

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

SILNIČNÍ DOPRAVA A JEJÍ NEHODOVOST

Autor práce : Dominika Bínová

Studijní obor : Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia : prezenční

Vedoucí práce : Mgr. et Bc. Josef Kříha

Katedra : Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2010

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně s využitím uvedených pramenů a literatury.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna ke studijním účelům.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. et Bc. Josefu Kříhovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ÚVOD	6
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	8
2 HISTORICKÁ RETROSPEKTIVA	9
3 LEGISLATIVA SILNIČNÍ DOPRAVY	12
3.1 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.....	12
3.2 Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a o změnách některých předpisů	14
3.3 Ostatní vybrané zákony	16
4 NEHODOVOST V ČESKÉ REPUBLICE	18
4.1 Psychologické aspekty dopravní nehodovosti.....	20
4.2 Motocykly.....	24
4.3 Osobní a nákladní automobily.....	26
4.4 Cyklisté.....	28
4.5 Chodci.....	29
5 SOUČINNOST JEDNOTEK IZS PŘI DOPRAVNÍ NEHODĚ	31
5.1 Hasičský záchranný sbor České republiky	34
5.1.1 Vyprošťovací zařízení užívané při zásahu u dopravní nehody.....	34
5.2 Policie České republiky	36
5.2.1 Objasňování a vyšetřovací úkony u dopravní nehody.....	37
5.3 Zdravotnická záchranná služba	38
6 TRESTNĚPRÁVNÍ A SPRÁVNĚPRÁVNÍ ODPOVĚDNOST ZA PORUŠENÍ PRÁVNÍCH POVINNOSTÍ	42
6.1 Trestné činy aplikovatelné v oblasti silniční dopravy	43
6.1.1 Trestní řízení.....	46
6.2 Přestupky v silniční dopravě	47
6.2.1 Bodový systém	49
6.2.2 Správní řízení.....	51
7 BEZPEČNOSTNÍ A PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ	52
7.1 BESIP	52
7.1.1 Dopravní výchova BESIP.....	53
7.2 Nemysliš-zaplatíš	54
7.3 The action	56

7.4 České sdružení obětí dopravních nehod	56
7.4.1 Rady pro pozůstalé po zemřelém účastníkovi dopravní nehody	57
7.5 Motocyklový komiks	59
7.6 Domluvme se!	59
7.6.1 Čas potřebný pro odbourání alkoholu z krve řidiče	60
7.7 Ústřední automotoklub České republiky	60
7.7.1 Činnost ÚAMK	60
7.8 Centra bezpečné jízdy	61
7.9 Nadační fond kolečko	62
7.9.1 Základní pravidla používání dětských autosedaček	63
ZÁVĚR.....	64
SEZNAM LITERATURY	66
SEZNAM PŘÍLOH.....	70
PŘÍLOHY	71
ABSTRAKT.....	76
ABSTRACT.....	77

ÚVOD

Silniční doprava je dlouhá léta velmi diskutovaným tématem nejen kvůli legislativním změnám, ale také díky rostoucí ekonomice a hlavně vysoké úmrtnosti při dopravních nehodách, které se stávají každý den. Nikdo z účastníků silničního provozu si nepřeje být dotčen touto událostí, ale bohužel statistiky ukazují na čím dál vyšší nárůst nehod. Dopravní nehoda v sobě zahrnuje mnoho aspektů s kterými nikdo nemůže dopředu počítat, aspekty, které mohou člověku změnit život.

Ve své bakalářské práci bych chtěla osvětlit danou problematiku, za jakých podmínek k dopravní nehodě dojde, jaké jsou nejčastější chyby, kterých se účastníci silničního provozu dopouštějí. Objasnit základní pojmy, poukázat na to jak je dané téma upraveno v legislativě, k jakým významným změnám došlo a k jakým by mohlo dojít. Dalším důležitým prvkem jsou státní orgány, které svými činy vysoce zasahují do práv a svobod občanů. Zároveň nastínit co hrozí za porušení legislativních aktů jak z trestně právní tak správně právní oblasti.

Denně na pozemních komunikacích dochází ke zranění či úmrtí účastníků silničního provozu, proto je na místě vysoká aktuálnost této problematiky a zároveň důležitým tématem k jednání jak z hlediska odborného tak laického. Pro obor bezpečnostně právní činnost je toto téma obohacující především v tom, že se opírá o značnou část právních oborů a s nimi spojenými zákony, které budou v mé práci rozebírány.

Objasnění silniční dopravy a její nehodovosti, hlavní aspekty zmiňované oblasti, ale v užším slova smyslu poukázat na dotčené osoby, nacházení závažných chyb, kterých se dopouštějí, prozkoumat psychologické hledisko, co způsobuje jejich velmi častou agresivitu a neohleduplnost. Zároveň osvětlit činnost a postavení záchranných sborů, které při dopravní nehodě zasahují, jejich hlavní pracovní náplň považují za důležité téma.

V úvod své práce se zaměřuji na historickou retrospektivu v oblasti silniční dopravy a její vývoj od svých počátků. Dále poukazuji na legislativu týkající se této oblasti zejména na zákon o provozu na pozemních komunikacích číslo 316/2000 Sb., ale i mnohé další zákony. Dalším tématem je oblast dopravy, dopravních nehod a jejich analyzování a charakteristika jednotlivých činitelů silniční dopravy.

Další část se zabývá systematizováním jednotlivých vztahů a spoluprací mezi jednotkami integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách, nástin jejich současného a právního vymezení, objasnění jejich základních funkcí. Kapitola zabývající se trestněprávních a správněprávních dopadů za porušení legislativních aktů se zabývá jednotlivými trestnými činy a přestupky, které řidičům dopravních prostředků hrozí. Závěrem provádím nástin bezpečnostních a preventivních opatření, které probíhají v rámci České Republiky, jejich aktuálnost a funkčnost. Provádím celkové zhodnocení současného stavu.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Prvotním cílem mé práce je nejen v širším smyslu nastínit silniční dopravu a s ní spojenou nehodovost, ale i v užším smyslu poukázat na problematické aspekty, ke kterým dochází jak z hlediska legislativního, tak i z hlediska samotných účastníků dopravních nehod. Dochází mnohdy, z mého pohledu, ke zbytečným změnám v zákoně, které nezmírňují danou problematiku a nejsou dostatečně účinné v boji s vysokou nehodovostí. Proto jsem v některých případech uvedla svůj subjektivní názor na danou věc, kterou jsem v práci rozebírala.

Důležitým tématem mé práce je bezpečnostní a preventivní opatření, jak ze strany policie, státních orgánů tak i ze strany společností, které se zabývají silniční dopravou. Zda jsou dostatečně účinné, navrhuji některé změny, které jsem nabyla během studia tohoto tématu, ale i jako člověka, který by chtěl zmírnit už tak alarmující hodnocení nehodovosti na území České republiky.

Díky použití rozhovorů se zaměstnanci ze složek integrovaného záchranného systému popíši jak oni sami přispívají a jaké prostředky používají k záchraně osob, objasňování a vyšetřování dopravních nehod.

Ze svého pohledu, jako účastníka silničního provozu je mým cílem objasnit za čím stojí tak vysoká nehodovost, díky výzkumům a studiu objasnit k jakým nejčastějším problematickým aspektům dochází. Díky použití psychologie v dopravě uvádím chování řidičů a ostatních rizikových skupin.

Pomocí kvantitativních ukazatelů analyzuji nárůst či pokles v daných obdobích, ale také určuji věkovou skupinu osob, která má největší podíl na nehodovosti. Srovnávám jací řidiči a v jakých dopravních prostředcích jsou rizikovou skupinou a jakých chyb se dopouštějí.

Nejdůležitějším cílem této práce však zůstává, aby si lidé uvědomili veškeré následky, ke kterým může dojít až už riskantní jízdou, nezkušeností či právním rozhodnutím. Je smutné když zemře člověk, ale tragické je když ten člověk zemře neohleduplností a vinou někoho jiného.

2 HISTORICKÁ RETROSPEKTIVA

Na našem území jsou první zmínky o pozemních dopravních cestách okolo roku 805. Jde o stezky, které byly velmi málo upravené a do 13. století byly bez mostů. Tyto cesty byly většinou rychle zarůstající průseky v lesích, terénně neupravené. Šlo převážně o uježděný nebo ušlapaný pruh půdy. Na zamokřených místech byly stezky vyložené tzv. hatěmi (příčně položenými a houžvemi svázanými kmeny stromů). I u těchto stezek, které byly minimálně udržované vznikala místa, kde šlechta vybírala clo nebo mýtné. Mezi důležité aspekty o počátcích dopravy na území dnešní České republiky patří to, že české území se nachází v centru Evropy, které zesiluje i jinak významné vlivy politického a hospodářského postavení českého státu. Dále je to pak vliv mezinárodních podmínek a propojenost dopravních cest v rámci Evropy, otevřenost českého území mezinárodním kontaktům, a to i v rámci migračního osídlování cizími obyvateli.

Vývoj pozemní dopravy ve středověku byl velmi pomalý. Ve středověku dálkových cest mnoho nebylo. Život byl soustředěn převážně kolem hradů a měst a k životu stačilo několik obchodních stezek, které umožňovaly přepravu nákladů. Sloužily k výměně zboží mezi jednotlivými zeměmi. Mnohdy se cesty považovaly za nevýhodné z hlediska obrany země, z obavy, že by mohly nepřítelům usnadnit vstup do země.

K velké změně došlo až za císaře Karla IV., kdy se jednak zvýšila kvalita cest, a kromě toho na nich bylo v podmínkách středověku nebývale bezpečně. Zlatou stezkou, kterou byly Čechy spojeny s Bavorskem a po níž byla mimo jiné dopravována do Čech sůl, projíždělo týdně až 1 200 koní.¹

Husitské války a válka třicetiletá přinesly silné ochabnutí obchodu na našem území. Velkým vliv na to měla církev, která zakazovala obchodovat s kacířskými Čechy. V roce 1424 byl zastaven dovoz soli do Čech. Zhoršoval se i stav samotných cest nejen klimatickými vlivy, ale i různými válečnými tažení armád.

Roku 1725 vznikaly silniční sítě, bylo to za vlády Karla VI., byla stanovena silniční reparační komise pro řízení silničních prací. Silnice v dnešním slova smyslu se začaly zakládat až v 18. století, měly kamennou konstrukci s povrchovou vrstvou šterku

¹ ING. KYNCL J., CSc. A KOL. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Institut Jana Pernera, 2006, s. 15-16

a písku. V té době existovaly vždy dvě silnice, vedle kamenných silnic byla vždy nezpevněná letní cesta, která se využívala za hezkého počasí, aby se šetřila hlavní silnice. Po smrti Karla VI. se výstavba silnic zastavila a znovuzahájení se dočkala až za vlády jeho dcery Marie Terezie.

Do zlatého věku patří vynález parního stroje. Dne 23.září 1815 se poprvé projel první parní automobil. Jeho tvůrcem byl Josef Božek. Počátek 19.století byl stále doménou parních strojů, které se postupně zlepšovaly a zrychlovaly. Nic to ovšem neměnilo na jejich provozní náročnosti a těžkopádnosti. Zvrat nastal ve druhé polovině 19.století, kdy se konstruktérům podařilo zprovoznit první spalovací motory. V tomto století vznikaly i právní předpisy ohledně dopravy, například vyhláška o jízdě silničními parostrojí z roku 1875, zákon č. 5/1875, kterým se vydává řád policie silniční pro veřejné silnice na Moravě s vyloučením obou hlavních měst Brna a Olomouce, zákon č. 47/1866, jímž se vydává řád policie silniční, platný pro Čechy kromě hlavního města Prahy.

Rozvoj silniční dopravy byl násilně přerušen roku 1914 vypuknutím první světové války. Důsledky světové války se projeví i po jejím skončení a v roce 1919 vyvolaly nutnost omezení v užívání vozidel. Co se týká jízdy soukromými osobními automobily pro přepravu osob byla po určité období úplně zakázána. Jedině kdo mohli svá vozidla použít byli lékaři, ale výhradně jen při výkonu povolání. V souvislosti s novým státním zřízením naší země nastalo mnoho změn v celé společnosti, včetně dalšího rozvoje motorizmu a jeho právního rámce.

Na teritoriu České a Moravskoslezské země bylo při vzniku Československé republiky 49 208 km silnic. Avšak v období let 1919 – 1945 nedocházelo k otevírání nových silnic, většina prostředků byla vkládána na zlepšování jejich stavu a údržby. V roce 1928 bylo na území ČR v užívání již 59 409 vozidel. V roce 1935 bylo zavedeno prvních pět výstražných značek a to díky vládním nařízením č. 203/1935 Sb., kterým se provádí zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly. K tomu navazuje právě zákon o dopravních značkách pro silniční dopravu č. 82/1938 Sb. Mnichovská dohoda podepsána Německem, Itálií, Velkou Británií a Francií dne 29.září 1938 bez účasti zástupců Československa byla ultimátem, podle něhož se podstatně zmenšila naše rozloha ve prospěch Německa, Polska a Maďarska. To velmi omezilo činnost našeho státu, ať co se týkalo zahraničních vztahů tak také v oblasti mezinárodního obchodu. V březnu roku 1939 byla na českém území povinnost začít jezdit vpravo, doposud se

jezdilo vlevo. Vývoj válečných operací přinesl velké poškození silnic a zejména značné škody na mostech. Avšak největší škodu způsobilo zastavení výstavby dálnice. K jejímu znovuzahájení došlo až v roce 1967 kdy začala výstavba prvního úseku v délce 21 km z Prahy do Mirošovic, který byl uveden do provozu v roce 1970.²

Co se týká legislativy o pozemních komunikacích byla v tomto období upravena zákonem č. 135/1961 Sb., Silniční zákon, který s výjimkou dílčích změn zavedených zákonem č. 27/1984 Sb., zákonem č. 213/1993 Sb. a zákonem č. 134/1994 Sb., měl účinnost neuvěřitelných 36 let. Silniční zákon zavedl dělení pozemních komunikací na dálnice, silnice, místní a účelové komunikace.

V roce 1990 bylo přijato Prohlášení vlády ČR k bezpečnosti silničního provozu a v tom samém roce vláda zřídila Radu vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu. V roce 1993 se Československo rozdělilo na Českou republiku a Slovenskou republiku. Rok poté byla přijata dílčí novela silničního zákona č.134/1994 Sb., která zavedla poplatek za užívání dálnic, díky které došlo k získávání finančních prostředků pro státní rozpočet. Dané štítky se lepily na přední sklo automobilu, jako dnes. Byly odstupňovány podle celkové hmotnosti motorových vozidel a jízdních souprav.³

Stavba silnic a jejich opravy byly velmi drahou záležitostí a naše země měla velmi nedostačující finanční prostředky. V roce 2001 byl vnitřní dluh v údržbě a opravách silnic odhadnut na 350 mld. Kč. Ale nejsou v tom jen finance, které brzdí nové výstavby dálnic a silnic, ale také i odpor ekologických aktivistů, rovněž stav vozovek je krajně neuspokojivý. Uvedením sítě silnic do stavu, který by odpovídal potřebám rychlé a bezpečné dopravy, si vyžádá mimo prostředků na opravy a údržbu investiční prostředky ve výši zhruba 500 mld. Kč. Bohužel naše země nemá takové prostředky a je jen otázka času kdy se tento stav bude zlepšovat nebo naopak zhoršovat.

