proti pohybu (pokud je to možné)
- Umístění výstražného trojúhelníku

- Vyproštění účastníků
- Získání přehledu o rozsahu nehody
- Vyšetření účastníků (dýchání, krvácení, poloha těla, projevy postiženého)
- Život zachraňující úkony (silné krvácení, uvolnění dýchacích cest, oživování)
- Péče o postiženého do příjezdu záchranné služby

Otázka č. 16 byla zaměřena na prvotní úkony a poskytnutí první pomoci na místě dopravní nehody, kdy respondenti měli seřadit odpovědi tak, jak by je vykonávali na místě dopravní nehody. Výsledkem jsou seřazené odpovědi v průměrném pořadí podle důležitosti dle respondentů. První 3 úkony zařadili respondenti správně, a to zastavení vozidla, zapnutí výstražných světel a oblečení reflexní vesty. Další 3 úkony mají od respondentů podobnou důležitost, jelikož se v těchto úkonech rozhodovali mírně odlišně a 2 úkony v celku důležité odsunuli respondenti v pořadí dál. Správně by měly být úkony dál seřazené v pořadí - umístění výstražného trojúhelníku, získání přehledu o rozsahu nehody, zajistit poškozené vozidlo proti pohybu a následně by mělo být v pořadí buď přivolání odborné pomoci, nebo život zachraňující úkony, kdy u těchto dvou bodů lze zaměnit pořadí. Názory o těchto dvou bodech, jak by měly jít po sobě, se liší, kdy jeden uvádí, že na prvním místě je život, a druhý názor říká, nejdříve volejte odbornou pomoc, která Vám bude následně celou dobu pomáhat a radit. Přikláním se k druhému názoru, jelikož v době moderní technologie není problém vytočit telefonní kontakt, přepnout telefon na hlasitý odposlech a ihned začít poskytovat první pomoc, kdy na druhé straně sedí osoba zkušená v oblasti první pomoci, které stačí popsat zranění či stav poraněného a osoba na telefonu obratem odpovídá postupy, které se mají na místě nehody vykonat. Poslední 3 úkony by měly být v následném pořadí a to vyproštění účastníků, pokud jim hrozí nebezpečí nebo nelze je řádně ošetřit, vyšetření účastníků a poslední bod se respondentům povedlo umístit na správné poslední místo, kdy už jen zajišťují péči o postižené do příjezdu odborné pomoci a kontrolují jejich zdravotní stav. Přehled seřazených odpovědí od respondentů je vyobrazen v grafu – Obr. 18.



Obr. 18 – Prvotní úkony na místě dopravní nehody (zdroj: vlastní)

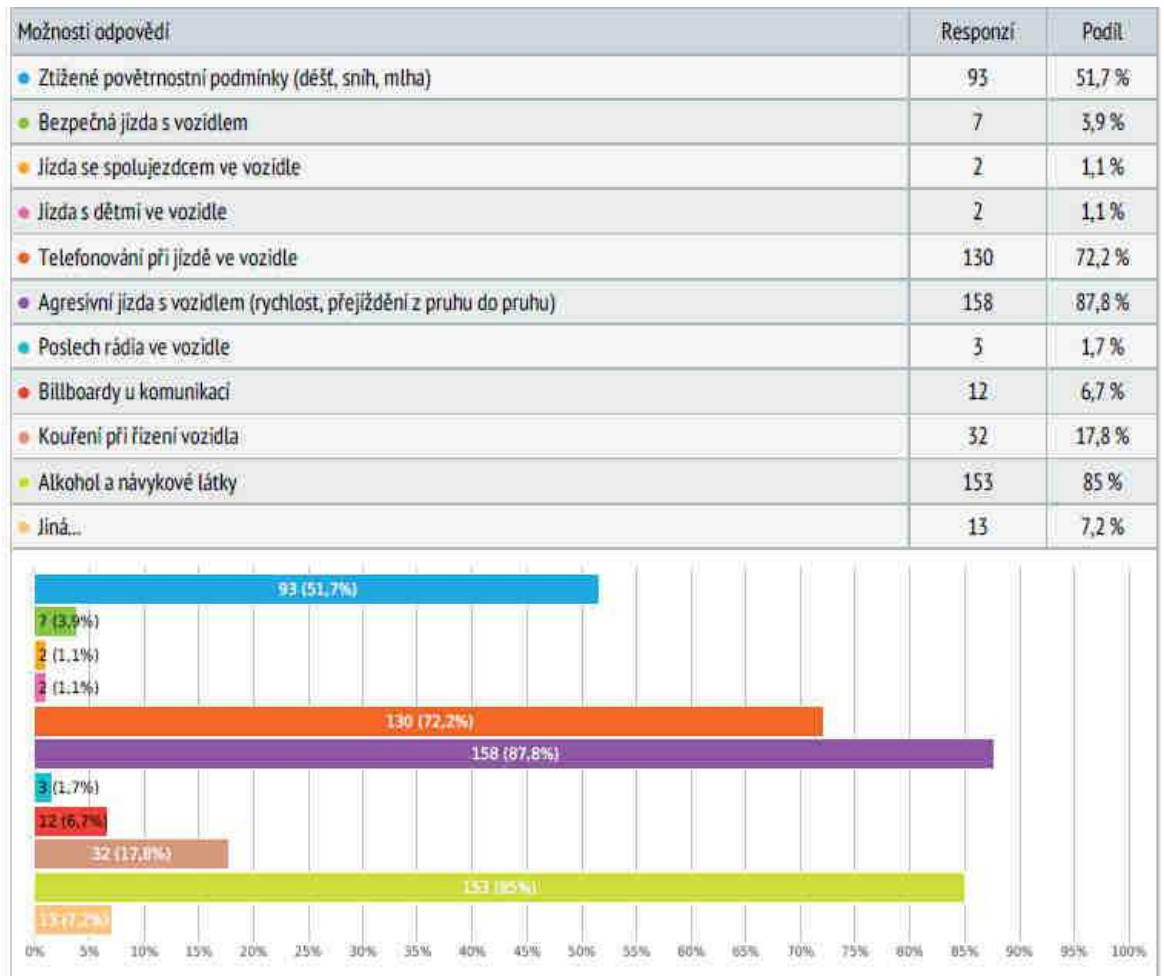
Třetí část dotazníku byla zaměřena na bezpečnost jízdy v silniční dopravě, kde jsem zjišťoval, co vede řidiče k bezpečnější jízdě a co je naopak rozptyluje.

#### Otázka č. 17 – Jaký je podle Vás nejčastější důvod vzniku dopravní nehody?

- Ztížené povětrnostní podmínky (déšť, sníh, mlha)
- Bezpečná jízda s vozidlem
- Jízda se spolujezdcem ve vozidle
- Jízda s dětmi ve vozidle
- Telefonování při jízdě ve vozidle
- Agresivní jízda s vozidlem (rychlost, přejíždění z pruhu do pruhu)
- Poslech rádia ve vozidle
- Billboardy u komunikací
- Kouření při řízení vozidla

- Alkohol a návykové látky
- Jiná...

V otázce č. 17 měli respondenti uvést, co si myslí, že je nejčastější důvod vzniku dopravní nehody. Ze 180 respondentů jich 158 označilo jako odpověď agresivní jízdu s vozidlem a až na druhém místě je odpověď alkohol a návykové látky, kdy dle statistik Policie ČR je více dopravních nehod zaviněno rychlostí a přejížděním z pruhu do pruhu než jízdou pod alkoholem, ale následky jsou vždy závažnější a vyšší v případě dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu. Odpověď jízda se spolujezdcem ve vozidle a odpověď jízda s dětmi ve vozidle měly nejméně odpovědí a to shodně po 2, kdy neukázněný spolujezdec zasahující do řízení může být důvod vzniku dopravní nehody, ale zatím jsem se s takovou nehodou nesetkal. Naopak jízda s dětmi ve vozidle je příčinou vzniku dopravní nehody, kdy rodič posadí dítě na sedadlo spolujezdce vedle sebe, aby na něj dosáhl, a když dítěti něco spadne nebo začne brečet, tak se řidič začne věnovat více dítěti než řízení svého vozidla. V rámci práce při dopravních nehodách jsem již 4 dopravní nehody zpracovával, kdy příčinou vzniku bylo, že řidič podával hračku nebo držel lahvičku či dudlík dítěti, kdy přehlídl stojící nebo brzdící vozidlo a došlo k nehodě. Při jedné dopravní nehodě vyjel řidič v levotočivé zatáčce mimo komunikaci, kde narazil přední částí vozidla do vzrostlého stromu. Naštěstí ani při jedné dopravní nehodě nedošlo ke zranění dítěte. Řidiči, kteří si své děti posadí na sedadlo spolujezdce do druhé řady, sice sledují své děti zpětným zrcátkem, ale neodvádí to jejich pozornost, jako v případě, když dítě sedí na sedadle vedle nich a oni musí pootočit hlavu a sklopit zrak směrem k dítěti. Když dítě něco moc potřebuje, tak je řidič nucen zastavit vozidlo a potom se začne zajímat o potřeby dítěte. V případě, že respondent zvolil odpověď jiná, byl vyzván, aby svou odpověď doplnil slovně. Mezi nejčastějšími odpověďmi zaznělo porušení dopravních předpisů a nepozornost řidičů. Odpovědi respondentů jsou znázorněny v grafu – Obr. 19.