² ING. KYNCL J., CSc. A KOL. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Institut Jana Pernera, 2006, s. 46-104

³ ING. KYNCL J., CSc. A KOL. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Institut Jana Pernera, 2006, 146 s. 112-113

3 LEGISLATIVA SILNIČNÍ DOPRAVY

Nejdůležitějším zákonem silniční dopravy je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Zákon č.361/2000 Sb. je účinný od 1.ledna 2001. Tomuto zákonu dlouhá léta předcházela vyhláška federálního ministerstva vnitra č.99/1989 o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu), ze dne 5.července 1989. Tato vyhláška stanovila pravidla provozu na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a účelových komunikacích. Dalším zákonem, zabývající se silniční dopravou je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, který stanovuje, jaké máme pozemní komunikace a jejich dělení. V oblasti silniční dopravy využijeme i zákony týkající se například trestního a správního trestání, odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel, ale také činnost policejních orgánů příslušných v objasňování dopravních nehod, jejich evidence a mnohé další.

3.1 Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

„Zákon o provozu na pozemních komunikacích upravuje práva a povinnost účastníků provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního předpisu, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích.“⁴

Zákon vymezuje základní pojmy jako je účastník provozu, provozovatel vozidla, kdo je řidič, jaké máme druhy vozidel a kdo je chodcem. To vše najdeme v § 2 daného zákona. Základními povinnostmi účastníka provozu na pozemních komunikacích je 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

⁴ LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem*. Praha: Linde, 2003, s. 14

dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu. Řidič je povinen být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, mít za jízdy na motocyklu nebo mopedu na hlavě nasazenou a řádně připevněnou ochrannou přilbu a chránit si zrak. Dále jsou zde obecně formulovány základní povinnosti stanovené všem účastníkům provozu na pozemních komunikacích. Účastníci provozu jsou povinni je dodržovat, jedná-li se například o pokyny policistů, dopravními značkami, světelnými a akustickými signály.

Každý kdo řídí motorové vozidlo by měl mít u sebe řidičské oprávnění na daný typ vozidla dále osvědčení o registraci vozidla, doklad prokazující pojištění odpovědnosti za škodu. Řidičská oprávnění se dělí do jednotlivých skupin, označení pro malé motocykly do konstrukční rychlosti do 45 km/h je AM, A motocykl, B osobní automobil, C nákladní automobil, D autobus, T traktor a označení E je pro přívěs. Příslušné řidičské oprávnění lze udělit osobě, která dosáhla určitého věku (od 15 do 21 let), je zdravotně a odborně způsobilá k řízení motorových vozidel, má trvalý nebo přechodný pobyt na území České republiky, není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu řízení motorových vozidel. Řidičská oprávnění se udělují po zdárném dokončení autoškoly a po odborných zkouškách.

Ze svých zkušeností ovšem vím, že některé autoškoly dostatečně nepřipravují své žáky na krizové situace, které se jim mohou přihodit během silničního provozu. Z tohoto hlediska si myslím, že by mělo nastat posílení odborné připravenosti řidičů při řízení motorových vozidel, například výcvikem praktického řešení krizových situací na dopravních polygonech. Tento výcvik by měl být zařazen do programů autoškol případně následného zdokonalování řidičů v období do 2 let po absolvování závěrečných zkoušek v autoškole. Tato problematika by měla být upravena zákonem tak, aby byla možnost odejmutí řidičského oprávnění v případě neabsolvování tohoto dodatečného výcviku. Současně mám dojem, že chybí technické zázemí na řádný výcvik řidičů jednostopých motorových vozidel (silničních kubatur), například vhodné zkušební a výcvikové okruhy.

Od doby svého vydání byl zákon č. 361/2000 Sb. opakovaně novelizován. Bylo to zapříčiněno tím, že se naši zákonodárci snažili zvýšit bezpečnost na českých silnicích a snížit vysokou nehodovost, která byla a je na prvním místě ve statistikách v úmrtí osob.

První novela byla zákonem č. 60/2001 Sb., který byl účinný od 19. února 2001. Další novela byla zákonem č. 478/2001 Sb. s účinností od 1. ledna 2002, kterým se měnil zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Tato změna byla velice rozsáhlá a týkala se autoškol a jejich učitelů.

Novela č. 62/2002 Sb., s účinností od 1. dubna 2002, změna nastala v zákoně o přestupcích č. 200/1990 Sb. Další novely byly č. 311/2002 Sb., 320/2002 Sb., 436/2003 Sb., 53/2004 Sb., 229/2005 Sb.

Určitě k největším změnám došlo díky novele č. 411/2005 Sb., s účinností od 1. července 2006. A to díky zavedení bodového systému, který byl pro mnoho řidičů osudný. Bodový systém je opatření ke snížení počtu dopravních nehod do roku 2010, která jsou obsažena v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Zvýšení počtu silničních kontrol, které způsobují, že někteří řidiči jsou opravdu důslední, ale bohužel to o čem si odborníci mysleli, že pomůže ve snižování vysoké nehodovosti, má jen velmi nízký účinek. I když hodně řidičů přišlo o řidičský průkaz, ti řidiči, kteří jezdili i před tímto ustanovením rychle a nezodpovědně, jezdili i po zavedení bodového systému až do současné doby a bohužel nedochází k přání, aby se snižovala silniční nehodovost. Mezi nejvíce nebezpečná protiprávní jednání, která jsou ohodnocena nejvyšším počtem bodů je řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, bohužel od ledna roku 2010 se toto jednání už neposuzuje jako trestný čin, dále řízení vozidla po požití alkoholu nebo jiné návykové látky, způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví. Ovšem podle Policie ČR se nejvíce udílejí body za překročení povolené rychlosti. A právě rychlost jízdy má na nehodovost obrovský vliv.

I během posledních čtyř let došlo k dalším novelám, například zákonem č. 226/2006 Sb., 264/2006 Sb., 170/2007 Sb., 215/2007 Sb., 374/2007 Sb., 274/2008 Sb., 480/2008 Sb. Nejnovějšími změnami jsou zákony č. 227/2009 Sb. a 281/2009 Sb.

3.2 Zákon číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

„Zákon upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich

uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.“⁵

Pozemní komunikace podle tohoto zákona se dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. O zařazení pozemní komunikace do jednotlivých kategorií rozhoduje příslušný silniční správní úřad.

Dálnice je určena pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly. Nejvyšší povolená rychlost je stanovena na 130 km/hod. Vlastníkem dálnic je stát.

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice se dělí do tříd a to, silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, vlastníkem je stát. Silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy. Silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. Vlastníkem silnic II. a III. tříd jsou kraje.

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace se také dělí do tříd podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení. Místní komunikace I. třídy je jí zejména rychlostní místní komunikace. II. třída je označení pro místní komunikace, které jsou dopravně významné sběrné komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí. Místní komunikace III. třídy je obslužná komunikace. Také máme místní komunikaci IV. třídy, ta je nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo je to taková komunikace, na které je umožněn smíšený provoz. Vlastníkem místních komunikací je obec.

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Může se omezit nebo zakázat vstup právě na takovou komunikaci. Vlastníkem účelové komunikace je fyzická nebo právnická osoba.

⁵ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcími předpisy a vzory správních rozhodnutí*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2008, s. 11

3.3 Ostatní vybrané zákony

Zákon číslo 283/1991 Sb., o Policii České republiky ve znění pozdějších předpisů. „*Policie plní úkoly ve věcech vnitřního pořádku a bezpečnosti a další úkoly v rozsahu a způsobem stanoveným právními předpisy...*“⁶ Podle tohoto zákona je policista oprávněn použít technických prostředků k zabránění odjezdu vozidla v případě, že vozidlo bylo ponecháno na místě, kde je ponechání zakázáno, dále k zabránění odjezdu vozidla se odstraní bez zbytečných průtahů po projednání přestupku v blokovém řízení nebo po zjištění totožnosti řidiče. Policie v oblasti silniční dopravy využívá donucovací prostředky a to technické prostředky k zabránění odjezdu vozidla, zastavovací pás a jiné prostředky k násilnému zastavení vozidla.

Zákon číslo 553/1991 Sb., o obecní policii ve znění pozdějších předpisů. Obecní policie úzce spolupracuje s Policií České republiky. Obecní policie přispívá v rozsahu stanoveném tímto nebo jiným zákonem k bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Odhaluje přestupky a jiné správní delikty. Strážníci jsou oprávněni použít technických prostředků k zabránění odjezdu vozidla jako Policie ČR mimo použití donucovacího prostředku zastavovací pás.

Už zmíněnou výuku v autoškolách upravuje zákon číslo 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje podmínky pro provozování autoškol, způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, práva a povinnosti provozovatelů autoškol, dále podmínky pro udělování a odnímání osvědčení pro učitele výuky a výcviku, způsob provádění výuky a výcviku řidičů a další uvedené v § 1 daného zákona.⁷

⁶ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 1. Vydání. Praha: C. H. Beck, 2009,

⁷ ÚPLNÉ ZNĚNÍ. *Pravidla silničního provozu, autoškoly: podle stavu k 14. 4. 2009*. Ostrava: Sagit, 2009, s. 151

Zákon číslo 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, který v § 3 uvádí druhy vozidel:

- 1) Silniční vozidla se rozdělují na jednotlivé druhy a kategorie. Rozdělení silničních vozidel do kategorií, technický popis jednotlivých kategorií silničních vozidel a jejich další členění se stanoví v příloze k tomuto zákonu
- 2) Silniční vozidla se rozdělují na tyto základní druhy:
 - a) Motocykly,
 - b) Osobní automobily,
 - c) Autobusy,
 - d) Nákladní automobily,
 - e) Speciální vozidla.
 - f) Přípojná vozidla,
 - g) Ostatní silniční vozidla.⁸

Podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené upravuje zákon číslo 111/1994 Sb. Dalšími důležitými zákony je zákon číslo 140/1961 Sb., trestní zákon ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon upravuje trestné činy, které souvisí se silniční dopravou. Nový zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, zavádí nový trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku. Zákon číslo 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů, kdy se k tématu silniční dopravy vztahují paragrafy 22 a 23 téhož zákona.

⁸ *Portál veřejné správy* [online], poslední revize 2010, [cit. 8. 2. 2010]. Dostupné na WWW: <http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=56/2001&PC_8411_p=3&PC_8411_l=56/2001&PC_8411_ps=10#10821>

4 NEHODOVOST V ČESKÉ REPUBLICE

Dopravní nehody jsou bohužel na denním pořádku, což ukazují i statistiky, které vypracovává Policie České republiky. Zákon o provozu na pozemních komunikacích definuje dopravní nehodu takto: „*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.*“⁹

Hlavními pojmy jsou účastník dopravní nehody, viník nehody, usmrcená osoba, těžká a lehká zranění a vzniklá škoda. Koho tedy můžeme považovat za účastníka nehody? Je to každý, kdo se přímo účastnil dopravní nehody. Určení viníka dopravní nehody je základem uplatnění nároku na náhradu škody. Primárně je šetření dopravních nehod kompetencí policie. Usmrcená osoba je ta, která zemřela při dopravní nehodě na následky způsobené právě danou dopravní nehodou, ovšem je tu daná doba a to nejpozději do 30 dnů po dopravní nehodě. Škodu na majetku odhaduje příslušník Policie České republiky, který dopravní nehodu objasňuje. Ovšem pokud nedojde k výše zmíněným aspektům a škoda na majetku nedosáhne 100 000,- Kč a nebyl poškozen majetek třetí osoby, nemusí být na místo nehody přivolána Policie.

Jak plyne z definice dopravní nehody, podmínkou toho, aby se jednalo o dopravní nehodu, musí být výskyt právě zmiňovaného zranění, usmrcení anebo škody na majetku a to vše s provozem vozidla v pohybu. Takovým vozidlem tedy může být i vozidlo nemotorové, jako jsou například jízdní kola, koloběžky, ale také jezdec na zvířeti. Na našem území jsou právě nehody spojené s cyklisty velmi častým jevem.

Zákon o silničním provozu stanoví povinnosti každého řidiče, který měl účast na dopravní nehodě, a to:

- Zastavit vozidlo
- Zdržet se požití alkoholu nebo jiné návykové látky
- Učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem
- Spolupracovat při zjišťování skutkového stavu
- Oznamit, v případech stanovených zákonem o silničním provozu, nehodu policii

⁹ LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem*. Praha: Linde, 2003, s.130

- Došlo-li ke zranění, poskytnout dle svých schopností první pomoc a přivolat zdravotnickou službu
- Označit místo dopravní nehody
- Setrvat na místě nehody až do příchodu policie ¹⁰

Celkově bychom mohli říct, že nehodovost v dopravě je významným problémem z hlediska udržitelnosti dopravních systémů. Nejde jen zdaleka o přímou ekonomickou škodu, která vznikne při nehodách, ale narušen je také sociální rozměr. Po zemřelých často zůstávají neúplné rodiny, zranění si často odnášejí trvalé následky, které zhoršují jejich společenské uplatnění. Nehody vyvolávají také další národohospodářské škody v souvislosti s ochromením dopravních tras během odstraňování následků a léčení zraněných.¹¹

Rok 2009 byl dle statistik příznivým rokem, to ukazuje hlavně fakt, že se stalo nejméně dopravních nehod od roku 1990. V roce 2009 šetřila Policie ČR celkem 74 815 nehod, při kterých bylo 832 osob usmrceno, největší nárůst počtu usmrcených byl u nehod zaviněných pod vlivem alkoholu. Těžce zraněno bylo 3 536 a 23 777 osob zraněno lehce. Odhad způsobené hmotné škody je ve výši 4 981, 09 mil. Kč. Případů kdy viník od nehody ujel, bylo 10 478 (tj. necelých 16% z celkového počtu nehod řidičů vozidel). V porovnání s rokem 2008 zaznamenáváme pokles u všech základních ukazatelů nehodovosti. Pokud bychom vzali informace ze statistik z roku 2008 ukáže se, že Policie ČR šetřila celkem 160 376 nehod to je o 53,4% více jak v letošním roce, počet usmrcených osob byl 992, těžce zraněných lidí 3 809 a 24 776 lehce zraněno. Kdybychom se podívali do historie zjistíme, že nejvíce nehod bylo v roce 1999 a to 225 690, což dle mého názoru je velmi katastrofické číslo(viz. příloha č. I).¹²

Dle mého názoru je snížení nehodovosti silně ovlivněna skutečností, že dopravní kolize, kde je vzniklá škoda nižší jak 100.000,- Kč, se nemusí ohlašovat Policii ČR. Dalším možným aspektem snížení by mohla být i vzniklá ekonomická krize, kdy se lidé snažili šetřit na věcech, které pro ně nejsou životně důležité a tím je i jízda motorovými

¹⁰ BERAN, T. *Dopravní nehody*. Brno:Computer press, 2007, s.19

¹¹ ADAMEC, V. A KOL. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha:Grada Publishing, 2008, s.91

¹² *Policie ČR* [online], poslední revize 2010, [cit.11. 2. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx>>

vozidly. Ze svého pohledu doufám, že i mnoho účastníků dostalo rozum a začalo jezdit dle předpisů a hlavně bezpečně a s rozvahou.

4.1 Psychologické aspekty dopravní nehodovosti

Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod rozhodně patří nepřizpůsobení rychlosti, díky této fatální chybě přichází nejvíce lidí o život, dále to jsou takové chyby typu, že se řidič plně nevěnoval řízení, nedání přednosti v jízdě, nesprávné otáčení nebo couvání. I když dle statistik policie nehodovost mírně klesá, stejně je stav dopravních nehod velice alarmující. Současná silniční doprava ilustruje konflikt mezi technikou a lidskými možnostmi. Motorová vozidla se neustále zdokonalují, hlavně co se týče výkonu a rychlosti, rozrůstá se silniční síť, zvyšuje se počet účastníků provozu, tím roste hustota silničního provozu. Nároky na zdatnost řidiče stoupají natolik, že se dere do popředí otázka do jaké míry je jim člověk schopen čelit. Jako příklad si беру profesionálního řidiče, který během své směny musí vykonat až 5 000 úkonů, což může vést k únavě, ale i k agresivitě. Řidič během jízdy musí sledovat spousty druhy informací, jako jsou dopravní značky, nerovnosti ve vozovce, ostatní účastníky provozu, musí se přizpůsobit počasí, které právě panuje během jeho jízdy a do toho musí ovládat své vozidlo. I když si člověk řekne, že má zkušenosti a o sobě mínění jako o dobrém řidiči, stejně se na své cestě setká s krizovými situacemi, je dokázáno, že během půl hodinové jízdy městem můžeme zažít až tři takové situace.

Za podstatné se považují zdravotní a duševní způsobilost a momentální tělesný a psychický stav, ale také jak člověk dokáže vnímat své okolí, jak je pozorný, koncentrovaný, jaké má morální vlastnosti, zkušenosti, schopnosti a dovednosti. Ovšem nejdůležitějším faktorem je zrak. Nejméně 90% činnosti řidiče vychází ze zrakového zachycení podnětů a jejich psychického zpracování. Zbytek připadá na jiné smysly. S rostoucím věkem ovšem zrak slábne a proto starší řidiči by měli přizpůsobit styl a rychlost jízdy svému věku, jejich smyslové vlastnosti slábnou.

Reakcí motoristy se obecně rozumí například sešlápnutí brzdového pedálu, spojky, včasné vychýlení volantu, zapnutí blinkru. Reagování je při jízdě časově ohraničeno. Problémům někdy neujdou řidiči začátečníci.

Z palety vlivů na schopnost reagovat jsou:

- Věk – mladí většinou reagují rychleji
- Zdravotní stav – i při banálním onemocnění, bolesti hlavy, těhotenství
- Psychický stav – smutná nálada, úzkost, stres, únava
- Alkohol a jiné omamné látky¹³

Každý člověk zná typologii temperamentu od antických lékařů Galenose a Hippokrata na sangvinika, cholera, flegmatika a melancholika. A Eysenckovu typologii, která má dvojdimenzionální systém – extrovert a introvert. I tyto typologie můžeme použít na řidiče. Člověk sangvinik je přizpůsobivější, aktivnější, společenský, dominantnější. Flegmatik je méně přizpůsobivý, pasivnější, rozváženější, má dobrou sebekontrolu. Cholera je velice impulzivní, nedokáže se tolik ovládat je vznětlivý. Melancholik je spíše pesimista, samotářský, citlivější, náladový. Extrovert je orientovaný na vnější život, miluje vzrušení a změny, navazuje kontakty, je společenský a optimistický. Introvert je uzavřený, zahleděný do svého vnitřního života, citovější, rezervovanější, přemýšlivější, spolehlivější. Teorie i praxe se shodují v tom, že mezi úspěšné, beznehodové řidiče patří v hojné míře osoby s převahou silnějšího a pohyblivějšího nervového systému, s přiměřenou strukturou vlastností jak z extroverta tak z introverta.

Co když řidiče či jezdce pohltí strach? Strach je největším nepřítelem. Mnoho nehod, pádů a úrazů nevzniklo ze situace v provozu, ale kvůli tomu, že člověk podlehl strachu a ve stresu udělal chybu, která pak byla vlastní příčinou nehody. Většinou působením strachu a stresu nevzniká jen jedna chyba, ale celá řada na sebe navazujících pochybení, která se hrnou jako lavina. Spouštěcím mechanismem může být téměř cokoli, podněty z okolí nebo z naší vlastní hlavy, například rána z výfuku, nečekané odbočení vozidla před námi, olejová skvrna nebo námraza na silnici. Proto je velmi důležité, aby řidič či jezdec byl v dobrém fyzickém a psychickém rozpoložení, řídil v naprosté pohodě a nezaobíral se žádnými problémy. Také se říká, že strach je největší adrenalin, možná proto hodně řidičů a jezdců jezdí nebezpečně. Adrenalin je něco, co člověka pohltí do takového stavu, že v určité chvíli nemusí ani přemýšlet nad svým chováním.

¹³ HAVLÍK, K.. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem*. Praha: Portál, 2005, s.33

Další velice významnou kapitolou jsou ženy za volantem. Neznám muže, který by řekl, že ženy řídí lépe než oni muži. I když si to sice myslí, ve statistikách nejvíce havarují muži. Ze svých vlastních zkušeností si myslím, že ženy a muži jsou na stejné pozici, ovšem ženy celkově jako řidičky jsou opatrnější, citlivější, nebývají tak agresivní jako muži, nejsou tak vznětlivé. I v našem osobním životě na rozdíl u mužů u nás převažuje emocionalita, empatie, bohatší a hlubší prožívání. Dle výzkumů se ovšem potvrdilo, že na 100 km dráze ženy a muži dosahovali stejných výsledků, ale při delších trasách na tom muži byli lépe, jelikož ženy byly unavenější a snižovalo se u nich reagování na okolní prostředí. To samé platí i ve tmě, zatímco ženy lépe řídí ve dne, muži vedou v noční jízdě.

Jak je to s těhotnými řidičkami? Jak všichni víme, nejvýznamnějším posláním ženy je rodit děti. Během tohoto procesu se žena biologicky, psychologicky a fyziologicky mění. Trpí ranními nevolnostmi, sklonem k mdlobám. Průběh těhotenství je u každé ženy jiný. Ovšem nevyhnou se narušenému vnímání a reagování a určitě i pocitem strachu o své nenarozené dítě, tím pádem mohou být více ve stresu než ostatní řidičky a řidiči.

Nepozornost je ve statistikách dopravní nehodovosti uváděna jako jedna z nejčastějších a nejzávažnějších příčin nehod. Z tohoto důvodu je třeba zabývat se nepozorností nebo lépe řečeno různými druhy pozornosti, které jsou nepostradatelné pro rychlou, plynulou a bezpečnou jízdu. Co vlastně vede k nepozornosti řidičů? Je to velice diskutované téma. Například při telefonování za volantem, dochází k poklesu výkonu, tento pokles výkonnosti si řidiči neuvědomují. Dále to ale může být i kouření nebo konzumace potravin za volantem, ale i únava.

Některé zdánlivě nevysvětlitelné nehody je možno přiřadit k tzv. „silniční hypnóze“, která vzniká při monotónní a jednotvárné jízdě, zvláště pak při jízdě na dálnicích. Jde o „hypnogenní“ vliv silnice a vozidla na vnímání řidiče, který může vést k nepřiměřeným reakcím. Tyto hypnogenní faktory vedou k útlumu, který se prohlubuje až ke spánku, nebo vzniká jen jako povrchní útlum, při kterém se řidič koncentruje jen na některou část řídicích systémů vozidla. Při vzniku „silniční hypnózy“ nemusí být řidič nutně unaven, i když únava je původním jevem tohoto stavu. K nejčastějším hypnogenním faktorům patří například pravidelné vibrace vozidla, lesk vozovky. Podobně může působit jízda v noci, kdy je zrak řidiče a jeho pozornost soustředěna na kužel světla vlastního nebo protijedoucího vozidla nebo na koncová světla před ním

jedoucího vozidla. Hypnotický stav se dá stručně definovat jako stav zúžené pozornosti, který může být spojen s přílišnou koncentrací pozornosti na určité předměty, jevy či úkoly a se ztrátou volného ovládnání reakcí.¹⁴

Dalším důležitým aspektem je agresivita řidičů. V dnešní době k sobě lidé nejsou tolerantní, každý se předhání, protože chce být nejlepší. Agresivita za volantem způsobuje rychlou a nebezpečnou jízdu především u mladých řidičů. Proto se doporučuje nenechat se vyprovokovat a ovládnout své emoce, snažit se zůstat nad věcí, uvědomit si svou vlastní hodnotu a to, že svým jednáním můžete někomu ublížit.

Výše zmiňovaní mladí řidiči jsou ve statistikách nejvíce zastoupeni. Mladí jednají silněji než dospělí ve vztahu k momentálnímu okamžiku. Chtějí si vyzkoušet nejvyšší hranici jak svou vlastní, tak i svého vozidla. Zkoušejí maximální rychlosti, při kterých často udělají chybu. Co se týče samotného silničního provozu, chybí jim zodpovědnost a předvídání možného rizika, neuvědomují si následky svého jednání. Mladí lidé často podceňují význam bezpečnosti. Jejich nejčastější projevy za volantem či říditky jsou impulsivnost, krátce přemýšlejí – tady a teď, sebestřednost, rádi experimentují.

Co se týče malých dětí, kteří jsou také účastníky provozu ať jako chodci nebo například jako cyklisté jsou velice rizikovou skupinou. Děti lze kvůli jejich menšímu vzrůstu snadněji přehlédnout, jejich věk neumožňuje rychle a správně reagovat v krizových situacích. Mezi nejčastější příčiny nehod, při nichž jsou postiženy děti, patří vyběhnutí do vozovky, hra dětí na vozovce, chůze po nesprávné straně vozovky, nesprávné přecházení křižovatky, jízda dvou cyklistů vedle sebe, jízda na kole po nesprávné straně, vstup dětí do vozovky na červenou. Je třeba také připomenout, že emoce mají vliv na chování dítěte i v nepřehledné nenáročné situaci. Hněv, strach nebo radost podstatně ovlivní jednání dítěte a je nutno s tím počítat. Co se týká pravidel silničního provozu, malé dítě velmi nesnadno chápe, co má pod tímto pojmem rozumět. To nesmírně komplikuje problém bezpečnostních předpisů v dopravě.¹⁵

¹⁴ CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: MV ČR, 1998, s.9

¹⁵ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003, s. 186-190

4.2 Motocykly

Jízda na motocyklech je pro mnohé lidi určitý životní styl, velký koníček. Hodně lidí vám nedokáže říct proč je „motorky“ tak přitahují. Ze své zkušenosti vím, že jízda na tomto stroji vám dává určitou svobodu, adrenalin, ale i zvláštní pouto co mezi motocyklisty panuje. Vznikají různé kluby, kde se příznivci tohoto sportu setkávají, organizují srazy, závody. Ovšem všichni si moc dobře uvědomujeme, že jsme nejrizikovější skupina co se týče dopravních nehod. Když někde slyšíte o dopravní nehodě motocyklu většinou je to nehoda s velmi fatálními následky. Proč tomu je? Mnoho lidí o „motorkářích“ tvrdí, že jsou nezodpovědní, překračují povolené rychlosti, nesprávně a riskantně předjíždějí, bývají agresivní v silničním provozu, všude chtějí být první, závodí s řidiči automobilů. Nejsem člověk, který by někoho odsuzoval nebo na druhou stranu kritizoval, sama vím, že někteří motocyklisté se opravdu tak chovají, ale ruku na srdce, takto se chovají i jiní řidiči ať už automobilů nebo nákladních vozů. V každém člověku je určitá soutěživost a agresivita v dané chvíli, například když se rozzlobí. Ovšem každý člověk by si měl uvědomit, že závažnost dopravních nehod motocyklistů je přibližně osmkrát vyšší než u osobních automobilů. Vyšší šanci na přežití dopravní nehody mají oproti motocyklistům i chodci.

Řidiči ostatních motorových vozidel by si měli uvědomit, že motocyklisté jezdí velmi často vyšší než dovolenou rychlostí. Často předjíždějí jak zprava, tak zleva. Motocykl je velmi nestabilní stroj a může dojít k jeho nezvládnutí ze strany motocyklisty. Motocykl jde velmi snadno přehlédnout. Pokud se rozhodnete motocykl předjíždět, je nutné dodržet bezpečný odstup. Samotní motocyklisté by si měli uvědomit, že patří k nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu a případný střet s vozidlem nebo s pevnou překážkou končí ve valné většině případů smrtí nebo těžkým zraněním motocyklisty. Podmínkou jízdy na motocyklu je používání prvků pasivní bezpečnosti, to je přilba, vhodné oblečení pokud možno s reflexními prvky, pevná vysoká obuv a rukavice jsou nutností. Ovšem i sebelepší výbava není zárukou bezpečného návratu, pokud motocyklista jede riskantně. Je zapotřebí si uvědomit brzdnu dráhu motocyklu. Za normálních podmínek s reakční dobou 1 sekunda je zapotřebí k zastavení z 80 km/h cca 58 metrů, při rychlosti 100 km/h je brzdna dráha cca 83 metrů a při 200 km/h 280 metrů. Při jízdě je nutné dbát zvýšené opatrnosti, pokud je na vozovce spadané listí, olejové skvrny, dochází ke změně povrchu vozovky

(například asfalt – beton), dilatační spáry na mostech, povrch je pokrytý dlažebními kostkami, olej, nafta. Každý motocyklista by si měl uvědomit existenci slepých úhlů zpětných zrcátek automobilů, skutečnost, že ostatní motoristé mohou snadno motocyklistu přehlédnout. Nejčastější zdravotní důsledky dopravních nehod motocyklistů jsou otevřené, komplikované zlomeniny dolních končetin. Vážné úrazy hlavy, zlomeniny obličejových kostí, a to i přes použití přilby. Úrazy páteře, zlomeniny pánve.¹⁶

Správné používání brzd je u motocyklu obtížnější než u automobilu. Řidič musí rukou a nohou koordinovat činnost dvou rozličných brzdných systémů. Protože při brzdění je přední kolo zatíženo více než zadní, musí přední brzda přenést více brzdné síly, než při brzdění zadní brzdou. Z toho plyne, že brzdění přední brzdou je mnohem účinnější. Je ale potřeba dávat pozor na zablokování kola v důsledku prudkého zmáčknutí brzdy a snížené přilnavosti pneumatiky. Tady platí pravidlo, že pokud je potřeba co nejrychleji a bezpečně zastavit mělo by se zadní brzdou brzdit naplno a přední s citem. Velice nepříjemné je brzdění pokud naprší po dlouhém suchu, jelikož se na silnici vytvoří mazlavá hmota kvůli prachu a nečistotám. Po takové silnici se motocykl velmi snadno smekne. Důležité je správné zvládnutí brzdění v zatáčce, kterému se mnohdy díky situaci v provozu nevyhneme. V tomto případě nelze ani zadní brzdu použít naplno, ale jak přední tak zadní brzdu použít s citem, ale platí pravidlo brzdit ještě před zatáčkou.