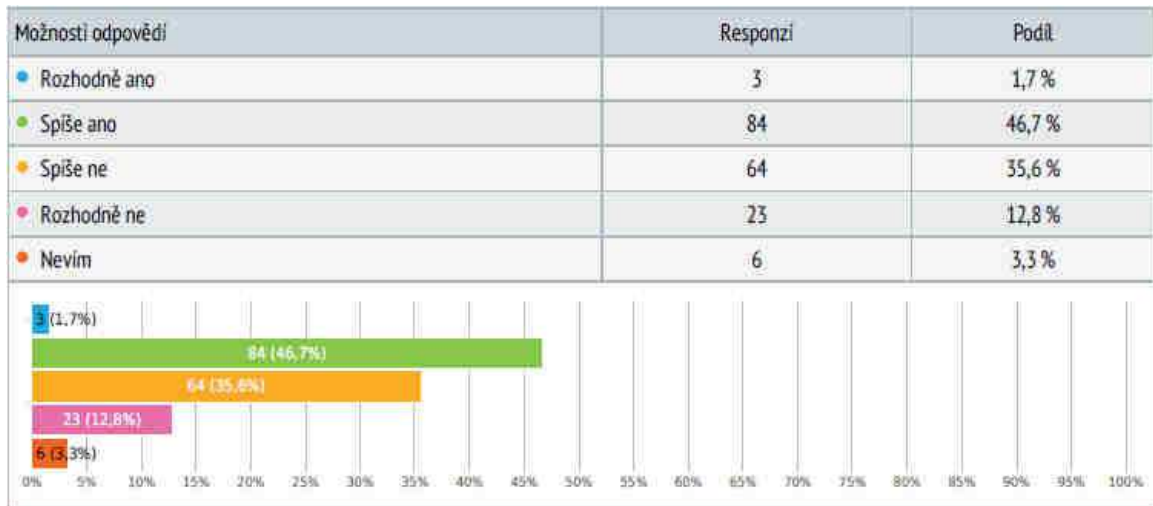


Obr. 19 – Důvody vzniku dopravní nehody (zdroj: vlastní)

**Otázka č. 18 – Cítíte se jako účastníci silničního provozu v České republice bezpečně?**

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne
- Nevím

Otázka č. 18 byla zařazena do dotazníku ke zjištění, zda se respondenti cítí bezpečně na českých silnicích. Respondenti odpověděli, že 87 z nich se cítí bezpečně a 87 z nich se bezpečně necítí, 6 respondentů se nebylo schopno rozhodnout, jak se na českých silnicích cítí. Odpovědi jsou zobrazeny v grafu – Obr. 20.

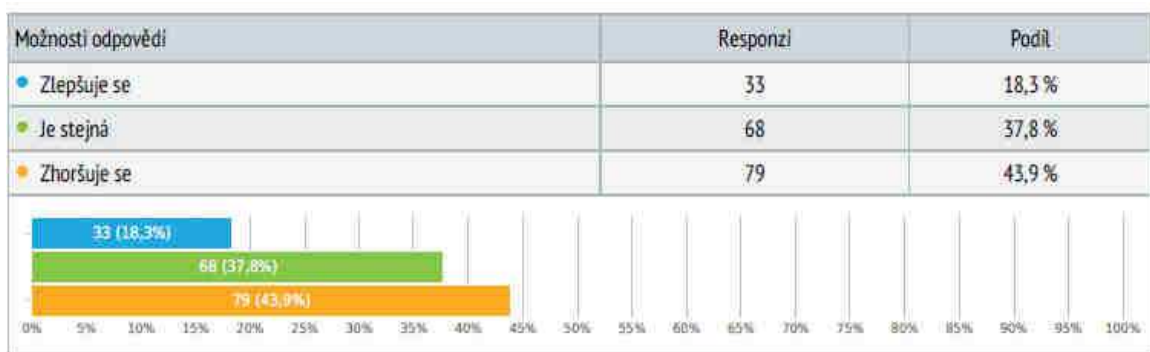


Obr. 20 – Názor na bezpečí v silničním provozu v ČR (zdroj: vlastní)

**Otázka č. 19 – Bezpečnost v silniční dopravě se podle Vás?**

- Zlepšuje se
- Je stejná
- Zhoršuje se

V otázce č. 19 museli respondenti zhodnotit, jestli se bezpečnost v silniční dopravě mění, nebo zůstává stejná. Odpovědi jsou zobrazeny v grafu – Obr. 21.



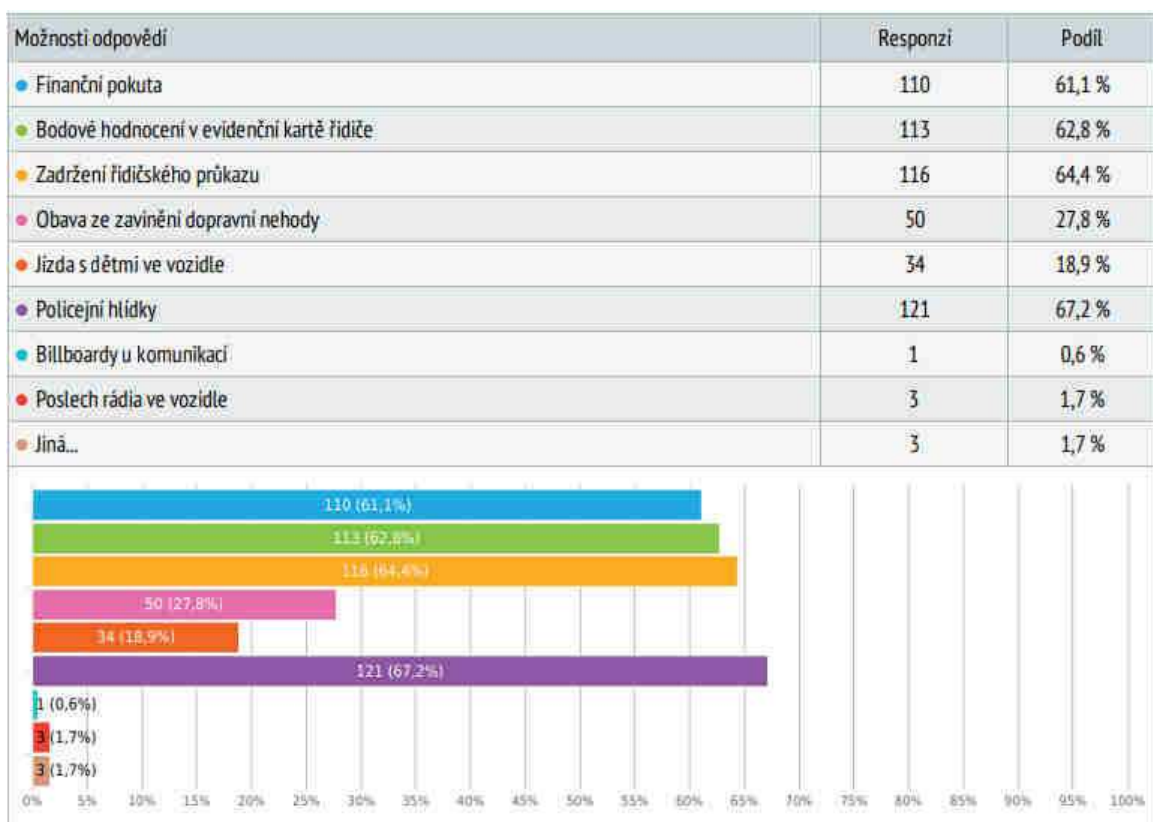
Obr. 21 – Názor na změnu bezpečnosti v silničním provozu ČR (zdroj: vlastní)

**Otázka č. 20 – Co si myslíte, že přispívá k dodržování pravidel silničního provozu?**

- Finanční pokuta
- Bodové hodnocení v evidenční kartě řidiče
- Zadržení řidičského průkazu
- Obava ze zavinění dopravní nehody

- Jízda s dětmi ve vozidle
- Policejní hlídky
- Billboardy u komunikací
- Poslech rádia ve vozidle
- Jiná...

V otázce č. 20 měli respondenti uvést, co si myslí, že přispívá k dodržování pravidel silničního provozu. Nejvíce respondentů si myslí, že policejní hlídky přispívají k dodržování pravidel silničního provozu. Ve vlastních odpovědích zaznělo školení řídicích technik a diskuze o dopravních situacích. Odpovědi respondentů jsou znázorněny v grafu – Obr. 22.