Jak už bylo výše napsáno za nejdůležitější aspekt při řízení je zrak. U motocyklů je toto tvrzení dvakrát tak pravdivé. Zrak je u motocyklisty velmi důležitý. Zrakem si koordinuje zatáčku, vnímá své okolí, ostatní účastníky silničního provozu, změny ve stavu vozovky, různé překážky, na které musí okamžitě reagovat. Mnoho lidí touží jezdit na motocyklu, ale ovšem takový člověk, který se rozhodně začít jezdit si musí uvědomit, že jízda na tomto stroji je mnohem náročnější než řídit automobil. Celý motocykl je ovládán tělem a ne jen rukama, jak je tomu v automobilu. Když se projíždí zatáčka, je důležitý správný náklon těla, co největší absence brzd, správné zařazení rychlostního stupně a co nejvhodnější rychlost. Mnoho nehod se právě stává kvůli nedostatečnému výcviku, který se provádí v autoškolách a pro velmi nízké zkušenosti jezdců. Dle statistik právě nejvíce dopravních nehod motocyklů způsobí jezdci ve věku

¹⁶ *BESIP* [online], poslední revize 9. 9. 2008 [cit. 4. 1. 2010]. Dostupné na WWW: <http://www.ibesip.cz/465_Nektere-poznatky-k-mozne-prevenci-dopravnich-nehod-motocyklistu>

kolem 25 let. Na nejsilnější kubaturu motocyklu lze dosáhnout až ve věku 21 let. Nehodovost týkající se obsahu motoru havarovaných motocyklů potvrzuje to, co je asi každému jasné, že nejzranitelnější skupinou je skupina 460-850 ccm, do této skupiny spadají většinou silniční motocykly, které dokážou vyvinout rychlost kolem 200 km/h a výše s tím, že každý motocyklista si nejvyšší rychlost alespoň jednou zkusí.

Když se podíváme na rok 2009 i statistiky vypovídají, že nejhorší ukazatel je u motocyklů, kde na 1 000 nehod připadá 38 usmrcených osob. Celkový počet usmrcených motocyklistů v roce 2009 se zastavil na čísle 76, počet usmrcených spolujezdců 4 (viz. příloha č.II) . Je to velice alarmující fakt když si uvědomíme, že motocyklová sezona trvá zhruba 7 měsíců.¹⁷

4.3 Osobní a nákladní automobily

Osobní automobily tvoří nejrozšířenější třídu motorových vozidel na našich komunikacích. Jejich podíl na celkovém počtu motorových vozidel v České republice je asi 74%. Osobní automobily představují komfortnější a bezpečnější způsob dopravy, což využívají všechny věkové skupiny od 18 let. Právě v tomto věku lze získat řídičské oprávnění na osobní automobil, ale myslím si, že by měla být určena i věková hranice kdy by se měli řídičské průkazy i odebírat. Na silnicích si můžeme všimnout starších lidí, kteří už opravdu mají své reakce na okolní prostředí velmi snižené a tím pádem se stávají nebezpečnými v silničním provozu. Ze své zkušenosti vím, že tito lidé občas ani nezastaví na kruhovém objezdu, aby dali přednost, či jedou příliš pomalu, kdy ostatní řidiči nemusí odhadnout jejich rychlost a například do nich narazit nebo naopak jedou velmi rychle, přitom jejich vnímání jim to nedovoluje. Samozřejmě, že i velký problém je s mladými řidiči, kteří ve většině případů riskují, jezdí rychle i přes to, že nejsou ještě zkušenými řidiči, když usednou za volant, cítí určitou sílu a moc ve svých rukách a mnohdy to pak na silnicích vypadá. I podle statistik nejvíce nehod zavinili řidiči ve věku 21-34 let.

Dnešní doba si žádá výkonné automobily, automobilový průmysl takové vozy umí vyrobit a jednotlivé firmy se předhánějí, kdo vyrobí lepší vůz. Výkon a objem válců vozu je další věc, která se zapsala do nehodovosti osobních automobilů. Nejvíce

¹⁷ *BESIP* [online], poslední revize 18. 2. 2010, [cit.20. 2. 2010]. Dostupné na WWW: <http://www.ibesip.cz/964_Dopravni-nehody-motocyklistu-v-roce-2009>

nehod bylo u vozů s objemovou třídou 1,5 až 1,9 l a to 18 068 tj. 40,9% počet usmrcených byl 232, na druhém místě 1,1 až 1,4 l s počtem nehod 15 940 a usmrcených 178.

Následující hodnocení se týká nehod podle roku výroby osobních automobilů. Nejvyšší podíl na počtu usmrcených osob (39%) mají řidiči osobních automobilů vyrobených v rozmezí let 1995-1999 kdy se počet nehod vyšplhal na 13 243. Druhou nejčetnější skupinou pak tvoří nehody vozidel vyrobených v letech 2000-2004, jejichž řidiči se na počtu usmrcených podílejí bezmála 20% s počtem 10 604 způsobených nehod.

Statistiky zahrnují i nehody nákladních automobilů dle jejich hmotnostních kategorií. Nejvíce nehod zavinili řidiči nákladních automobilů kategorie do 3,5 t (přes 47% z celkového počtu) a na jimi zaviněné nehody připadá nejvíce usmrcených 53 osob. Řidiči nákladních vozů nad 3,5 t zavinili 5 014 nehod a na jimi zaviněné nehody připadá 51 usmrcených osob. U řidičů nákladních automobilů bývá problém, že často nezvládnou svůj vůz kvůli jeho váze, například na mokré či zasněžené vozovce, ale mnoho nehod vzniklo i kvůli tzv. „mikrospánku“ řidiče. Často totiž „kamionáči“ nedodrží předepsané povinné zastávky, nejen kvůli tomu, že je tlačí čas na vykládce nebo na nakládce zboží, ale mnohdy je nutí i sami zaměstnavatelé, což v posledních letech dokazují i soudní spory tohoto rázu. Sami řidiči, ale i právě zaměstnavatelé těchto lidí by si měli uvědomit, že je to velmi riskantní nejen pro samotné řidiče kamionů, ale i pro ostatní účastníky silničního provozu, ale že je to i protiprávní.

Řidiči s cizí státní příslušností zavinili na území České republiky 4 648 nehody (tj. 6,9% z počtu nehod zaviněných řidiči). Při těchto nehodách přišlo o život 64 osob a dalších 1 482 bylo zraněno. V porovnání s rokem 2008 zavinili cizinci o 6 008 nehod méně (tj. o 56,4%), počet usmrcených byl o 15 osob nižší a počet zraněných byl nižší o 321 osob. Nejvíce těchto nehod zavinili slovenští řidiči 1 093 nehod a při nich bylo usmrceno 15 lidí, následují nehody ukrajinských řidičů 610 nehod a 11 usmrcených, polští řidiči zavinili 584 nehod a 8 usmrcených lidí, němečtí řidiči zavinili 567 nehod a 9 lidí zemřelo.

Mnoho dopravních nehod způsobují technické závady na vozidlech. V roce 2009 se těchto nehod stalo 454, při těchto nehodách došlo k usmrcení 5 osob a dalších 119 osob bylo zraněno. Nejčastější příčinou bylo nesprávné uložení nákladu, dále to byly jiné technické závady (např. otevření přední kapoty, upadnutí výfuku, rozbití čelního

skla), velmi nebezpečnou závadou během jízdy je upadnutí kola nebo defekt pneumatiky, takových nehod se na našem území stalo 72. Závada provozní brzdy se podílela na zavinění 42 nehod.¹⁸

4.4 Cyklisté

V roce 2009 zahynulo na silnicích 72 cyklistů, zde je pokles oproti roku 2008 kdy na českých silnicích zemřelo 77 cyklistů. Jejich smrt mnohdy zapříčinila srážka s osobním a nákladním automobilem či motocyklem, nedostatečná preventivní opatření jako je dostatečné osvětlení či cyklistická přilba, ale i alkohol, který byl ve velké míře „zabijákem“ u nehod všech kategorií.

Bezpečnostní prvky na jízdním kole jsou nezbytné pro zaručení dobré viditelnosti. Povinné je vybavení přední bílou odrazkou, zadní červenou odrazkou a oranžovými odrazkami na pedálech a v paprscích kol. Za snížené viditelnosti musí být kolo vybaveno rovněž světlometem svítícím bílým světlem vpředu a červeným vzadu. Reflexní doplňky bezpečnost cyklistů na silnicích v každém případě zvyšují. Společným jmenovatelem většiny úrazů na jízdním kole je absence cyklistické přilby. Cyklistická přilba je dobrá prevence před nepříjemnou zkušeností z nehody a chrání život i budoucnost svého nositele. V České republice je od června roku 2006 povinná cyklistická přilba pro osoby do 18 let, ovšem měli bychom jí využívat všichni, pokud si sedneme za řídítka našeho kola.¹⁹

Řidiči motorových vozidel by si měli uvědomit, že cyklista velmi často může vybočit ze směru své jízdy, například kvůli tomu, že se vyhýbá nedokonalosti vytvořené v silnici, vybočuje na vedlejší komunikaci, ale také, že se do něho může opřít vítr. Velmi často malé děti na silnici spíše „kličkují“ a nejsou tolik pozorní vůči ostatním účastníkům silničního provozu. Řidiči by měli dodržovat bezpečnou vzdálenost při předjíždění cyklisty a měli by přizpůsobit rychlost své jízdy, jsou to základní předpoklady k tomu, aby se cyklistům nic nestalo.

¹⁸ *Policie ČR* [online], poslední revize leden 2010, [cit.11. 2. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx>>

¹⁹ *BESIP* [online], poslední revize 2010, [cit.11. 2. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/Cykliste>>

4.5 Chodci

Každý den dochází na pozemních komunikacích k dopravním nehodám a mezi jejich oběti patří i chodci. Příčinou mnoha tragických nehod je nedostatečná viditelnost. Motorové vozidla i cyklisté mají povinnost svítit, chodci takovou povinnost nemají, dokonce nemají ani povinnost nosit reflexní oblečení, které mnohdy dokáže zachránit život. Přitom chodci jsou velmi zranitelní, jelikož nejsou ničím chráněni.

Řidiči, kteří zranili chodce, se shodují na tom, že ho vůbec neviděli nebo ho viděli příliš pozdě. Viditelnost chodců lze zvýšit pomocí vhodně zvoleného oblečení, nášivek a doplňků ze speciálních materiálů. Jsou snadno dostupné a nejsou drahé. Viditelnost lze zvýšit vhodnou barvou oblečení a doplňky z fluorescenčních materiálů, které zvyšují světelný kontrast vůči pozadí a prodlužují tak vzdálenost, na jakou může řidič chodce zaznamenat. Například v tmavém či modrém oblečení je vaše viditelnost zhruba na 18 metrů, v červené barvě je tato viditelnost prodloužena na 24 metrů, u žluté je to už na 37 metrů. Co se týče reflexních materiálů, tyto materiály jsou speciálně vyráběné, aby viditelnost byla až na 200 metrů, aby řidiči měli dostatek času se chodci vyhnout bez jeho újmy na zdraví.

Velmi často se setkáváme s chodci, kteří jsou pod vlivem alkoholu a jejich chování tomu odpovídá, nečekaně vstupují do silnice, často chtějí zastavit automobil s tím, že skočí přímo do trasy jedoucího vozu. S tímto by měli počítat řidiči a přizpůsobit tomu svou jízdu, hlavně dodržovat bezpečnou vzdálenost od těchto chodců. V současnosti se provádí bezpečnostně preventivní opatření na automobilech a to je, že se nesmí instalovat tzv. rámy. Dle mého názoru to problém nehodovosti chodců vůbec neřeší a vzniká otázka, že tyto rámy fungovaly jako ochrana před nárazem s pevnou překážkou pro posádku vozu a teď by se měly opět sundávat. Takže tím pádem vznikne zase nebezpečí většího úrazu pro řidiče osobních automobilů.

V roce 2009 chodci zavinili celkem 1 304 nehod, z toho nejvíce nehod zavinili muži – 507, děti zavinily 451 nehod a ženy 296. Při těchto nehodách zahynulo 32 osob, v roce 2008 zemřelo 37 osob. Nejtragičtější příčinou nehod chodců v roce 2009 bylo právě neopatrné nebo náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo krajnice, těchto nehod se stalo 604 a zahynulo při nich 16 chodců, dalších 6 chodců zahynulo v důsledku nesprávného zhodnocení dopravní situace, 4 chodci zahynuli v důsledku špatného odhadu vzdálenosti a rychlosti vozidla. Dalším specifikem nehod chodců je

vysoký počet nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a to 203 osob. Při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel z důvodu neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky chodci, přecházejícímu po vyznačeném přechodu zahynulo v roce 2009 celkem 16 chodců.²⁰

²⁰ *Policie ČR* [online], poslední revize 2010, [cit.11. 2. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx>>

5 SOUČINNOST JEDNOTEK IZS PŘI DOPRAVNÍ NEHODĚ

Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů definuje IZS jako koordinovaný postup jeho složek při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací. Mimořádnou událostí se rozumí škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činnostmi člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací. Záchrannými pracemi jsou činnosti k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých mimořádnou událostí, zejména ve vztahu k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí a vedoucí k přerušení jejich příčin. Likvidační práce jsou činnosti k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí.²¹

Mezi základní složky integrovaného záchranného systému patří:

- Hasičský záchranný sbor České republiky
- Jednotky požární ochrany
- Zdravotnická záchranná služba
- Policie České republiky

Stálými orgány pro koordinaci složek integrovaného záchranného systému jsou operační a informační střediska IZS, kterými jsou operační a informační střediska Hasičského záchranného sboru kraje a operační a informační střediska Generálního ředitelství HZS. V podmínkách Zdravotnické záchranné služby je pojem operační středisko této služby vymezen příslušnou vyhláškou Ministerstva zdravotnictví o ZZS a toto středisko je chápáno jako organizační součást územních a okresních středisek zdravotnické záchranné služby. Tato operační střediska nepřetržitě řídí činnost výjezdových skupin ZZS a integrují činnost všech článků neodkladné přednemocniční péče v určené spádové oblasti. Postavení operačních středisek Policie ČR je dáno pouze vnitrorezortními předpisy, podle nichž je operační středisko policie pracoviště pro organizování, řízení a koordinaci výkonu služby na daném stupni řízení. Operační

²¹ *Portál veřejné správy ČR*[online], poslední revize 2010. [cit. 14. 2. 2010]. Dostupné na [www: <http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=239/2000&PC_8411_p=2&PC_8411_l=239/2000&PC_8411_ps=10#10821>](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=239/2000&PC_8411_p=2&PC_8411_l=239/2000&PC_8411_ps=10#10821)

střediska základních složek IZS jsou mimo jiné kontaktními místy pro příjem žádosti o poskytnutí pomoci v nouzi. Státem zajišťovaná pomoc v nouzi je dosažitelná na jednotných telefonních číslech 150 pro Hasičský záchranný sbor, 155 pro Zdravotnickou službu, 158 pro Policii ČR a 112 pro jednotné mezinárodní tísňové číslo.²²

Při záchranných a likvidačních pracích je nutná spolupráce s ostatními složkami IZS a využití jejich kompetencí ke speciálním činnostem, například řízení dopravy, odstranění překážky silničního provozu. Cílem činnosti jednotek při zásahu je zejména zajištění místa nehody, poskytnutí první pomoci zraněným a postiženým dopravní nehodou, provedení nutných zásahu do vozidla, aby nevznikl požár. Patří sem odpojení baterie, zasypaní vyteklých pohonných hmot. Vyproštění osob z havarovaného vozu příslušným vyprošťovacím zařízením. Operační a informační středisko vyhodnocuje kolik jednotek IZS pošle na místo zásahu dle podmínek, které nastaly.