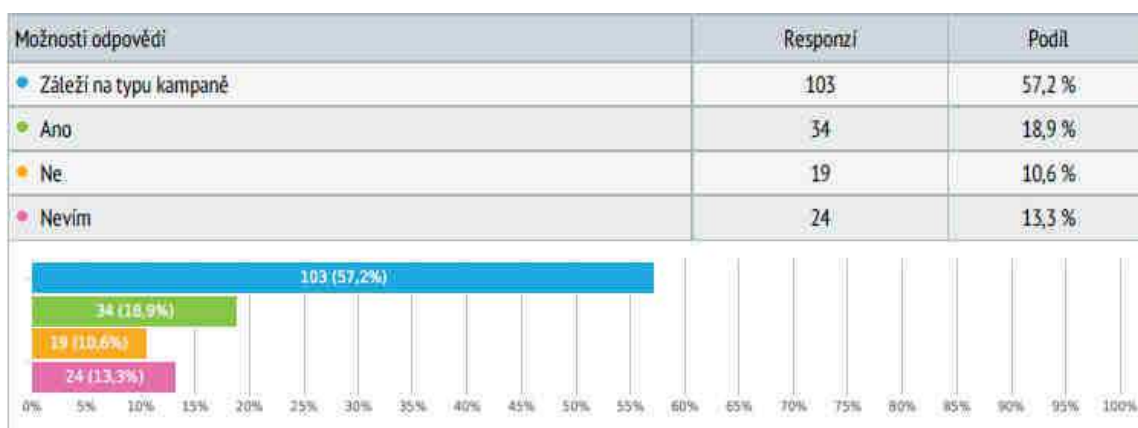
Obr. 22 – Motivace k dodržování silničních pravidel (zdroj: vlastní)

Čtvrtá a poslední část dotazníku byla zaměřena na preventivní kampaně v silniční dopravě, kde jsem u řidičů zjišťoval, jestli ví, kdo vytváří preventivní kampaně a jaká je jejich účinnost.

#### Otázka č. 21 – Myslíte si, že preventivní kampaně jsou účinné?

- Záleží na typu kampaně
- Ano
- Ne
- Nevím

Otázka č. 21 byla zaměřena na účinnost preventivních kampaní v rámci silničního provozu. Souhrn odpovědí je znázorněn v grafu – Obr. 23.



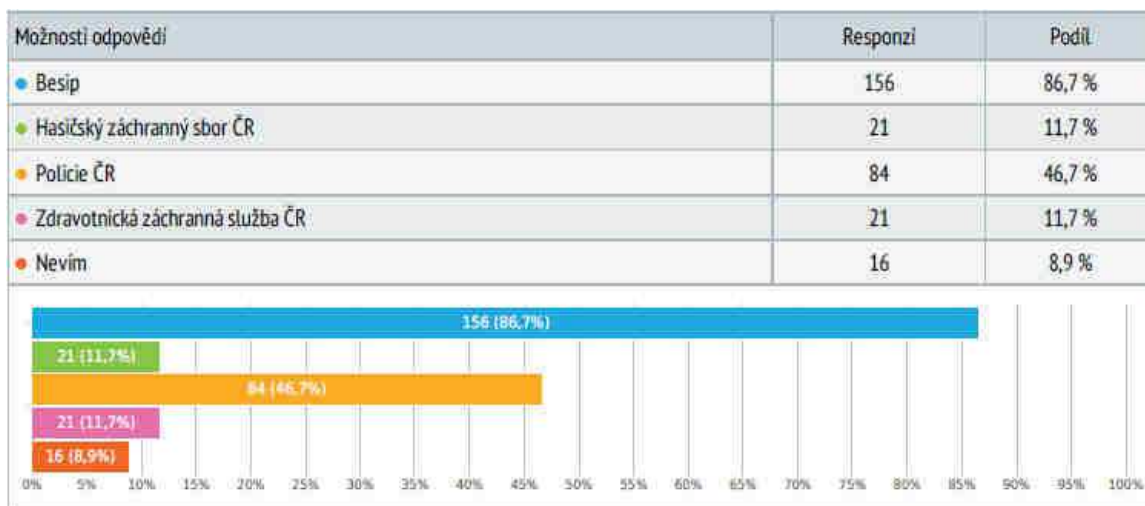
Obr. 23 – Účinnost preventivních kampaní (zdroj: vlastní)

#### Otázka č. 22 – Kdo vytváří preventivní kampaně k silniční dopravě na území České republiky?

- Besip
- Hasičský záchranný sbor ČR
- Policie ČR
- Zdravotnická záchranná služba ČR
- Nevím

V otázce č. 22 respondenti označovali tvůrce preventivních kampaní vytvářených ke zvýšení bezpečnosti na českých silnicích. Odpovědi zobrazeny v grafu – Obr. 24.



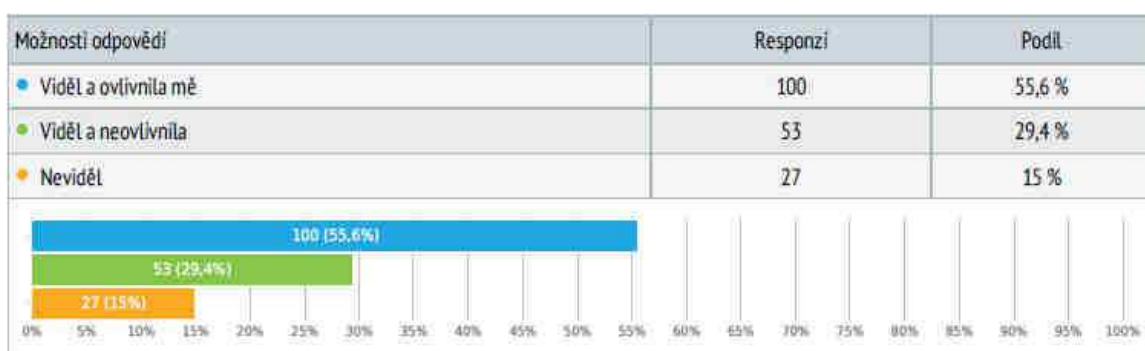


Obr. 24 – Tvorba preventivních kampaní (zdroj: vlastní)

**Otázka č. 23 – Viděl jste nějakou preventivní kampaň k silniční dopravě a ovlivnila Vás v souvislosti se silniční dopravou? (reklamní spot, plakát, kurzy, atd.)**

- Viděl a ovlivnila mě
- Viděl a neovlivnila
- Neviděl

Otázka č. 23 byla zaměřena na subjektivní názor respondenta, jestli jej ovlivnila nějaká preventivní kampaň v souvislosti se silničním provozem. Odpovědi respondentů vyobrazen v grafu – Obr. 25.



Obr. 25 – Vliv preventivních kampaní (zdroj: vlastní)

## 8 VÝSLEDKY ANALYTICKÉ ČÁSTI

Z analýzy nehodovosti vyplynulo následující:

- nejvíce nehod zavinili řidiči motorových vozidel nesprávným způsobem jízdy
- z 1 140 nehod zaviněných chodcem je skoro 1/3 zaviněna dítětem
- alkohol a návykové látky u řidičů jsou příčinou nehod se smrtelným zraněním
- nehody zaviněné řidiči z praxí do 2 let

Z prevence nehodovosti vyplynulo následující:

- specifické kampaně s nedostatečnou účinností
- vzhledem k moderní době nedostatečné šíření kampaní v prostředí internetu
- nedostatečná prevence Policie ČR

Z dotazníkové šetření vyplynulo následující:

- neznalost použití Euroformuláře na místě dopravní nehody
- průměrná znalost práv a povinností účastníků dopravní nehody
- neznalost základních úkonů na místě dopravní nehody
- nedostatečný dosah a vliv preventivních kampaní
- alkohol a návykové látky u řidičů, jako častá příčina dopravních nehod
- dodržování silničních pravidel za pomoci policejních hlídek a sankcí

## 9 NÁVRHOVÁ ČÁST

Na výše uvedené body, které mi vyplynuli z analytické části bakalářské práce, se nyní pokusím zpracovat návrhové opatření. Celkem jsem navrhl pět opatření, které postupně přibližím.

### **První návrhem je opatření k dětským chodcům**

Navazuje na analýzu dopravní nehodovosti, při které bylo zjištěno, že chodci zavinili dopravní nehody v 1 140 případech, kdy skoro 400 těchto nehod bylo zaviněno dětmi. Jedním z problémů je nedostatečná výchova dětí v mateřských školách a na základních školách. I chování rodičů a okolí, s kterým se dítě setkává, není pro dítě vždy úplný vhodný příklad. Pro dospělé jsou také zřízeny možnosti vzdělávání, ale toto vzdělávání je čistě dobrovolné.

Kvalitním vzděláváním dítěte lze do jisté míry ovlivnit i chování dospělých, a to za pomoci dětí, které by pomohlo dostat k rodičům letáčky a brožury s tematikou bezpečnosti silničního provozu. Abych předešel nevhodnému vlivu dospělých na děti a podpořil tak jejich informovanost, vytvořil bych k tomu projekt, který by byl zaměřený na inkriminované skupiny, což jsou děti předškolního věku a děti, které už začínají samy chodit do základních škol. Děti jsou do jisté doby zvyklé chodit za ruku s rodiči, a proto nemají potřebu vnímat okolí. V mateřských i základní školách jsou integrované bloky, které se zabývají určitým tématem. Proto bych vytvořil logický rámec, v němž bych stručně a přehledně představil záměr, plánování, průběh a cíle celého projektu s ohledem na možná rizika a jejich případná řešení. Pro určitou představu jsem se rozhodl projekt popsat.

Charakteristika projektu - Projekt by byl vypracován za účelem zvýšení povědomí dětí, jakožto účastníků dopravního provozu o tom, jak se mají chovat na silnicích, ale také chodnicích, naučit je základní dopravní značky a řešit jednoduché dopravní situace. Zároveň by se také mohlo zařadit poučení dětí o základní první pomoci. Vše by probíhalo hrou formou tak, aby to děti co nejvíce zaujalo.

Cíl projektu - Zvýšit povědomí vybraných dětí (žáků), mateřských a základních škol o bezpečnosti v dopravním provozu a o nutnosti dodržovat stanovená a platná pravidla. Zaměřil bych se také na znalost základních dopravních značek a bezpečného provozu na komunikacích.

Zabezpečení projektu - Součástí organizace projektu by bylo i zabezpečení prostoru, financí, materiální a personální zabezpečení. Zajištění všech složek je klíčem k úspěšnému zvládnutí celého projektu.

- Finanční zajištění - Finance by školy mohly čerpat ze Šablon nebo má MŠMT různé dotační programy, kterých by se dalo také zúčastnit. Vše by samozřejmě záleželo na konkrétních činnostech. Náklady pro školu by byly zanedbatelné.
- Materiální zajištění - Pro vyzkoušení dopravních prostředků by se navštívilo dopravní hřiště, které by se mohli bezplatně zapůjčit. Dále by se musely připravit aktivity pro děti ve formě tištěných kvízů, hádanek nebo pracovních listů. Na některý z dnů projektu by se zajistila i návštěva policejního vozidla. Zajistily by se také pomůcky pro názornou ukázkou zdravotní výchovy. Na závěr by se dětem rozdaly diplomy a dárkové předměty.
- Personální zajištění - Personální zajištění by zajišťovali učitelé základních i mateřských škol, po případě i jiný zaměstnanci školského zařízení. Na dopravním hřišti by byli přítomní i instruktoři.

Myslím si, že kdyby byl do detailů vytvořen projekt pro mateřské i základní školy, který by mohli bezplatně využívat a měly by pouze minimální náklady na realizaci projektu, tak by určitě ubylo dopravních nehod s dětmi a zlepšila by se informovanost dětí. Děti by byly informované jak při předškolním vzdělávání, tak v základních školách. Jak se říká, opakování je matka moudrosti.

### **Druhým návrhem je snížení nehod u řidičů s praxí do 2 let**

Absolvováním autoškoly by měl být řidič nejlépe připraven do silničního provozu, jelikož má čerstvě nabitě vědomosti, které může prakticky využít a měl by mít za sebou intenzivní výuku řízení vozidla. Tohle ale neplatí v rámci silničního provozu, což potvrdila i výše provedená analýza délky řídicí praxe a věku viníka nehody včetně průzkumného šetření mezi respondenty. Silniční provoz se mění podle chování a přístupu ostatních účastníků provozu každou vteřinou. Když se podíváme do zákona č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, tak zjistíme, že k získání řídicí skupiny B, které je potřebné k řízení motorových vozidel do 3,5 t potřebujeme pouhých 36 hodin, kdy praktické jízdy s vozidlem jsou jen pouhých 10 hodin. Z tohoto důvodu bych navrhoval navýšit praktickou výuku autoškoly o minimálně 5 hodin jízdy s vozidlem v provozu a rozšíření praktické části o školu smyku, která

je v České republice provozována na specializovaných polygonech, které jsou speciálně vybudované pro zvládnutí rizikových situací a ke zlepšení ovládnutí vozidla řidičem.

Navýšení praktických jízd autoškoly o 5 hodin – v rámci autoškoly by to znamenalo mírné zvýšení ceny autoškoly, kdy nyní vychází autoškola v průměru na 10 000 Kč ve Zlíně. Při zavedení opatření se cena autoškoly zvedne o spotřebu pohonných hmot vozidla, kdy při průměrně najetých 30 kilometrech za hodinu, spotřebě 10 litrů na 100 kilometrů a průměrné ceně nafty 32 Kč jsou náklady na vozidlo za 5 hodin jízd cca 100 Kč. Dále se do ceny promítne hodinová mzda učitele autoškoly, která dle portálu práce.cz je v průměru 150 Kč na hodinu, a to se rovná 750 Kč. Cena autoškoly by se tím pádem zvedla v průměru o 850 Kč, kdy k částce připočítáme ještě 150 Kč na opotřebení vozidla. Výsledné zvýšení celkové částky autoškoly v případě zavedení opatření o navýšení praktické části autoškoly zvýšením jízd z vozidlem o 5 hodin by se pohybovalo kolem 1 000 Kč. Pro přehlednost byla zpracována tabulka č. 18.

Tabulka 18 - Cena autoškoly v případě navýšení jízd o 5 hodin

	<b>Částka</b>
<b>Autoškola</b>	10 000 Kč
<b>Náklady na vozidlo</b>	250 Kč
<b>Mzda učitele autoškoly 150 Kč x 5 hodin</b>	750 Kč
<b>Cena autoškoly v případě zavedení opatření</b>	11 000 Kč

Zdroj: (internet, vlastní zpracování)

Pozitivním dopadem by bylo zvýšení praktických zkušeností budoucích řidičů silničního provozu a pravděpodobné snížení nehodovosti. Negativní dopad tohoto opatření by bylo celoplošné zvýšení ceny autoškoly.

Škola smyku v rámci autoškoly – škola smyku v programu pro začínající řidiče je v délce 3,5 hodiny a stojí 4 100 Kč na polygonu v Brně, který je nejbližší u Zlína. Cena autoškoly se v průměru pohybuje kolem 10 000 Kč ve Zlíně, kdy tato částka by se musela navýšit o cenu školy smyku, pracovní mzdu zaměstnance a dopravu na specializovaný polygon. Průměrná mzda učitele autoškoly je na portálu práce.cz v průměru 150 Kč na hodinu, kdy škola autoškoly trvá 3,5 hodiny a cesta do Brna a zpět do Zlína v cca 1,5 hodiny. Mzda učitele autoškoly v rámci školy smyku by byla 750 Kč. Škola smyku vyučuje naráz až 12 osob, kdy podle portálu půjčovnadodavek.cz vychází pronájem vozidla pro 9 osob v průměru na 1 500 Kč, ve kterém může jet 8 žáků a učitel, který by řídil vozidlo. K půjčení vozidla se musí připočíst pohonné hmoty vozidla, kdy cesta do Brna a zpět je cca 200 kilometrů a při spotřebě 10 litrů na 100 kilometrů a průměrné ceny nafty 32 Kč, bude celková částka za půjčené vozidlo včetně nákla-

dů 2 140 Kč. Celková cena autoškoly v případě zavedení tohoto opatření bude 16 990 Kč. Pro lepší přehlednost byla zpracována tabulka č. 19.

Tabulka 19 - Cena autoškoly při zavedení školy smyku

	<b>Částka</b>
<b>Autoškola</b>	10 000 Kč
<b>Škola smyku</b>	4 100 Kč
<b>Mzda učitele autoškoly 150 Kč x 5 hodin</b>	750 Kč
<b>Náklady na půjčení vozidla</b>	2 140 Kč
<b>Cena autoškoly v případě zavedení opatření</b>	16 990 Kč

Zdroj: (internet, vlastní zpracování)

Pozitivní dopad by to mělo pro budoucí řidiče, kteří by si zkusili řízení vozidla v krizových situacích a naučili se vozidlo plně ovládat včetně zjištěných informací ohledně působení fyzikálních sil na vozidlo v určitých situacích. Zavedení tohoto opatření by mělo negativní dopad na celkovou cenu autoškoly, která by se zvýšila o částku školy smyku, mzdy učitele a nákladu na půjčení vozidla. Cena autoškoly by se také odvíjela i od vzdálenosti místa výuky autoškoly a místa školy smyku. Celková cena autoškoly by se dala snížit v rámci zajištění spolupráce s BESIPem, který spadá pod Ministerstvo dopravy ČR, kdy by mohla být část ceny školy smyku dotována v rámci zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Já sám můžu školu smyku doporučit všem nově začínajícím řidičům i řidičům s delší dobou praxe, kteří již berou silniční provoz jako samozřejmost. Absolvoval jsem školu smyku v rámci práce pod záštitou zdokonalování řidičů využívajících vozidla s modrým majákem. V rámci celodenního školení jsem se dozvěděl zajímavé informace, zkusil si ovládání vozidla na suchém, mokřem i na umělém povrchu, který simuloval ledovou plochu. Škola smyku také obsahovala ovládání a chování vozidla v rizikových situacích, které se můžou stát v silničním provozu, jako např. vběhnutí dítěte do vozovky, aguaplaning, přetočení vozidla atd.

### **Třetím návrhem je zvýšení bezpečnosti silničního provozu**

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že míra dodržování silničních předpisů závisí na počtu policejních hlídek v terénu a potrestání řidiče za způsobený přestupek. Potrestání řidiče za způsobený přestupek je přímo úměrné počtu hlídek v rámci České republiky.