Velitel zásahu řídí činnost jednotek a dalších subjektů, jejichž součinnost si vyžádal na místě zásahu. Stanoví strukturu řízení na místě zásahu. Velitel zásahu nosí červenou pásku s nápisem „VZ“ na levé paži nebo zvláštní vestu s nápisem „velitel zásahu“. Funkce velitele zásahu je ustanovena jen na místě zásahu, nikoliv mimo ně. Velitel zásahu je buď jeden z příslušníků ze složky, která má největší podíl na záchranných a likvidačních pracích nebo když nelze určit, tak příslušník Hasičského záchranného sboru.

I pro jednotky IZS při zásahu u dopravní nehody hrozí nebezpečí. Toto nebezpečí vyplývá zejména z provozu na komunikaci, hustý provoz, přehlednost nehody pro ostatní účastníky silničního provozu. Velkým zvykem bývají zvědaví řidiči, kteří kolem nehody jedou velmi pomalu, tím zdržují provoz a práci záchranářů. Velkým nebezpečím je manipulování s havarovanými vozidly a s přepravovanými nebezpečnými látkami nebo zvířaty.

Činnost na místě zásahu spočívá zejména v opatření, směřujících k záchraně ohrožených osob a snížení následků dopravních nehod na okolí. Po příjezdu na místo zásahu postavit vhodně techniku, zvláště s ohledem na zajištění bezpečnosti zasahujících před následky silničního provozu. Vhodným řešením je tzv. „narázníkové“

²² KROUPA, M., ŘÍHA, M. *Integrovaný záchranný systém*. Praha: Armex publishing, 2006, s.69

postavení, kdy požární vozidla oddělují místo zásahu od okolního provozu a tím chrání zasahující záchranáře.

Přijetí nezbytných opatření pro ochranu životů a zdraví zahrnuje zvýraznění místa zásahu pomocí všech dostupných prostředků, zejména zvláštních výstražných zařízení, varovných světel, výstražných oranžových blikajících světel na zádi vozidel, přenosné zábrany a kužely. Zvýraznění a zajištění vyšší bezpečnosti zasahujících záchranářů reflexními vestami. Velmi důležitým aspektem je zajištění místa nehody, řízení a odklon dopravy, většinou tyto úkony provádí Policie ČR, která obvykle s hasičským záchranným sborem provádí průzkum a zjišťuje počet a druh havarovaných vozidel, možnost ohrožení převáženým nákladem, počet zraněných a polohu včetně odhadu jejich poranění, to poté hlásí Zdravotnické záchranné službě.²³

Při činnosti na místě zásahu musí jednotky počítat s komplikacemi. Mohou to být neúplné informace o dopravní nehodě, kterou většinou hlásí lidé, kteří kolem nehody projíždějí. Mnohdy nevědí přesnou lokaci nehody ani neumí poskytnout první pomoc zraněným osobám. Velkým problémem bývá nepřehlednost a nedostupnost místa zásahu, například u řetězových nehod, nepřístupný terén, kdy nemůžou hasiči provést vyprošťovací práce nebo nastane dopravní neprůjezdnost. Na dálnicích občas u těchto nehod vzniknou velké kolony, kdy ostatní řidiči neuhýbají záchranným vozidlům z cesty a vzniká tak nebezpečí, že k místu nehody nedorazí včas nebo vzniknou další nehody díky nepozornosti řidičů. Lidé postižení dopravní nehodou jsou mnohdy v šoku a tak je s nimi velmi obtížná komunikace, pro tyto účely existuje psycholog, který je poskytován integrovaným záchranným systémem.

Domnívám se, že činnost integrovaného záchranného systému u dopravních nehod v České republice funguje na výbornou. Z mého pohledu bych navrhovala mnohem větší spolupráci těchto složek s orgány, které vytvářejí zákony týkajících se silniční dopravy, jelikož oni každý den vyjíždějí k těmto nehodám. Velmi fascinující je činnost Zdravotnické záchranné služby, jejíž doktoři zachraňují životy a mnohdy to tak bývá na holé silnici. Mnohdy bývám svědkem toho, jak se někteří lidé chovají neohleduplně, znemožňují či neusnadňují jim vykonávat jejich práci, bývají to často i vrcholné orgány v naší zemi. Člověk by si měl uvědomit, že možná jednoho dne bude sám potřebovat jejich pomoc.

²³ KOLEKTIV AUTORŮ. *Bojový řád jednotek požární ochrany: Dopravní nehody*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2004, s. 2

5.1 Hasičský záchranný sbor České republiky

Základním posláním Hasičského záchranného sboru České republiky je chránit životy, zdraví obyvatel a majetek před požáry a poskytovat účinnou pomoc při mimořádných událostech, ať se již jedná o živelní pohromy, průmyslové havárie či teroristické útoky a jiné života ohrožující situace. Hasičský záchranný sbor je základní složkou integrovaného záchranného systému. Při plnění svých úkolů spolupracuje s ostatními složky IZS i se správními úřady a jinými státními orgány, orgány samosprávy, právníckými a fyzickými osobami, neziskovými organizacemi a sdruženími občanů. Hasičský záchranný sbor tvoří generální ředitelství, které je organizační součástí Ministerstva vnitra, 14 hasičských záchranných sborů krajů. Součástí generálního ředitelství jsou také vzdělávací, technická a účelová zařízení.²⁴

Mezi nejdůležitější zákony, které se zabývají prací hasičského záchranného sboru jsou zákon č. 238/2000 Sb., o hasičském záchranném sboru ČR a o změně některých zákonů, zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon), zákon č. 237/2000 Sb., kterým se mění zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

5.1.1 Vyprošťovací zařízení užívané při zásahu u dopravní nehody

Cílem vyprošťovacích prací je získat přístup pro poskytnutí pomoci osobám při dopravní nehodě. Součástí vyprošťovacích prací je také vytvoření prostoru pro bezpečné vyproštění zachraňovaných osob, zvířat a majetku. Vyprošťovací práce probíhají ve spolupráci se zasahujícími složkami IZS, především se zdravotnickou záchrannou službou, která si hned po vyproštění vezme zraněného a provádí potřebnou pomoc.

Při vyprošťování osob z havarovaných vozidel je nutné počítat s tím, že tyto osoby mohou mít těžké traumatické stavy. Každé vozidlo má jiné konstrukční řešení a podle toho se musí volit vyprošťovací nástroje a postupy. Velký důraz se klade i na povětrnostní podmínky.

²⁴ HZS ČR [online], poslední revize 2010, [cit.15. 2. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.hzscr.cz/clanek/zakladni-poslani-hasicskeho-zachranneho-sboru-cr.aspx>>

Hasičský záchranný sbor využívá technická zařízení pro vyprošťování osob u dopravních nehod v rámci zásahů, které mnohdy zachraňují život tím, že jsou jedinou možností, jak člověka dostat z havarovaného vozu. Vyprošťovací nástroje můžeme rozdělit na hydraulické, pneumatické, ruční a pomocné.

Hydraulické zařízení, jde o hydraulické nástroje, kde zdrojem tlaku je v uzavřené soustavě buď hydraulické ruční čerpadlo, a nebo hydraulický agregát se spalovacím, případně elektrickým motorem. Hydraulické nástroje se dělí na jednočinné, kde základem je píst s jedním pracovním prostorem. Tyto nástroje jsou schopny konat pouze jeden pohyb. Dvoučinné nástroje, základem je píst se dvěma pracovními prostory, umožňují plynulý přechod z jednoho pohybu na druhý. Mezi nejužívanější hydraulické vyprošťovací zařízení můžeme zařadit ruční hydraulické čerpadlo, hydraulický agregát. Hydraulický otvírač dveří je ruční jednočinný hydraulický nástroj. Funguje tak, že se vloží do mezery mezi dveře a rám, tím je možné dveře vypáčit. Hydraulický stříhač je také jednočinným nástrojem, který je určen ke stříhání pedálů automobilů, volantových tyčí a řadící páky. Dalším velmi používaným zařízením jsou hydraulické nůžky a hydraulický rozpínač, který je určený k roztahování, stlačování nebo zvedání.

Pneumatické nástroje jsou nafukovací vaky, kde zdrojem tlaku je stlačený vzduch vedený z tlakových láhví přes redukční a ovládací ventil do nafukovacích vaků pomocí pneumatické hadice. Podle tlaku je pneumatické vyprošťovací zařízení nízkotlaké a vysokotlaké. Nafukovací vaky jsou pogumované vyztužené vaky, které se při naplnění stlačeným vzduchem roztáhnou a zdvihnou nebo posunou těžké předměty.

Co se týče ručních nástrojů můžeme sem zařadit řezač skla, rozbíječ skel, takové rozbíječe můžeme velmi často vidět v autobusech, které napomáhají rychlému úniku z havarovaného vozu.

Mezi pomocné zařízení patří zachycovače airbagů a podkládací nebo zajišťovací bloky a klíny, zabraňující samovolnému pohybu havarovaných vozidel, které mohou při práci s vyprošťovacím zařízením ztratit stabilitu.²⁵

²⁵ KRATOCHVÍL, M., KRATOCHVÍL, V. *Technické prostředky požární ochrany*. Praha: MV – generální ředitelství HZS ČR, 2007, s.32-45

5.2 Policie České republiky

Policie České republiky byla jako ozbrojený bezpečnostní sbor České republiky zřízena zákonem č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o policii ČR). Policie slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob, majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku veřejného pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropských společenství nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu. Policie je podřízena Ministerstvu vnitra České republiky. Její rámcové řídicí a organizační struktury tvoří Policejní prezidium České republiky, správy krajů a hlavního města Prahy a okresní ředitelství. Financování její činnosti je zabezpečováno v rámci rozpočtové kapitoly ministra vnitra ze státního rozpočtu.²⁶

Policejní orgán se snaží o rychlé a objektivní objasnění dopravních nehod včetně jejich příčin a podmínek vzniku, to má za cíl nejen represí, ale významně přispívá k prevenci, která je nedílnou součástí bezpečnosti silničního provozu. Mnoho lidí na policii velmi často nadává a jejich chování nazývá šikanou, právě kvůli tomu, že provádějí preventivní opatření jako jsou hlídky, měření rychlosti v obci i mimo obec, silniční kontroly, kde policie kontroluje doklady od vozu, řidičský průkaz, povinnou výbavu a od roku 2010 kontrolují každého řidiče zda před jízdou nepožil alkoholický nápoj. Ovšem i přes to se domnívám, že jsou jedním z důležitých článků, které napomáhají ve snižování dopravní nehodovosti na českých silnicích.

Dle zákona o policii ČR jsou policisté oprávněni zastavit dopravní prostředek a provést jeho prohlídku pronásleduje-li pachatele úmyslného trestného činu nebo pátrá-li po pachateli úmyslného trestného činu nebo po věcech z takového trestného činu pocházejících anebo s takovým činem souvisejících. Policista je oprávněn zastavit dopravní prostředek a provést jeho prohlídku, má-li důvodné podezření, že se s používáním dopravního prostředku, na dopravním prostředku nebo v souvislosti s dopravním prostředkem byl spáchán trestný čin. Dále je policista oprávněn zastavit vozidlo a provést prohlídku, pátrá-li po osobách hledaných, pohřešovaných nebo

²⁶ *Policie ČR* [online], poslední revize 2010, [cit.15. 2. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/povinne-zverejnovane-informace-136591.aspx>>

protiprávně se zdržujících na území České republiky. Pátrá-li po zbraních, střelivu, výbušninách, omamných a psychotropních látek a jedech.

Prohlídkou dopravního prostředku rozumíme prohlédnutí všech prostor tohoto prostředku včetně zavazadel a jakýchkoliv schránek, které jsou v něm, vyjma zavazadel, které mají osoby při sobě či na sobě, za účelem nalezení určitých věcí, popřípadě osob. V praxi dochází někdy k situacím, kdy řidič motorového vozidla klade pasivní odpor, například nechce vystoupit z vozu, nekomunikuje s policistou nebo nechce předložit doklady na výzvu policisty, mnohdy jsou i větší problémy, kdy se řidič v dopravním prostředku zavře. Problémem může být zejména situace, kdy se zavře v autě osoba podezřelá ze spáchání přestupku. Pokud policista nemá důvodné podezření ze spáchání trestného činu, nelze do automobilu silou vstoupit. Tyto situace nastávají v případě, že je řidič pod vlivem alkoholu a po dobu uzavření v automobilu dojde ke klesnutí hladiny alkoholu v krvi, tím se vyvaruje trestu odebrání řidičského oprávnění za řízení pod vlivem alkoholu.²⁷

5.2.1 Objasňování a vyšetřovací úkony u dopravních nehod

Podle některých vyšetřovatelů jsou dopravní nehody méně náročné na objasnění. Toto podceňování náročnosti vyšetřování zpravidla vychází z domněnky, že vyšetřovatel k tomu, aby prokázal trestnou činnost obviněnému potřebuje provést méně vyšetřovacích úkonů než je obvyklé u jiných trestných činů. Avšak toto hodnocení je velice nepravdivé, protože nelze srovnávat rozsah vyšetřování dopravních nehod s jinými druhy trestných činností.²⁸

Zahájení vyšetřování se uskutečňuje tak, že policie dostane oznámení o uskutečnění dopravní nehody, většinou se tak stane telefonicky. Z velké části toto oznámení provede účastník této události či náhodný kolemjedoucí. Operační středisko útvaru policie, které tyto hovory přijímá se snaží získat co nejvíce informací od volajícího. Základními požadavky jsou jméno, příjmení a adresa volajícího, místo kde se daná nehoda nachází, s tím bývají velké problémy, jelikož mnoho lidí nedokáže popsat, kde se právě nacházejí a vznikají nepříjemné situace, kdy jde o čas. Další

²⁷ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 1. vyd., Praha: C. H. Beck, 2009, s. 172-173

²⁸ CHMELÍK J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. 1. vyd., Praha: MV ČR, 1998, s.32

důležitou informací je rozsah nehody, kolik automobilů či jiných dopravních prostředků je zúčastněno a kolik je zraněných a zda u těchto poškozených lidí byla provedena první pomoc a zda byla přivolána zdravotnická záchranná služba. Veškeré informace slouží ke stanovení taktického postupu na místě, zda je potřeba přivolat hasičský záchranný sbor kvůli vyprošťovacím a jiným záchranným pracím nebo přizvat znalce.