Z důvodu nezájmu mládeže o pořádek, bezpečnost státu a slabá konkurence schopnost Policie ČR na trhu práce zapříčiňují to, že každoroční odchod policistů je vyšší než nábor policistů nových. Z tohoto důvodu nelze zvýšit počet hlídek v silničním provozu v horizontu několika let, jelikož nábor nových policistů je zdlouhavý proces. Nyní se pokusím při-

blížit proces přijímání nového policisty včetně jeho prvotního zaškolení. Osoba mající zájem o práci u Policie ČR musí projít přijímacím řízením. Přijímací řízení obsahuje test fyzické zdatnosti, psychologické vyšetření a důkladnou zdravotnickou prohlídku. Přijímací řízení trvá zhruba měsíc. Při úspěšném absolvování přijímacího řízení je policista zařazen na základní útvar, odkud je vyslán do školícího zařízení. Ve školícím zařízení se nový policista učí základní oprávnění a povinnosti potřebné k výkonu služby. Školení je stanoveno na dobu 6 měsíců, po kterých navazuje řízená praxe na základním útvaru v délce 3 měsíců. Po řízené praxi se policista vrací zpět ze základního útvaru do školícího zařízení, kde proběhne komplexní přezkoušení naučených vědomostí. Po úspěšném absolvování přezkoušení je policista vyslán na výpomoc do hlavního města Prahy, kde probíhá jeho výkon po dobu 3 měsíců a následně se vrací zpět na základní útvar. Na základním útvaru je zařazen mezi kolegy a jeho proces zaškolení je ukončen. V rámci Policie ČR probíhá postupné proškolení nových policistů podle jejich zařazení, například při zařazení policisty do výkonu služby dopravní policie, bude proškolen v obsluze radarových zařízení.

Tabulka 20 - Stav policistů k 1. 1. 2019

Pracoviště	Počet chybějících policistů
Územní odbor Zlín	30
Územní odbor Kroměříž	3
Územní odbor Uherské Hradiště	5
Územní odbor Vsetín	0
<b>Celkový součet</b>	<b>38</b>

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

V rámci Policie ČR nyní probíhá celoplošný nábor nových policistů, který láká občany na různorodou práci v rámci Policie ČR, kariérní postup a hlavně na náborový příspěvek, který může dosáhnout částky až 150 000 Kč. Osoba, která se chce stát policistou musí být občanem České republiky starším 18 let, svéprávnou a bezúhonnou, s minimálně středoškolským vzděláním bez maturity a nesmí být členem politické strany nebo politického hnutí ani osobou vykonávající živnostenskou nebo jinou výdělečnou činnost a nesmí být členem řídicích nebo kontrolních orgánů právnických osob, které vykonávají podnikatelskou činnost.

Tabulka 21 - Náborový příspěvek pro policisty dle krajů

<b>Rozdělení Policie ČR</b>	<b>Náborový příspěvek</b>
<b>Hlavní město Praha</b>	150 000 Kč
<b>Jihočeský kraj</b>	75 000 Kč
<b>Jihomoravský kraj</b>	75 000 Kč
<b>Karlovarský kraj</b>	110 000 Kč
<b>Královehradecký kraj</b>	75 000 Kč
<b>Liberecký kraj</b>	75 000 Kč
<b>Moravskoslezský kraj</b>	75 000 Kč
<b>Olomoucký kraj</b>	75 000 Kč
<b>Pardubický kraj</b>	75 000 Kč
<b>Plzeňský kraj</b>	75 000 Kč
<b>Středočeský kraj</b>	150 000 Kč
<b>Ústecký kraj</b>	75 000 Kč
<b>Kraj Vysočina</b>	75 000 Kč
<b>Zlínský kraj</b>	75 000 Kč

Zdroj: (Policie ČR, vlastní zpracování)

Jelikož nelze bezpečnost silničního provozu zajistit zvýšením hlídek Policie ČR musíme přejít k moderní technologii, která by monitorovala silniční provoz a odhalovala by přestupky řidičů pomocí kamerových systémů. Lze tedy na místa, kde dochází k častým dopravním nehodám nebo překračování nejvyšší dovolené rychlosti nainstalovat bezpečnostní kamery - radary, které by zaznamenávaly přestupky vozidel.

Radary by pracovali v plně automatizovaném režimu bez zásahu jakékoliv osoby. V případě, že řidič z vozidlem překročí rychlost, radar zaznamená přestupku a odešle jej se všemi potřebnými daty do bezpečnostního systému. V rámci přestupku budou zaznamenány data obsahující den, čas, směr jízdy vozidla, registrační značku vozidla a porušení zákona. Bezpečnostní systém provede ztotožnění provozovatele vozidla podle evidence vozidel, kdy po ztotožnění bude automaticky vytvořen protokol o překročení rychlosti. Protokol by byl vytvořen, jako šablona, do které by se doplňovaly jen výše uvedená data, porušení zákona se stanovenou sankcí. Protokol by byl následně pracovníkem zkontrolován a odeslán prostřednictvím pošty provozovateli vozidla.

Tento plně automatizovaný systém například od společnosti Ramet je zprvopočátku nákladnou záležitostí, jelikož hardwarová součást tohoto typu radaru stojí přibližně kolem 1,5 miliónu korun a software stojí přibližně kolem 0,7 miliónu korun.



Město Vsetín pořídilo tento typ radaru do místa, kde docházelo k dopravním nehodám z důvodu nepřizpůsobení rychlosti a k častému překračování dovolené rychlosti. Zhruba za rok používání tohoto radaru bylo odhaleno v tomto místě více než 28 tisíc přestupků, za které řidiči na pokutách zaplatili 17,8 miliónů korun. Nehodovost v tomto místě se snížila, a město Vsetín se rozhodlo k pořízení dalších dvou radarů od společnosti Ramet.

### **Čtvrtým návrhem je využití masmédií**

Je důležité působit i preventivně na chování řidičů a to hlavně na kategorii řidičů motorových vozidel, jelikož jejich poměr na počtu dopravní nehod a usmrčených osob je obrovský. V rámci projektu BESIP, který vytváří videospoty, kdy mezi jejich nejproslavenější kampaní je Nemyslíš, Zaplatíš!, která byla spuštěna na konci roku 2006 a běžela po dobu 2 let. V té době byl zaznamenaný pokles dopravních nehod, což nasvědčuje správnému směru. Správná a účinná kampaň by měla být výstižná a s jasně stanoveným cílem správného chování v silničním provozu. Je potřeba se zaměřit na kvalitu těchto kampaní spíše než na jejich kvantitu. V době moderních technologií je v celku jednoduché rozšířit kvalitní a zajímavou kampaň. Při šíření kampaně bych zvolil pomoc od osob, které se živý streamováním svého života a propagací různých výrobků a materiálů od komerčních firem. Tito lidé mají vybudovanou svojí základnu odběratelů, která se většinou pohybuje v řádu desítek tisíc až stovek tisíc aktivních odběratelů.

Dle České Statistického úřadu v Česku už více než polovina obyvatel starších 16 let používá sociální sítě, proto si myslím, že je nejefektivnější je využít. V absolutním počtu je to 4,5 milionu osob, což je 51 % uživatelů. Ještě v roce 2013 to byly tři miliony lidí, tedy asi 30 procent. K poslechu hudby využívá internet 41 % obyvatel ČR, proto by bylo vhodné zařadit i zvukové stopy na podporu bezpečnosti v dopravě. 44% procent osob starších 16 let sleduje YouTube. V České republice používá sociální sítě, jako je Facebook, Instagram či Twitter, více než 4,5 milionů osob, tj. 52 % jednotlivců starších 16 let. (Využívání informačních a komunikačních technologií v domácnostech a mezi jednotlivci, 2018)

Největší dosah by tedy určitě mělo využití YouTube, Instagramu, Facebooku a dalších sociálních sítí. Kampaň by měla být cílená komplexně, ale také s konkrétním zaměřením na různé věkové kategorie.

- Finační zajištění - Co se týká finanční stránky, propagace na internet může být jak placená tak zdarma. Samozřejmě placená by měla větší dosah. Při typu takovéto kampaně by byly náklady vyšší na realizaci - vytvoření kampaně (natočení, sestří-

hání). Kampaň by mohla být financována z fondu zábran - to je fond, kam se odvádí 3% z každého povinného ručení a ty jsou rozdělovány mezi hasiče, záchranáře a subjekty realizující projekty vedoucí ke zvýšení bezpečnosti na silnicích.

### **Pátý návrh se zabývá řízením pod vlivem alkoholu**

Přetrvávajícím bezpečnostním problémem zůstává řízení pod vlivem alkoholu či jiné omamné látky. V průzkumném šetření bylo v otázce č. 17 označeno 153 respondenty, že alkohol a návykové látky jsou častým důvodem vzniku dopravní nehody, což potvrzuje i výše uvedená celorepubliková statistika nehod zaviněných pod vlivem. Preventivní kampaň BESIPu, jako je "Řídím, piju nealko pivo" se uskutečňovali v oblasti s vysokým výskytem řidičů pod vlivem alkoholu. Tyto preventivní akce v dané oblasti nesnížili výskyt řidičů pod vlivem alkoholu, ani při dlouhodobém působení. Zatím jediným východiskem v této oblasti je zjištění alkoholu u řidiče Policií ČR, která ihned na místě provede opatření spočívající v zadržení řidičského průkazu řidiči pod vlivem. Řidiči jsou na místě vysvětleny důvody zadržení řidičského průkazu a je poučen o zákazu řízení v průběhu zadržení řidičského průkazu. Řidičský průkaz je následně odeslán správnímu orgánu místní příslušnosti, v rámci které došlo ke spáchání přestupku. Většinu řidičů toto opatření odradí od řízení vozidla, kdy po dobu zákazu z vozidlem nejedí, jelikož jsou poučeni o tom, že v případě řízení vozidla v době zákazu se dopouští trestného činu. Jenomže jsou mezi námi i řidiči, kteří tento zákaz nedodržují a s vozidlem i přes to jezdí po komunikacích. V případě zjištění porušení tohoto zákazu řízení se řidič dopouští přečinu maření úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 trestního zákoníku, které se předává k okresnímu soudu a ten rozhoduje o výši sankce pro podezřelého. I při spáchání trestného činu a jeho následném předání na okresní soud, nebrání řidiči nic v jeho řízení vozidla s platným zákazem na pozemní komunikaci. V případě opakované recidivy u řidiče a naplnění zákonných podmínek může dojít podle trestního zákoníku k zajištění vozidla pro trestní řízení a možnost jeho následného propadnutí státu.

První návrh je, že bych doporučil zákonodárcům úpravu trestního zákoníku tak, že v případě, že se řidič dopustí vědomě přečinu maření úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 trestního zákoníku, bude mu jeho vozidlo zajištěno po celou dobu stanoveného zákazu řízení vozidla. Řidiči bude vyměřena sankce, připočítány soudní výlohy a v případě neuhrazení sankce nebo soudních výloh dojde k propadnutí vozidla státu. Po propadnutí vozidla státu může stát přistoupit k jeho prodeji, kdy s výdělkem se zaplatí sankce a soudní výlo-

hy. V případě přeplatek bude řidiči vyplacena zůstatková částka po odečtení všech nákladů souvisejících s prodejem vozidla.

Druhý návrh je, že by se do vozidel implementoval systém k zabránění řízení vozidla řidiči pod vlivem alkoholu. Tento systém by mohl být založený na principu dechové zkoušky do certifikovaného přístroje, který by byl propojený s řídicí jednotkou motoru vozidla. Řidič nasedne do vozidla na místo spolujezdce a po zasunutí klíčku do spínací skříňky pod volantem bude vyzván k provedení dechové zkoušky do certifikovaného přístroje. Certifikovaný přístroj dle dechové zkoušky zjistí zda se v dechu řidiče nachází alkohol. Pokud by se v dechu řidiče alkohol nenacházel vozidlo by mu umožnilo nastartování motoru. V případě, že by byl u řidiče zjištěn alkohol v dechu přístroj by zablokoval pomocí řídicí jednotky nastartování motoru po určitou dobu např. 30 - 45 minut. Pozitivním vliv by to mělo ke snížení počtu řidičů jedoucích pod vlivem alkoholu na pozemní komunikaci a snížení nehod zaviněných pod vlivem alkoholu. Negativní vlivem pro automobilní společnosti by bylo zakomponování systému do řídicí jednotky vozidla, čímž by se zvýšily náklady na výrobu vozidla a došlo by ke zdražení vozidel při prodeji koncovému zákazníkovi.

#### **Šestý návrh se zabývá znalostí použít Euroformulář při dopravní nehodě**

V rámci dotazníkového šetření byly u respondentů zjištěny nedostatky ve správném použití Euroformuláře, znalosti jejich práv a povinností jako účastníků dopravní nehody. Dále byl zjištěn nedostatek v základních úkonech na místě dopravní nehody, který je zapříčiněn nedostatečnou informovaností účastníků silničního provozu.

Prvním návrhem ke zlepšení informovanosti účastníků silničního provozu o používání Euroformuláře a prvotních úkonech na místě dopravní nehody by mohlo být provedeno formou jednoduchých ale výstižných videospotů. Videospoty by obsahovaly modelové situace dopravních nehod s vysvětlením, ve kterých případech lze použít Euroformulář a jak postupovat na místě dopravní nehody. Celá kampaň by mohla být financována z výše uvedeného fondu zábran. Šíření kampaně a videospotů by bylo provedeno pomocí masmédií.

Druhým návrhem je provedení aktualizace výukových metod v rámci autoškoly a stanovení výuky zahrnující informace o dopravních nehodách. V této výuce by instruktor vysvětlil žákům základní úkony na místě dopravní nehody a použití Euroformulář ke zpracování dopravní nehody. Instruktor rozdává žákům Euroformuláře a žáci se je pokusí vyplnit podle dopravní nehody, kterou by stanovil instruktor včetně údajů k vozidlům a řidičům. Údaje by byly promítány na projekční plátno nebo rozdány žákům vytištěné.

## ZÁVĚR

Dopravy se účastní každý z nás. Doprava se stala součástí našeho životního stylu. Tempo jejího rozmachu je přímo úměrné gradaci životního tempa naší společnosti. Tento rozmach s sebou nese bohužel i negativní stránku, kterou je dopravní nehodovost. V rámci dopravní nehodovosti se nám dlouhodobě nedaří snižovat celkový počet dopravních nehod, byť na českých silnicích dochází alespoň ke každoročnímu snížení počtu usmrcených osob a také osob těžce zraněných. Napříč celou Českou republikou dochází k rizikovému chování všech účastníků silničního provozu a každý den se můžeme přesvědčit o upadající kázní jeho účastníků, stejně jako o častém porušování dopravních předpisů a narůstající agresivitě řidičů.

V teoretické části této práce byly vysvětleny základní pojmy jako např. dopravní nehoda, dále bylo pojednáno o rozdělení takových nehod dle jejich příčin i následků. Rozděлил jsem účastníky silničního provozu podle příslušného zákona a zabýval jsem se bezpečností tohoto provozu. Dále jsem popsal práva a povinnosti účastníků dopravní nehody a základní úkony, které by měly být prováděny na místě dopravní nehody. V poslední kapitole teoretické části jsem popsal postup Policie ČR v rámci objasňování dopravní nehody od prvotního podnětu až po zpracování potřebných náležitostí na místě dopravní nehody.

V rámci praktické části bakalářské práce jsem provedl hloubkovou analýzu dopravní nehodovosti v České republice za rok 2017 s bližším zaměřením na území okresu Zlín. Zjišťoval jsem příčiny a následky dopravních nehod, čímž jsem zjistil, že majoritním faktorem z hlediska zapříčinění dopravních nehod byl nesprávný způsob jízdy a většinu dopravních nehod, při nichž došlo k usmrcení osob poté způsobila nepřiměřeně vysoká rychlost. Většina řidičů se naplno nevěnuje řízení svého vozidla nebo překračují dovolenou rychlost.

Dále jsem v praktické části práce provedl průzkumné šetření formou dotazníku zaměřeného na řidiče motorových vozidel v souvislosti se znalostí jejich práv a povinností jako účastníků dopravní nehody. Dotazník byl zaměřený i na prvotní úkony na místě dopravní nehody a informovanost občanů v souvislosti s dopravní nehodou a preventivními kampaněmi.

Celkově tedy analýza nehodovosti přináší zjištění, že nejdůležitějším faktorem sledovaným u dopravní nehodovosti je počet usmrcených osob, který se daří každoročně snižovat - oproti každoročnímu nárůstu počtu dopravních nehod. Dále je potřeba zaměřit se na veškeré kategorie účastníků silničního provozu, na něž je potřeba působit preventivně s cílem

zvyšovat jejich povědomí o rizikových faktorech v dopravě a předcházet takto dopravním nehodám. V návrhové části jsem uvedl preventivní opatření, která by mohla vést ke snížení dopravní nehodovosti a zvýšení informovanosti účastníků silničního provozu, avšak je třeba zmínit, že tato opatření jsou závislá na finanční stránce a časové dotaci, která bude dána všem zainteresovaných osob.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Publikace:

- 1) BARTLEY, Graham P., 2008. *Traffic accidents: causes and outcomes*. New York: Nova Science Publishers. ISBN 978-1-60456-426-6.
- 2) BRÁZDA, Jan, 2008. *Fenomén silniční dopravní nehody: (objasňování a základní postupy) : vědecká monografie*. Praha: Police history. ISBN 978-80-86477-44-2.
- 3) EDWARDS, Frances L. a Daniel C. GOODRICH, 2013. *Introduction to transportation security*. Boca Raton: CRC Press, 360 s. ISBN 978-1-4398-4576-9.
- 4) CHMELÍK, Jan, 1998. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 84 s.
- 5) CHMELÍK, Jan a kol., 2009. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
- 6) KAUN, Miroslav a LEHOVEC, František, 2004. *Pozemní komunikace 20*. Vyd. 2., přeprac. Praha: Vydavatelství ČVUT, 233 s. ISBN 80-01-02874-7.
- 7) KONRÁD, Zdeněk a kol., 1999. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 3., nezměn. vyd. Praha: Policejní akademie ČR, 219 s. ISBN 80-7251-023-1.
- 8) KOPECKÝ, Zdeněk a PAVLÍČEK, Kamil, 1998. *Občan a dopravní nehoda*. Praha: Prospektrum, 198 s. Právo do kapsy. ISBN 80-7175-068-9.
- 9) PORADA, Viktor a kol., 2000. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 378 s. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.
- 10) PORADA, Viktor a kol., 2007. *Kriminalistická metodika vyšetřování*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 231 s. ISBN 978-80-7380-042-0.
- 11) PŘIBYL, Pavel, JANOTA, Aleš a SPALEK, Juraj, 2008. *Analýza a řízení rizik v dopravě: tunely na pozemních komunikacích a železnicích*. Praha: BEN - technická literatura, 527 s. ISBN 978-80-7300-214-5.
- 12) STRAKA, Jan a Jana FABIÁNOVÁ, 2017. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2017*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 256 s.
- 13) ŠTIKAR, Jiří, HOSKOVEC, Jiří a ŠMOLÍKOVÁ, Jana, 2006. *Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. Praha: Karolinum, 218 s. ISBN 80-246-1096-5.
- 14) ZELENÝ, Lubomír a kol., 2017. *Osobní doprava*. V Praze: C.H. Beck, 213 s. ISBN 978-80-7400-681-4.