Tak jako u ohledání jiných míst, kde byla spáchána trestná činnost, tak i na místě dopravní nehody se uskutečňují úkony potřebné pro vyšetřování. Mezi základní úkony patří poskytnutí první pomoci zraněným osobám, která sleduje odstranění akutního nebezpečí smrti v rámci možností a zamezení vzniku dalšího poškození zdraví. Zajistit odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při nehodě. Mezi základní povinnost policie patří uzavření místa dopravní nehody, zajištění totožnosti účastníků a svědků a jejich výslech, ohledání místa nehody a dopravních prostředků, ohledání mrtvol přivolaným lékařem. V průběhu celého zásahu na místě nehody je potřebné průběžně zajišťovat stopy před poškozením. Opatření, kterými je měněn stav na místě události je potřebné fotograficky nebo videozáznamem dokumentovat s vědomím toho, že jde o změny nezvratné. Dokumentace z každé dopravní nehody je zajišťována protokolem o nehodě v silničním provozu, plánkem této nehody a fotodokumentací. Dále má policie ve své pravomoci například vykázat osoby z místa nehody, jestliže je reálné nebezpečí výbuchu unikajících látek z havarovaného vozu či pokud tyto osoby nemají na místě zásahu co pohledávat. Po odstranění nehody se musí zajistit obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.²⁹

5.3 Zdravotnická záchranná služba

Posláním zdravotnické záchranné služby je poskytování odborné neodkladné přednemocniční péče od okamžiku vyrozumění až po předání postiženého do nemocniční péče a základním principem činnosti je provedení maxima možných dostupných lékařských výkonů na místě nehody a před hospitalizací.

Přednemocniční neodkladná péče představuje odbornou pomoc postiženým na místě vzniku jejich úrazu nebo náhlého onemocnění během jejich dopravy k dalšímu odbornému ošetření a při jejich předání do zdravotnického zařízení zejména při stavech,

²⁹ CHMELÍK J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. 1.vyd., Praha: MV ČR, 1998, s.32-57

kteře bezprostředně ohrožují život postiženého, mohou vést prohlubováním chorobných změn k náhlé smrti, způsobí bez rychlého poskytnutí odborné první pomoci trvalé chorobné změny, působí náhlé utrpení a náhlou bolest, působí změny v chování a jednání postiženého, ohrožují jeho samotného nebo jeho okolí.

Výjezdové skupiny se dělí na tři kategorie:

- Rychlá lékařská pomoc – zdravotnický tým vedený lékařem
- Rychlá zdravotnická pomoc – neodkladná péče bez přítomnosti lékaře
- Letecká záchranná služba – výhoda je 15 minutová dostupnost na celém území České republiky

Zdravotnická záchranná služba je tvořena 14 územními středisky ZZS s právní subjektivitou, pokrývající území všech krajů a hlavního města Prahy, a jejich součástmi jsou okresní střediska ZZS. Zřizovateli územních středisek jsou kraje a hlavní město Praha. Organizační struktura ZZS není jednotná, její řízení není centralizované na rozdíl od ostatních základních složek integrovaného záchranného systému a neexistuje samostatný zákon o její činnosti. ZZS nepředstavuje autonomní systém a při naplňování své funkce vychází především ze zákona č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu ve smyslu pozdějších předpisů a vyhlášky Ministerstva zdravotnictví č. 434/1992 Sb., o zdravotnické záchranné službě ve znění pozdějších předpisů. Z hlediska finančního by měla být ZZS soběstačná a veškeré náklady by měla pokrývat z plateb pojišťoven podle odvedených výkonů své vlastní činnosti. V praxi to však nestačí, a tak je odkázána na prostředky z rozpočtu svého zřizovatele, prostředky přijaté od jiných subjektů na základě smluv o sdružení a na příspěvky a dary od fyzických a právnických osob.³⁰

Jednotlivá střediska záchranné služby disponují pracovníky nezbytnými pro zajištění řídicích, organizačních, technických, spojových a dalších logistických činností, v řadě případů je jejich nedílnou součástí útvar krizového managementu, který zabezpečuje koordinaci krizového řízení všech zdravotnických zařízení v rámci svého spádového území, včetně materiálnětechnického zabezpečení v těsné návaznosti na státní zdravotní správu.

³⁰ KROUPA, M., ŘÍHA, M. *Integrovaný záchranný systém*. Praha: Armex publishing, 2006, s.77

Lékaři rychlé záchranné služby u dopravních nehod jsou příslušní vykonávat ohledání mrtvol na rozdíl od železničních či leteckých nehod kde je žádoucí přítomnost soudního lékaře. Lékařskou prohlídku zraněných osob spojenou s popisem stop na těle poškozených, provádí výhradně lékař, který policejnímu orgánu pak doručí lékařskou zprávu. U lékařských prohlídek je rozhodující popis charakteru, rozsahu, pravděpodobného stupně a rozmístění tělesného poškození na těle osoby. Lékař musí při těchto lékařských prohlídkách stanovit druh, množství, charakteristický vzhled, tvar a rozměr poranění, jeho polohu, ohraničení, zajistit cizorodé částice na těle poškozeného.³¹

Při likvidaci zdravotních následků hromadného neštěstí se stává lékař rychlé záchranné pomoci, který se jako první dostaví na místo hromadného neštěstí vedoucím lékařem záchranné akce. Dostaví-li se na místo neštěstí lékař nadřazený vedoucímu lékaři záchranné akce, převezme vedení akce on. Vedoucí lékař záchranné akce odpovídá za činnost všech zdravotnických sil a prostředků a spolupracuje s velitelem zásahu. Je označen v souladu s konvencí medicíny katastrof.

Spolupráce mezi zdravotnickou službou a ostatními jednotkami IZS probíhá tak, že velitel zásahu se dohodne s vedoucím lékařem záchranné akce o způsobu vzájemné spolupráce a dohodnou se na prioritě úkolů na místě zásahu. Velitel zásahu respektuje požadavky a potřeby zdravotnických sil a prostředků s prioritou záchrany života osob. Velitel zásahu a vedoucí lékař záchranné akce se průběžně informují o prováděných nutných opatření, vztahující se zejména k prioritám cílů společného zásahu, organizaci zásahu a ochrany zdraví a životů osob ze složek IZS.³²

Na základě rozhovoru s posádkou vozu zdravotnické záchranné služby, kteří se podílejí na záchraně lidských životů během dopravních nehod jsou nejčastějšími zraněními zlomeniny většinou končetin, různé oděrky, podlitiny. Zlomeniny mohou být i závažnější například pánve či poranění páteře. Těmto zraněním podléhají všechny kategorie od řidičů automobilů až po chodce a cyklisty a bývají zranění spíše u méně závažných nehod. Dále to mohou být otřesy mozku a jiné a poranění vnitřních orgánů způsobené nárazem. Motocyklisté bývají většinou nejvíce zraněni, jelikož jejich rychlost, která bývá mnohdy velmi vysoká a následný pád není ničím jiným chráněn než

³¹ CHMELÍK J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. 1.vyd., Praha: MV ČR, 1998, s. 45-46

³² KOLEKTIV AUTORŮ. *Bojový řád jednotek požární ochrany: Součinnost*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2004

helmou a oblečením, které mají na sobě. Velmi často to jsou poranění hlavy a mozku, ke kterému dochází vlivem prudkého pohybu i přes použití ochranné přilby. Dále velmi vážným zraněním je poranění míchy, které často vede k tomu, že člověk ochrne. S těmito zraněními se však můžeme setkat i u jiných účastníků dopravních nehod.

6 TRESTNĚPRÁVNÍ A SPRÁVNĚPRÁVNÍ ODPOVĚDNOST ZA PORUŠENÍ PRÁVNÍCH POVINNOSTÍ

Nejdůležitějšími zákony v této oblasti jsou nový zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník s účinností od 1. 1. 2010, zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon ve znění pozdějších předpisů, který chrání zájmy společnosti, ústavní zřízení České republiky, ale i práva a zájmy fyzických a právnických osob, který byl účinný do 31. 12. 2009, zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Tyto legislativní akty objasňují základní pojmy jako trestný čin, přestupek, úmysl, nedbalost a mnoho dalších.

Trestní zákon z účinností do 31. 12. 2009 charakterizoval trestný čin v § 3 „*Trestným činem je pro společnost nebezpečný čin jehož znaky jsou uvedeny v tomto zákoně. Čin jehož stupeň nebezpečnosti pro společnost je nepatrný, není trestným činem, i když jinak vykazuje znaky trestného činu. K trestnosti činu je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li tento zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti. Stupeň nebezpečnosti činu pro společnost je určován zejména významem chráněného zájmu, který byl činem dotčen, způsobem provedení činu a jeho následky, okolnostmi, za kterých byl čin spáchán, osobou pachatele, mírou jeho zavinění a jeho pohnutkou.*“³³

Trestní zákon z roku 1961 nikdy neobsahoval soustředěnou a specifickou úpravu trestných činů v silniční dopravě. Ustanovení týkající se silniční dopravy bylo možno nalézt ve více hlavách zvláštní části trestního zákona, přičemž formální znaky příslušných skutkových podstat byly stanoveny většinou obecně, bez ohledu na zvláštnosti dopravy.

S novým trestním zákoníkem s účinností od 1. 1. 2010 nastala změna ve formální charakteristice trestného činu, který je uveden v § 13 tohoto zákona „*Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.*“³⁴

Nová definice trestného činu obsažená v trestním zákoníku ve srovnání s konceptem vlastního trestního zákona z roku 1961 nezahrnuje již materiální znak,

³³ ÚPLNÉ ZNĚNÍ. *Trestní předpisy, přestupky: podle stavu k 1. 7. 2008*. Ostrava: Sagit, 2008, 10 s.

³⁴ ÚPLNÉ ZNĚNÍ. *Trestní předpisy: podle stavu k 1. 1. 2010*. Ostrava: Sagit, 2010, s. 15

který by byl rovnocenný znaku formálnímu, to platí přesto, že se zde většinou dovozuje znak formální protiprávnosti, která však byla vlastní pojetí trestní odpovědnosti od nepaměti.

Trestný čin dle zavinění může být spáchán úmyslně. Úmysl máme přímý, kdy pachatel trestného činu chtěl porušit nebo ohrozit chráněný zájem a nepřímý, kdy pachatel věděl, že svým chováním může ohrozit chráněný zájem. Trestný čin je spáchán z nedbalosti vědomé kdy pachatel věděl, že může způsobem svého jednání porušit zákon, ale spoléhal na to, že nic takového nezpůsobí. Nedbalost nevědomá je charakterizována tak, že pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit chráněný zájem. Ačkoliv o tom vědět měl a mohl. Neznalost zákona neomlouvá.

Zákon o přestupcích definuje přestupek § 2 „Přestupek je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno. Přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem, nebo nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který ohrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak.“³⁵

Znaky trestného činu je objekt, objektivní stránka, subjekt a subjektivní stránka. Objekt je právem chráněný zájem, který je protiprávním jednáním napaden nebo ohrožen. Objektivní stránka souvisí s objektem, musíme zkoumat, jestli došlo v souvislosti s protiprávním jednáním ke škodlivému účinku a zda je dána přímá příčinná souvislost mezi protiprávním jednáním a škodlivým účinkem. Subjektem jsou fyzické osoby, zkoumáme deliktní způsobilost jako věkovou hranici, způsobilost vnímání skutku. U subjektivní stránky zkoumáme otázku zavinění.

6.1 Trestné činy aplikovatelné v oblasti silniční dopravy

Trestní zákoník dělí trestné činy na přečiny a zločiny: „*Přečiny jsou všechny nedbalostní trestné činy a ty úmyslné trestné činy, na něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let. Zločiny jsou všechny trestné činy, které nejsou podle trestního zákona přečiny, zvláště závažnými zločiny jsou ty*

³⁵ ÚPLNÉ ZNĚNÍ. *Trestní předpisy, přestupky podle stavu k 1.7.2008*. Ostrava: Sagit, 2008, s. 284

úmyslné trestné činy, na něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby nejméně deset let.“³⁶

Tak jako trestní zákon z roku 1961 neobsahoval žádnou specifickou a soustředěnou úpravu trestných činů v silniční dopravě, tak ani nový trestní zákoník toto neobsahuje na jednom místě tohoto kodexu. Je otázkou trestní politiky, zda jsou zapotřebí zvláštní ustanovení pro postih těch, kdo zavinili dopravní nehodu. Nelze přehlédnout, že silniční doprava má po stránce jevové svá specifika, pachatelé jsou většinou občané s velmi dobrou osobní charakteristikou, na závažnost následků má výrazný vliv náhoda, potencionálním pachatelem je každý, kdo má řidičské oprávnění, což je v České republice každý druhý dospělý občan.

V zákoně č. 140/1961 Sb., trestní zákon pod § 180d byl trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění, který od 1. 1. 2010 je už pouze přestupek. Dle mého názoru to nebyl moc správný krok, který by pomohl ve snižování dopravní nehodovosti, spíš naopak. Soudům to zajisté ulehčí práci a budou se moci zabývat závažnějšími kauzami, ale pro ostatní účastníky silničního provozu to bude velice nebezpečné s tím, že za volant budou usedávat lidé bez předchozích zkušeností s řízením.

Řidiči dopravních prostředků se mohou dopustit následujících trestných činů (dle zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník):

- § 143 Usmrcení z nedbalosti
- § 147 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti
- § 148 Ublížení na zdraví z nedbalosti
- § 150 Neposkytnutí pomoci
- § 151 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku
- § 207 Neoprávněné užívání cizí věci
- § 272 Obecné ohrožení
- § 273 Obecné ohrožení z nedbalosti
- § 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky
- § 276 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení
- § 277 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti

³⁶ ÚPLNÉ ZNĚNÍ. *Trestní předpisy podle stavu k 1. 1. 2010*. Ostrava: Sagit, 2010, s. 15

- § 294 Poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti
- § 337 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání

Ublížením na zdraví se rozumí takový stav, kdy poškozený má poruchu na zdraví nebo jiném onemocnění a způsobuje mu to porušení jeho tělesných a duševních funkcí. V praxi je také používána doba, po kterou je poškozený léčen a to minimálně 7 dní léčení. Rozdíl v případě prvních tří skutkových podstat oproti dnes platné úpravě tkví v tom, že usmrcení z nedbalosti představuje nově samostatnou skutkovou podstatu. Zároveň je tu stanovena přísnější sazba trestu odnětí svobody než za nedbalostní těžké ublížení na zdraví. Pojem „usmrcení“ lépe z hlediska chápání veřejnosti vyjadřuje skutečnost, že smrt nastala v důsledku nedbalosti pachatele, čímž je lépe takové jednání odlišeno od vraždy, zabití i od dalších úmyslných trestných činů s obdobným následkem způsobených z nedbalosti.

Spáchání trestného činu ublížení na zdraví v souvislosti s dopravní nehodou předpokládá, aby porušení dopravního předpisu ze strany pachatele bylo v příčinné souvislosti s havárií. Řidič motorového vozidla zodpovídá za škodlivý následek dopravní nehody, který předvídal anebo alespoň měl a mohl předvídat.³⁷

Trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku určuje povinnosti řidiče, který měl účast na dopravní nehodě. Pokud neučiní potřebnou první pomoc účastníkovi, který byl zraněn, hrozí mu trest odnětí svobody až na pět let nebo zákazem činnosti. Poskytnutím potřebné pomoci se rozumí taková pomoc, která je potřebná k ochraně života a zdraví poškozené osoby, není-li poskytnutí takové pomoci řidičem potřebné, například díky tomu, že zraněný už je v péči profesionálních záchranářů, nedopouští se řidič trestného činu.

Obecným ohrožením se rozumí pokud někdo způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek. Tohoto se týkají například nehody veřejných dopravních prostředků, kdy řidič přepravuje nejméně sedm lidí, nebo když zemřou dva lidé. V tomto je změna, jelikož trestní zákon s platností do roku 2009 za obecné ohrožení posuzoval úmrtí tří lidí a více.

U trestného činu § 274, který se týká návykových látek je nutno dokazovat už v přípravném řízení nejen skutečnost, že obviněný řídil motorové vozidlo pod vlivem

³⁷ JELÍNEK, J. A KOL. *Trestní zákon a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 22. aktu. vydání, Praha: Linde, 2005, s. 244

alkoholu, ale i časové rozpětí, ve kterém požíval alkoholické nápoje, v jaké době před začátkem jízdy se tak stalo, množství a druh těchto nápojů.³⁸

Ohrožení pod vlivem návykové látky je velice známým trestným činem při objasňování dopravních nehod. Mnoho řidičů si sedá za volant pod vlivem alkoholu a někdy nechybí ani drogy. Od začátku roku 2010 se při každé silniční kontrole kontroluje, zda řidič před jízdou nepožil alkoholický nápoj. Toto opatření má za cíl snížit nehodovost pod vlivem návykových látek. Na druhé straně je tu však myšlenka, že by byla tolerována určitá hladina alkoholu v krvi, tak jak je to v některých evropských státech. Myslím si, že by to nemělo být zavedeno, jelikož studie tvrdí, že už při hladině 0,8 promile je stonásobně vyšší nebezpečí, že řidič způsobí dopravní nehodu, jeho smysly jsou utlumené a má zúžené zorné pole, což je nejvyšším předpokladem, že udělá chybu. Statistiky jasně ukazují na to, že čím dál víc řidičů řídí pod vlivem alkoholu.

Jakmile dojde při dopravní nehodě k poškození, k zničení či k odstranění obecně prospěšného zařízení může být viník potrestán až na jeden rok odnětím svobody. Zde vzniká i povinnost nahlásit tyto nehody na Policii ČR. Obecně prospěšným zařízením můžeme například myslet závory u železničních přejezdů (ohrozí to jak silniční dopravu tak i železniční).

Poškození životního prostředí mají většinou za následek nehody nákladních vozů, které převážejí v cisternách nebezpečné látky. Tyto nehody jsou v posledních letech velice časté, jelikož už není takový důraz na školení řidičů nákladních automobilů, jako tomu bylo v minulosti.

Maření výkonu úředního rozhodnutí změnilo právě trestný čin řízení bez řidičského oprávnění. To se týká osoby, která i poté co příslušný soud nebo jiný orgán veřejné správy vydal rozhodnutí o zákazu činnosti, nadále řídí motorové vozidlo i přes tento zákaz.

6.1.1 Trestní řízení

Trestní řízení je upraveno zákonem č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním ve znění pozdějších předpisů (dále jen trestní řád). Je to zákonem upravený postup orgánů

³⁸ JELÍNEK, J. A KOL. *Trestní zákon a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 22.aktu. vydání, Praha: Linde, 2005, s. 210-211

činných v trestním řízení, případně i jiných osob zúčastněných na trestním řízení, jež plní úkoly vyplývající z obecných úkolů soudu a státního zastupitelství, které jsou zakotveny v Ústavě České republiky, Listině základních práv a svobod a dále pro jednotlivé orgány činné v trestním řízení rozvedeny v zákoně o soudech a soudcích, dále v zákoně o státních zastupitelstvích a Policii České republiky.

Úkoly trestního řízení jsou:

- náležitě zjistit trestné činy a jejich pachatele podle zákona spravedlivě potrestat
- působit k upevňování zákonnosti
- předcházet a zamezovat trestné činnosti
- působit výchovně na občany v duchu důsledného zachovávání zákonů a pravidel občanského soužití i čestného plnění povinností ke státu a společnosti

Cílem trestného řízení je zjistit skutek, který se stal a zajistit jeho pachatele. Posoudit zda je jednání trestným činem a uložit trest. Dalším cílem je, aby byla zajištěna náhrada škody poškozenému trestným činem.

6.2 Přestupky v dopravě

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů jasně definuje přestupky na úseku silniční dopravy. Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích jsou uvedené v § 22 a ostatní přestupky na úseku dopravy a přestupky na úseku silničního hospodářství jsou v § 23 tohoto zákona.

Nejvíce postihovanými přestupky v oblasti silniční dopravy jsou:

- řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích
- řízení vozidla po požití alkoholického nápoje či návykových látek
- řízení vozidla bez příslušného řidičského oprávnění
- používání telefonního přístroje během jízdy
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti
- nedání přednosti v jízdě

- způsobení dopravní nehody
- neoprávněné zastavení či stání na parkovištích pro invalidy
- nepoužívání bezpečnostních zádržných systémů a dětských autosedaček

Nejčastějším prohřeškem u řidičů je překročení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy motorovými vozidly na pozemních komunikacích (§ 22 písmeno f bod 2. až 4.) ať v obci či mimo obec. Přičemž řidič vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3500 kg, jakož i autobus, může jet mimo obec nejvíce 90 km/h, v obci nejvíce 50 km/h (toto platí i pro jiná vozidla) a na dálnicích a rychlostních komunikacích maximální rychlostí 130 km/h. Vozidla nad hmotnost 3500 kg smí jet mimo obec a na dálnicích nejvíce 80 km/h.³⁹

Jak všichni můžeme sledovat, vzniká určitý návrh, aby se na dálnicích a rychlostních silnicích zvýšila nejvyšší dovolená rychlost na 160 km/h tak, jak je tomu v jiných evropských zemích. Ovšem je velmi důležité si uvědomit, že naše pozemní komunikace nejsou v tak dobrém stavu, jako to je například v sousedním Německu, kde právě tuto rychlost běžně využívají. Projektování našich dálnic bylo před desítkami let, kdy se počítalo s nižší rychlostí. Z mého pohledu by se neměla povolit takto vysoká rychlost, jelikož je to hodně nebezpečné jak z hlediska vybudování dálničních sítí v České republice, tak z hlediska bezpečnosti. Čím vyšší rychlost, tím menší pravděpodobnost přežití při dopravní nehodě.

K přestupku řízení pod vlivem návykové látky. Zákon o silničním provozu zakazuje požití alkoholického nápoje či užití návykové látky během jízdy, jakož i řídit vozidlo bezprostředně po požití návykové látky nebo v takové době po požití, kdy by mohl řidič být ještě pod vlivem této látky. Dále je řidič povinen se podrobit dechové zkoušce na výzvu policisty a pokud se zjistí přítomnost alkoholu, je povinen se podrobit i odbornému lékařskému vyšetření.

S fenoménem návykové látky během řízení motorového vozidla souvisí i zákon č. 379/2005 Sb., o opatření k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů. V § 16 vyšetření přítomnosti alkoholu nebo jiné návykové látky je daná povinnost: „*Osoba, která vykonává činnost, při níž by mohla ohrozit život nebo zdraví svoje nebo dalších*

³⁹ ČERVENÝ, Z., ŠLAUF, V. *Přestupkové právo: komentář k zákonu o přestupcích včetně textu souvisejících předpisů*. 15. aktu. vydání, Praha: Linde, 2008, s. 50

*osob nebo poškodit majetek, nesmí požívat alkoholické nápoje nebo užívat jiné návykové látky při výkonu této činnosti nebo před jejím vykonáváním.*⁴⁰ Další povinností je, že taková osoba u níž je důvodné podezření na to, že užila alkohol je povinna podrobit se odbornému lékařskému vyšetření zjišťujícímu obsah návykové látky.

V ustanoveních zákona o přestupcích v § 22 písmene h až k jsou vymezeny přestupky spáchané v souvislosti s dopravní nehodou. Dopravní nehoda je definována jako událost v provozu na pozemních komunikacích, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení, zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Formulace skutkové podstaty byla upravena tak, že postihováno bude pouze jednání, pokud pachatel ublíží na zdraví jiné osobě, nikoliv pokud ublíží na zdraví sám sobě.⁴¹

6.2.1 Bodový systém

Dne 21. září 2005 schválil Parlament České republiky zásadní a velmi významnou novelu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích s platností od 1. 7. 2006, která zavedla bodový systém. Účelem této novely bylo přání snížení počtu dopravních nehod, úmrtí a vážných zranění na silnicích.

Bodový systém je systém evidence a počítávání jednotlivých porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, kdy při dosažení určitého počtu bodů (12 bodů) dojde k odebrání řidičského oprávnění. Tento systém vede obecní úřad s rozšířenou působností podle místa trvalého bydliště řidiče a zaznamenávají se jednotlivá porušení pravidel silničního provozu, u kterých zákon bodové hodnocení stanovil. Zdaleka ne všechny přestupky jsou evidovány. Evidovány jsou pouze ty, o kterých to stanoví zákon, což jsou téměř všechna zásadnější porušení pravidel. Nicméně to však neznamená, že za všechny přestupky jsou udělovány body.⁴²

⁴⁰ *Portál veřejné správy* [online], poslední revize 2010, [cit. 23. 3. 2010]. Dostupné na WWW: <http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=379/2005&PC_8411_p=16&PC_8411_l=379/2005&PC_8411_ps=10#10821>

⁴¹ ČERVENÝ, Z., ŠLAUF, V. *Přestupkové právo: komentář k zákonu o přestupcích včetně textu souvisejících předpisů*. 15. aktu. vydání, Praha: Linde, 2008, s. 57-58

⁴² BERAN, T. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Brno: Computer Press, 2006, s 9

Body se zaznamenávají od okamžiku, kdy rozhodnutí o přestupku nabyde právní moci. Policie má povinnost bez zbytečného odkladu obecnímu úřadu uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení, u kterého se ukládají body, oznámit. Pokud řidič přijde o řidičské oprávnění právě kvůli tomu, že „ztratil“ 12 bodů, smí požádat o jeho vrácení po uplynutí doby jednoho roku od právního rozhodnutí.

Bodové ohodnocení vybraných přestupků (stav k 1. 1. 2010):

- řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění – 7 bodů
- řízení po požití alkoholu a jiných návykových látek – 7 bodů
- odmítnutí řidiče se podrobit dechové zkoušce – 7 bodů
- způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení či těžké újmě na zdraví u jiné osoby – 7 bodů
- předjíždění vozidla, kde to zákon nedovoluje – 6 bodů
- řízení motorového vozidla řidičem, kterému bylo řízení zakázáno – 6 bodů
- řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé – 5 bodů
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 40 km/h v obci a o 50 km/h více mimo obec – 5 bodů
- nedání přednosti v jízdě – 4 body
- držení telefonního přístroje – 3 body
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km/h a mimo obec 30 km/h – 3 body
- porušení být připoután či nepoužití cyklistické přilby a dětské autosedačky – 2 body
- porušení o povinnosti používání celodenního svícení – 1 bod
- neoprávněné využití světla modré barvy – 1 bod

Některé přestupky nelze projednat v blokovém řízení a oznamují se do správního řízení ihned, některé při opakovaném spáchání.

6.2.2 Správní řízení

Správní řízení upravuje zákon č. 500/2004 Sb., správní řád ve znění pozdějších předpisů v § 9 a to následovně: „*Správní řízení je postup správního orgánu, jehož účelem je vydání rozhodnutí, jímž se v určité věci zakládají, mění nebo ruší práva anebo povinnosti jmenovitě určené osoby nebo jímž se v určité věci prohlašuje, že taková osoba práva nebo povinnosti má anebo nemá.*“⁴³

Správní řízení je proces aplikace hmotného správního práva. Postup, při němž jednatele veřejné správy rozhodují o právních poměrech adresátů veřejné správy. Celé řízení má tři části a to primární rozhodování ve věci, jestli adresát nepovažuje rozhodnutí v první fázi za správné, může dojít k přezkoumání rozhodnutí a samotná fáze výkonu rozhodnutí.

Subjekty správního řízení se rozumí nositelé práv a povinností a těmi jsou správní orgány, které provádějí správní řízení nebo činí jednotlivé procesní úkony v souvislosti s tímto řízením, dále účastník řízení, o jehož právech má být rozhodováno nebo to může být osoba, jejíž práva mohou být rozhodnutím dotčena. A další subjekty správního řízení.

Účastníky řízení o přestupku je obviněný z přestupku, stává se jím, jakmile proti němu správní orgán učiní první procesní úkon. Poškozeným může být fyzická či právnická osoba, které byla způsobena majetková škoda, pokud výslovně uplatnila nárok na její náhradu. Vlastník věci, která může být zabráná, nebo byla zabráná a navrhovatel, který je postižený přestupkem.