**Zákony:**

- 15) ČESKO, 2000. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka Zákonů České republiky*. částka 98. Dostupné také z:  
<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>
- 16) ČESKO, 1997. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In: *Sbírka Zákonů České republiky*. částka 3. Dostupné také z:  
<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

**Internetové zdroje:**

- 17) .Historie BESIP, ©2019. *BESIP* [online]. Praha: BESIP [cit. 2019-05-08]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/Historie-BESIP>
- 18) .Využívání informačních a komunikačních technologií v domácnostech a mezi jednotlivci využívání informačních a komunikačních technologií v domácnostech a mezi jednotlivci, 2018. In: *Český statistický úřad* [online]. Praha: Odbor statistik rozvoje společnosti [cit. 2019-05-13]. ISBN 978-80-250-2876-6. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/61508128/06200418.pdf/1f14bc58-44b0-4f82-96b9-fd712374ffd5?version=>

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

BESIP	Bezpečnost silničního provozu.
ČR	Česká republika.
ČKP	Česká kancelář pojistitelů
DN	Dopravní nehoda.
DPP	Dopravní podnik hlavního města Prahy.
HZS ČR	Hasičský záchranný sbor České republiky.
IZS	Integrovaný záchranný systém.
Kč	Korun českých.
Masmédia	Sdělovací prostředek s velkým počtem oslovených příjemců.
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy.
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy České republiky.
PČR	Policie České republiky.
ROPID	Regionální organizace pražské integrované dopravy.



**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obr. 1 – Okres Zlín v rámci ČR a Zlínského kraje (Policie ČR).....	49
Obr. 2 – Silniční síť okresu Zlín (Policie ČR).....	50
Obr. 3 – Pohlaví respondentů (zdroj: vlastní).....	60
Obr. 4 – Věkové kategorie respondentů (zdroj: vlastní).....	61
Obr. 5 – Délka řidičského průkazu respondentů (zdroj: vlastní).....	61
Obr. 6 – Skutečná řidičská praxe respondentů (zdroj: vlastní).....	62
Obr. 7 – Rozdělení respondentů podle ujetých kilometrů (zdroj: vlastní).....	63
Obr. 8 – Rozdělení respondentů podle četnosti řízení (zdroj: vlastní).....	64
Obr. 9 – Sebehodnocení respondentů (zdroj: vlastní).....	65
Obr. 10 – Obsah výuky v autoškole (zdroj: vlastní).....	66
Obr. 11 – Rozdělení respondentů na účastníky dopravní nehody (zdroj: vlastní).....	67
Obr. 12 – Povědomí o tzv. Euroformuláři (zdroj: vlastní).....	67
Obr. 13 – Použití tzv. Euroformuláře (zdroj: vlastní).....	68
Obr. 14 – Zpracování nehody na tzv. Euroformulář (zdroj: vlastní).....	69
Obr. 15 – Oznamovací povinnost účastníků nehody (zdroj: vlastní).....	70
Obr. 16 – Povinnosti řidiče na místě dopravní nehody (zdroj: vlastní).....	72
Obr. 17 – Práva účastníků dopravní nehody (zdroj: vlastní).....	73
Obr. 18 – Prvotní úkony na místě dopravní nehody (zdroj: vlastní).....	75
Obr. 19 – Důvody vzniku dopravní nehody (zdroj: vlastní).....	77
Obr. 20 – Názor na bezpečí v silničním provozu v ČR (zdroj: vlastní).....	78
Obr. 21 – Názor na změnu bezpečnosti v silničním provozu ČR (zdroj: vlastní).....	78
Obr. 22 – Motivace k dodržování silničních pravidel (zdroj: vlastní).....	79
Obr. 23 – Účinnost preventivních kampaní (zdroj: vlastní).....	80
Obr. 24 – Tvorba preventivních kampaní (zdroj: vlastní).....	81
Obr. 25 – Vliv preventivních kampaní (zdroj: vlastní).....	81

**SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1 - Analýza dopravní nehodovosti v ČR za rok 2017.....	40
Tabulka 2 - Historický vývoj dopravních nehod na území České republiky.....	42
Tabulka 3 - Charakteristika viníků dopravních nehod za rok 2017.....	43
Tabulka 4 - Hlavní příčiny dopravních nehod řidičů motorových vozidel v roce 2017.....	44
Tabulka 5 - Viník dopravní nehody podle věku .....	44
Tabulka 6 - Viník dopravní nehody podle délky řidičské praxe.....	45
Tabulka 7 - Počet nehod cyklistů v jednotlivých měsících za rok 2017.....	46
Tabulka 8 - Nehody zaviněné chodci .....	46
Tabulka 9 - Nehody zaviněné účastníky pod vlivem alkoholu a drog.....	47
Tabulka 10 - Počet dopravních nehod dle místa jejich vzniku .....	47
Tabulka 11 - Počet dopravních nehod v jednotlivých měsících za rok 2017 .....	48
Tabulka 12 - Délka a rozdělení silniční sítě na území Zlínského okresu .....	49
Tabulka 13- Příčiny dopravních nehod ve Zlínském okresu za rok 2017 .....	51
Tabulka 14 - Viník dopravní nehody podle věku .....	52
Tabulka 15 - Viník dopravní nehody podle praxe .....	52
Tabulka 16 - Vyhodnocení naplnění strategického cíle.....	55
Tabulka 17 - Vyhodnocení akce Velikonoce.....	57
Tabulka 18 - Cena autoškoly v případě navýšení jízdy o 5 hodin.....	85
Tabulka 19 - Cena autoškoly při zavedení školy smyku .....	86
Tabulka 20 - Stav policistů k 1. 1. 2019 .....	87
Tabulka 21 - Náborový příspěvek pro policisty dle krajů .....	88

## **SEZNAM PŘÍLOH**

PŘÍLOHA P I: DOTAZNÍK

PŘÍLOHA P II: KARTA PRVNÍ POMOCI

PŘÍLOHA P III: JAK SPRÁVNĚ POSTUPOVAT PŘI NEHODĚ NEBO PORUŠE

## PŘÍLOHA P I: DOTAZNÍK

### Informovanost účastníků dopravních nehod se zaměřením na jejich práva a povinnosti

Dobrý den,

jmenuji se Adam Kopečný a jsem studentem oboru Veřejná správa a regionální rozvoj na Univerzitě Tomáše Bati ve Zlíně. Pro svou bakalářskou práci na téma “Analýza dopravní nehodovosti a informovanosti účastníků dopravních nehod se zaměřením na území okresu Zlín“, bych Vás chtěl požádat o vyplnění elektronického dotazníku, který je zaměřen na účastníky silničního provozu a to především na řidiče motorových vozidel. Všechny odpovědi v dotazníku jsou **anonymní**, a budou zpracovány pouze pro účel výzkumu bakalářské práce.

Předem Vám děkuji za Váš čas a ochotu.

Adam Kopečný

1. Jaké je Vaše pohlaví?
  - a. Muž
  - b. Žena
  
2. Do jaké věkové kategorie patříte?
  - a. 18 - 20 let
  - b. 21 – 30 let
  - c. 31 – 40 let
  - d. 41 – 55 let
  - e. nad 56 let
  
3. Jak dlouho vlastníte řidičský průkaz?
  - a. méně než 1 rok
  - b. 1 – 4 roky
  - c. 5 – 10 let
  - d. 11 – 20 let
  - e. nad 21 let

4. Jaká je délka Vaší skutečné řidičské praxe? (jak dlouho skutečně řídíte motorové vozidlo)
  - a. méně než 1 rok
  - b. 1 – 4 roky
  - c. 5 – 10 let
  - d. 11 – 20 let
  - e. nad 21 let
  
5. Kolik kilometrů přibližně ročně ujedete?
  - a. Víc jak 15.000 km
  - b. Do 15.000 km
  - c. Do 10.000 km
  - d. Do 5.000 km
  - e. Do 1.000 km
  
6. Jak často řídíte motorové vozidlo?
  - a. každý den
  - b. minimálně 3x v týdnu
  - c. 1 – 2x v týdnu
  - d. méně než 4x za měsíc
  - e. nevím
  
7. Považujete se za zkušeného a dobrého řidiče?
  - a. rozhodně ano
  - b. spíše ano
  - c. spíše ne
  - d. rozhodně ne
  - e. nevím
  
8. Zahrnovala výuka v autoškole níže uvedené oblasti? (může být i více odpovědí)
  - a. práva a povinnosti účastníků dopravní nehody
  - b. ovládání vozidla v rizikových situacích
  - c. úprava místa řidiče před jízdou (pásky, nastavení zrcátek, hlavové opěrky a sedadla řidiče)
  - d. bezpečná jízda
  - e. první pomoc
  - f. vyplnění společného záznamu o dopravní nehodě tzv. Euroformulář
  - g. nic z výše uvedeného
  - h. nepamatují si

9. Byl jste někdy účastníkem dopravní nehody? Pokud ano, tak který účastník?
- Řidič
  - Spolujedoucí
  - Svědék
  - Oznamovatel (neviděl vznik dopravní nehody, pouze oznámil dopravní nehodu)
  - Nebyl
10. Víte co je společný záznam o dopravní nehodě tzv. Euroformulář?
- Ano
  - Ne
11. Vypisoval jste už někdy společný záznam o dopravní nehodě tzv. Euroformulář?
- Ano
  - Ne
  - Nepamatuji si
12. Při jaké dopravní nehodě můžou účastníci zpracovat dopravní nehodu na tzv. Euroformulář? (může být i více odpovědí)
- dojde k poškození součástí nebo příslušenství pozemní komunikace
  - nedojde ke škodě zřejmě vyšší než 100.000,- Kč ani na jednom ze zúčastněných vozidlech ale celková škoda na zúčastněných vozidlech přesahuje částku 100.000,- Kč
  - dojde k poškození předmětu převáženého v zúčastněném vozidle
  - dojde k lehkému zranění účastníka dopravní nehody
  - dojde k těžkému zranění účastníka dopravní nehody
  - nemůžete se domluvit s druhým účastníkem, kdo je viníkem dopravní nehody
  - dojde ke střetu se zvěří
  - dojde k poškození majetku třetí osoby, která je na místě dopravní nehody
  - nevím
13. V jakém případě musí účastníci dopravní nehodu oznámit Policii ČR? (může být i více odpovědí)
- řidič při dopravní nehodě telefonoval
  - dojde usmrcení osoby
  - dojde ke zranění osoby
  - na vozidle je propadlá technická kontrola
  - dojde ke škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100.000,- Kč
  - dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou vzniklé škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě

- g. dojde k poškození nebo zničení součástí nebo příslušenství pozemní komunikace
- h. z důvodu dopravní nehody nestihne účastník přijít včas do zaměstnání
- i. účastníci dopravní nehody nemohou sami zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích
- j. dojde ke střetu se zvěří

14. Jaké jsou povinnosti řidiče, který měl účast na dopravní nehodě? (může být i více odpovědí)

- a. neprodleně zastavit vozidlo, i když mu nevznikne škoda
- b. přemístit vozidlo, před příjezdem Policie ČR k umožnění průjezdu vozidel hromadné dopravy osob
- c. zdržet se požití alkoholického nápoje do doby příjezdu policisty v případě ohlášení nehody policistovi
- d. zdržet se užití návykové látky do doby příjezdu policisty v případě ohlášení nehody policistovi
- e. zůstat sedět ve vozidle do příjezdu Policie ČR
- f. učinit opatření k zabránění dalšího vzniku škody osobám nebo věcem
- g. spolupracovat při vyšetřování dopravní nehody
- h. označit místo dopravní nehody
- i. odpojit autobaterii vozidla
- j. nevím

15. Jaké jsou práva účastníků dopravní nehody? (může být i více odpovědí)

- a. prokázat si navzájem svou totožnost
- b. ujet od dopravní nehody
- c. zažádat o šetření Policie ČR, i bez oznamovací povinnosti
- d. sdělit údaje k vozidlu, které mělo účast na dopravní nehodě
- e. sepsat záznam o dopravní nehodě tzv. Euroformulář
- f. vypovídat o nehodě později
- g. přemístit vozidlo, před příjezdem Policie ČR k úmyslnému znehodnocení místa dopravní nehody
- h. nevím

16. Jak byste seřadili prvotní úkony na místě dopravní nehody?

- a. Zastavení vozidla za místem dopravní nehody
- b. Zapnutí výstražných světel
- c. Umístění výstražného trojúhelníku
- d. Oblečení reflexní vesty
- e. Zajistit poškozené vozidlo proti pohybu (pokud je to možné)
- f. Život zachraňující úkony (silné krvácení, uvolnění dýchacích cest, oživování)
- g. Získání přehledu o rozsahu nehody

- h. Přivolání odborné pomoci
  - i. Vyšetření účastníků (dýchání, krvácení, poloha těla, projevy postiženého)
  - j. Vyproštění účastníků
  - k. Péče o postiženého do příjezdu záchranné služby
17. Jaký je podle Vás nejčastější důvod vzniku dopravní nehody? (může být i více odpovědí)
- a. ztížené povětrnostní podmínky (déšť, sníh, mlha)
  - b. bezpečná jízda s vozidlem
  - c. jízda se spolujezdcem ve vozidle
  - d. jízda s dětmi ve vozidle
  - e. telefonování při jízdě ve vozidle
  - f. agresivní jízda s vozidlem (rychlost, přejíždění z pruhu do pruhu)
  - g. poslech rádia ve vozidle
  - h. billboardy u komunikací
  - i. kouření při řízení vozidla
  - j. alkohol a návykové látky
  - k. jiné:
18. Cítíte se jako účastník silničního provozu v České republice bezpečně?
- a. Rozhodně ano
  - b. Spíše ano
  - c. Spíše ne
  - d. Rozhodně ne
  - e. Nevím
19. Bezpečnost v silniční dopravě se podle Vás?
- a. Zlepšuje se
  - b. Je stejná
  - c. Zhoršuje se
20. Co si myslíte, že přispívá k dodržování pravidel silničního provozu? (může být i více odpovědí)
- a. Finanční pokuta
  - b. Bodové hodnocení v evidenční kartě řidiče
  - c. Zadržení řidičského průkazu
  - d. Obava ze zavinění dopravní nehody
  - e. Jízda s dětmi ve vozidle
  - f. Policejní hlídky
  - g. Billboardy u komunikací
  - h. Poslech rádia ve vozidle
  - i. Jiné:



21. Myslíte si, že preventivní kampaně jsou účinné?
- Záleží na typu kampaně
  - Ano
  - Ne
  - Nevím
22. Kdo vytváří preventivní kampaně k silniční dopravě na území České republiky? (může být i více odpovědí)
- Besip
  - Hasičský záchranný sbor ČR
  - Policie ČR
  - Zdravotnická záchranná služba ČR
  - nevím
23. Viděl jste nějakou preventivní kampaň k silniční dopravě a ovlivnila Vás v souvislosti se silniční dopravou? (reklamní spot, plakát, kurzy, atd.)
- Viděl a ovlivnila mě
  - Viděl a neovlivnila
  - Neviděl
24. Jakou změnu byste navrhl pro zlepšení bezpečnosti v silničním provozu?

## PŘÍLOHA P II: KARTA PRVNÍ POMOCI

# Karta první pomoci



1 Vidíte zraněného? Nejprve volejte **155**. Pokud nemáte signál, tak **112**.

2 Poté ke zraněnému opatrně přistupte. Oslovte ho a zatřesejte mu rameny, abyste zjistili, zda není v bezvědomí. Pro vlastní ochranu použijte vždy rukavice.

3 Tahem za bradu a tlakem na čelo zprůchodníte dýchací cesty. Přiložte ucho k ústům zraněného. Poslouchejte jeho dech. Za **10 vteřin** musí vydechnout **2-4krát**.



4 Pokud postižený lepá po dechu nebo vůbec nedýchá, zahajte resuscitaci. Slačujte hrudník do hloubky **5-6 cm** frekvencí **100-120 stlačení za minutu**. Uměle dýchání použijte, pouze pokud jste v něm proškoleni nebo postiženého znáte. Pak střídejte stlačování hrudníku s umělým dýcháním v poměru **30 : 2**.

5 Jestliže vidíte krvácení, zastavte ho. Ucpěte ránu. Pokud krev stále teče, použijte tlakový obvaz. Když to nepomůže, použijte zaškrcovacího.

## PŘÍLOHA P III: JAK SPRÁVNĚ POSTUPOVAT PŘI NEHODĚ NEBO PORUŠE

# Jak správně postupovat při nehodě nebo poruše



1 Oblečte si reflexní vestu a opusťte vozidlo. Při pohybu ve vozovce dbejte zvýšené opatrnosti.

2 Umístěte za vozidlo výstražný trojúhelník: na dálnici nejméně do vzdálenosti **100 m**, jinde alespoň **50 m**.

3 V případě zranění kontaktujte linku **112** a přivolejte pomoc.



4 Veškeré osobní věci a zavazadla ponechte ve vozidle.

5 Opusťte se spolujezdci co nejrychleji vozovku, ideálně do vzdálenosti alespoň **5 m** od vozovky.

6 Volejte Linku pomoci řidičům pro spojení se s asistenční službou vaší pojišťovny.