Podmínky správního řízení:

- podnět k zahájení řízení
- příslušnost správního úřadu
- způsobilost adresáta veřejné správy být účastníkem řízení a jeho procesní způsobilost
- neexistence překážky litispendence, ta je dána tehdy, jestliže v téže věci probíhá jiné správní řízení
- procesní podmínka zaplacení správního poplatku

⁴³ HRABÁK, J., NAHODIL, T. *Správní řád s výkladovými poznámkami a vybranou judikaturou*, 3. aktu. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009, s. 46

7 BEZPEČNOSTNÍ A PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ

V České republice existují bezpečnostní kampaně a organizace, které široké veřejnosti ukazují následky jejich činů na pozemních komunikacích nebo se naopak snaží pomáhat lidem, kteří díky dopravní nehodě utrpěli zranění, či přišli o někoho blízkého. Díky výzkumu a spolupráci s dopravními experty se snaží vytříbit ty nejdůležitější informace a zpracovat je tak, aby donutili i obyčejného člověka si tyto fakta prohlédnout a svým způsobem přesvědčit ho o tom, co je správné a co ne. Svě kampaně zaměřují na konkrétní jevy jako je alkohol za volantem, používání bezpečnostních pásů, rychlost na silnicích, ale také preventivní akce pro děti a mládež.

Z mého pohledu jsou tyto opatření velice důležité, ale nejsou moc účinné i z toho hlediska, že jednoduše nejsou vidět a chybí jejich dostačující financování, které napomáhá jejich tvorbě a zviditelnění. Myslím si, že stát by měl napomáhat s financováním těchto projektů daleko razantněji, než tomu bylo doposud a s pomocí sdělovacích a informačních prostředků tyto kampaně více ukazovat veřejnosti bez jakékoliv cenzury. Jelikož pokud jsou zatajovány informace o tom, co vše se může stát a člověk to nevidí na své vlastní oči, či nezažije tak smutnou událost jako je přijít o blízkého člověka během dopravní nehody, nikdy nebude jezdit opatrně a nebude si uvědomovat následky.

7.1 BESIP (www.ibesip.cz)

BESIP je integrální součástí Ministerstva dopravy České republiky, odboru komunikace s veřejností. Historie BESIPu sahá až do roku 1963, kdy byla jako reakce na narůstající počet tragických následků dopravních nehod vytvořena „Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu“, a následně 1.května 1967 pak její výkonný orgán – všeobecně známý jako BESIP.

Sekretariát národního koordinačního orgánu BESIP byl iniciátorem a autorem všech vládních strategických dokumentů v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Aktivně se zapojuje do mezinárodní spolupráce svým členstvím v Mezinárodní organizaci prevence dopravních nehod La Prevention Routier Internationale (PRI) nebo účastí na práci v Pracovní skupině pro bezpečnost silničního provozu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů. V poslední době BESIP

spolupracuje i se Světovou zdravotnickou organizací (WHO) v oblasti prevence dopravních úrazů dětí předškolního věku a žáků základních škol.

Ve své práci se soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele a to formou celostátních kampaní, dopravní výchovy a rozšiřováním informací v této oblasti. Oddělení BESIP spolupracuje s ostatními ústředními orgány státní správy působících v oblasti prevence dopravních nehod a prostřednictvím svých regionálních pracovníků zajišťuje preventivní aktivity v regionech, městech a obcích.⁴⁴

Během své působnosti má BESIP společně s ministerstvem dopravy na svém kontě mnoho kampaní a informačních strategií na podporu snižování dopravní nehodovosti, vystupuje na různých veletrzích a akcích, kde se střetává s širokou veřejností a představuje svou práci a cíle.

7.1.1 Dopravní výchova BESIP

BESIP se angažuje ve výchově předškolních a školních dětí v oblasti bezpečnosti v silničním provozu. Snaží se je naučit jak předvídat rizika, jak správně vyhodnocovat situace a jak jednat. Naučit děti, aby si vážily svého života a podle toho se také chovat. Do celého projektu se snaží zapojovat nejen školská zařízení, ale také samotné rodiče dětí. Dopravní výchova úzce spolupracuje s obcemi, kraji, Policií ČR, městskou policií a nevládními organizacemi, ale také s informačními médii.

Předškolní děti by měly získat vědomosti a zkušenosti z oblasti dopravní výchovy k vytváření správných návyků, vztahů k okolí a k lidem, vštěpovat jim ukázněnost, vztah ke zdraví a opatrnost. Rozvíjet u nich vlastnosti, které ovlivňují reakci při chování v určitých dopravních situacích tj. paměť, pozornost, soustředěnost, ukázněnost, ohleduplnost, vnímání i orientaci v prostoru i v čase, vnímání nebezpečí, výcvik prospěšný jejich bezpečného pobytu venku a v silničním provozu. Pro tyto děti je celá výchova zaměřená na hry, zábavu, pozorování. Učebními pomůckami jsou pexesa, skládanky, omalovánky, odrazky, reflexní proužky, programy v televizi (např. večerníčky), ale také kniha pro děti a rodiče.⁴⁵

⁴⁴ *BESIP* [online], poslední revize 19. 5. 2009, [cit. 13. 3. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/Kdo-jsme/Historie-BESIPu>>

⁴⁵ *BESIP* [online], poslední revize 2010, [cit. 13. 3. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Predskolni-deti>>

Pro žáky základních škol je především určená výchova jak se chovat na cyklistickém kole, jak správně používat cyklistickou přilbu a jak jí správně vybírat. Další zaměření je na používání koloběžky, in-line bruslí, skateboardu, ale také se z těchto dětí stávají nejmladší samostatní chodci. Celá výuka se zaměřuje na bezpečné přecházení přechodu pro chodce, chůze přes železniční přejezd bez závor, snažit se jim vysvětlit, kam by jako malí chodci neměli chodit a kde není správné přecházet komunikaci. Je velmi důležité, aby si uvědomili funkčnost semaforů a jak být co nejvíce viděn, tudíž používání reflexních materiálů a doplňků. Jako učební pomůcky slouží barevné a veselé plakáty, knížky, počítačové hry, ale také dopravní hřiště a různé soutěže kde se společně s hrou učí základům bezpečnosti.

Na mládež je kladen největší důraz, nejen kvůli tomu, že prochází tzv. „pubertou“ a tudíž neřeší své chování a je jim všechno jedno a neuvědomují si své následky, ale mnozí z nich si ve svém věku pořizuje řidičské oprávnění na malý motocykl a stávají se z nich samostatní cyklisté na komunikacích, kdy mnohdy můžeme vidět, že v uších mají sluchátka a poslouchají hudbu. Je to velice nebezpečné a celá výchova se snaží těmto mladistvým vysvětlit co je dobré a co ne. Všechny akce se organizují na středních školách, odborných učilištích a v autoškolách. Tito mladí lidé by měli umět a vědět jak přivolat pomoc pokud jsou svědci nějaké dopravní nehody, učí se základy první pomoci. Je velice důležité pochopení dopravního provozu jako řízený systém s právními předpisy. Uvědomovat si morální a právní odpovědnost svého chování. Mnoho mladých lidí v tomto věku poprvé zkouší alkohol, i tato výchova je zaměřená právě na rizikový faktor v podobě alkoholu a omamných látek, a co vše mohou způsobit. Učební pomůcky jsou spíše prezentovány jako různá sezení a besedy například se známou osobou či se složkami integrovaného záchranného systému.

7.2 Nemyslíš – Zaplatíš (www.nemyslis-zaplatis.cz)

Nemyslíš – zaplatíš je celostátní kampaň Ministerstva dopravy. Tento projekt je zaměřen na věkovou skupinu lidí do 25 let, která je ve statistikách na pomyslném prvním, i když velice smutném čísle nehodovosti na českých silnicích. Ministerstvo dopravy spolupracovala na těchto filmových klipech s režisérem Filipem Renčem, který zrodil velice drastické videoklipy, které mnohé televize nevysílají v plné délce a ještě k tomu za použití cenzury, což je velká škoda. Jelikož tyto záběry by měly být viděny.

Jako úvodní logo byla použita státní poznávací značka (SPZ) s nápisem „nemyslíš?“ a s velice razantní kaluží krve s nápisem „zaplatíš!“ (viz. příloha č.II).⁴⁶

Kampaň má několik klipů zaměřených na nejčastější příčiny dopravních nehod:

- EGO 30 – toto video poukazuje na agresivitu za volantem, kdy agresivní řidič nakonec skončí na pitevním stole u soudního lékaře
- Disco nehoda – jak už název vypovídá zaměření je na alkohol za volantem, který způsobuje zhoršení odhadu a zpomalené reakce
- Divadlo – velice šokující video poukazující na bezpečnostní pásy, kdy při cestě do divadla mladá žena na zadní sedačce při nárazu zabije svého manžela i sebe kvůli tomu, že nebyla připoutána
- Nevěsta – téma zaměřené na omamné a psychotropní látky, zejména marihuanu, která způsobuje podobné chování jako alkohol
- Blázinec – velice smutný videoklip o používání dětských autosedaček v automobilech, při srážce totiž nikdy nemůžete udržet dítě v rukách a následky bývají fatální, protože dětské malé tělíčko většinou „proletí“ až k řidiči a při nárazu většinou umírá
- Hecování – předjíždění ve velmi nepřehledném terénu, kdy vás ostatní nutí, aby jste předjížděli i když si vůbec nejste jistí – mluvení do řízení
- Manažer – další klip zaměřený na rychlost a agresivitu za volantem s následkem nedobrzdní na přechodu pro chodce

Na internetových stránkách této kampaně jsou výše uvedené videoklipy v plné verzi, které se dají sledovat, zde také najdete výpovědi účastníků dopravních nehod ať už pozůstalých či viníků nebo mapu nehodových míst na území České republiky. Veškeré informace o alkoholu, drogách či jak fungují bezpečnostní zádržné systémy jsou zde samozřejmostí.

Tato celostátní kampaň včetně videoklipů vyrobila i několik námětů na velkoplošné plakáty, které se vyvěšují kolem silnic. Většinou můžeme sledovat obrazy, které upozorňují na používání mobilního telefonu během řízení, alkohol za volantem,

⁴⁶ *Nemyslíš-zaplatíš* [online], poslední revize 2008, [cit. 13. 3. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.nemyslis-zaplatis.cz/>>

ale také na motocyklisty za pomoci motocyklového závodníka Lukáše Peška. Plakáty zaměřené na „motorkáře“ jsou velice smutné a drastické (viz. příloha č.III).

7.3 The Action (www.theaction.cz)

Tento projekt v rámci České republiky funguje od roku 2004 ve spolupráci s ministerstvem dopravy - BESIP dle předlohy Holandska, kde se tato preventivní činnost na mladé řidiče velice osvědčila.

The action je specifický emotivní projekt, zaměřený především na mladé a začínající řidiče. Cíle projektu je prevence užívání alkoholu a jiných omamných látek před řízením motorových vozidel a během něj, zejména ve vazbě na předchozí návštěvu diskoték a nočních klubů. Boj proti rychlé a nebo nezodpovědné jízdě a důraz na používání bezpečnostních pásů jsou dalšími sděleními, která působí na cílovou skupinu.

Jde o první preventivní kampaň v České republice, která pracuje s přesně danou cílovou skupinou a používá při tom moderní komunikační prostředky srozumitelné teenagerům a mladým lidem.⁴⁷

The action tým ve spolupráci se složkami IZS během svých vystoupení představuje práci policie, hasičů a zdravotnické záchranné služby a jejich zážitky a zkušenosti během zásahů u dopravních nehod. Celý průběh této multimediální projekce představuje velmi silný emotivní zážitek pro posluchače.

Na internetových stránkách lze najít veškeré termíny o akcích The action, ale také informace pro řidiče jako statistiky nehod i jak dlouho trvá odbourání alkoholu z lidského těla, což je pro mladé lidi velice zajímavé a mnohdy šokující, protože netuší, že alkohol se může odbourávat až několik desítek hodin.

7.4 České sdružení obětí dopravních nehod (www.csodn.cz)

Hlavní náplní Českého sdružení dopravních nehod je poskytování pomoci obětem dopravních nehod, a to jak postiženým účastníkům, tak i pozůstalým, kteří se dostali do velmi těžké životní situace. Ve velké bolesti ze ztráty blízké osoby či těžkého ublížení na zdraví, kdy jsou téměř paralyzovány v běžném fungování, musí řešit

⁴⁷ *The action* [online], poslední revize 14. 8. 2008, [cit. 14. 3. 2010], dostupné na WWW: <<http://www.theaction.cz/default.aspx?ido=3&sh=67579>>

praktické problémy, týkající se například zajištění pohřbu, jednání na různých úřadech, soudních jednání, finančních problémů, zajištění odborné lékařské či sociální péče a mnoho dalších potřebných věcí, které v tak těžké době nemohou sami zvládnout. Proto je velmi důležité mít v této situaci někoho, kdo bude naslouchat, sdílet prožívanou bolest, držte za ruku, případně pomoci při řešení praktických záležitostí.⁴⁸

Toto sdružení vzniklo z vlastní bolesti lidí, kteří se podílejí na fungování této organizace. Pomoc sdružení nabídlo také několik odborníků, jako jsou psychologové, právníci, studenti, kteří chtějí v této oblasti pomáhat na základě svých profesních zkušeností a zájmu o tuto problematiku.

Nárok na poradu a pomoc mají všichni postižení nebo jejich rodinní příslušníci, kteří se stali obětí dopravní nehody. Tito lidé mají nárok na bezplatné porady jak postupovat po dopravní nehodě, získat informace a pomoc při styku s policií a pojišťovny, poradu při zajištění odpovídající možné medicínské terapie, psychickou podporu po prožitých traumatech, pomoc a podpora při praktických potížích vzniklých postiženému a jeho rodině, zprostředkování kompetentních lékařských, psychologických a právních služeb, pravidelné setkávání obětí dopravních nehod.

Nabídka poradenství se orientuje podle potřeb obětí dopravních nehod, stejně se orientuje podle potřeb obětí dopravních nehod stejně jako jejich rodinných příslušníků. Někdy stačí poskytnutí telefonického rozhovoru, jindy setkání v poradenské kanceláři. Sdružení nabízí, pokud je potřeba, i návštěvy v nemocnicích či u postiženého doma.

7.4.1 Rady pro pozůstalé po zemřelém účastníkovi dopravní nehody

Ztráta blízkého člověka v důsledku dopravní nehody je pro pozůstalé otřesnou traumatizující událostí. Přichází náhle, nečekaně „jako blesk z čistého nebe“, ve vteřině je vše jinak. Neexistuje jednotný návod, podle kterého by se pozůstalí mohli řídit. Každý člověk je jiný a co pomůže jednomu, druhému pomoci nemusí.

Tato situace může pozůstalému přinést například pocity, které ještě nepoznal, mohou být velmi silné intenzity a třeba i protichůdné. Jsou však zcela normální důsledkem obrovské bolesti a žalu. Smutek po smrti blízké osoby je zcela přirozený a je

⁴⁸ *České sdružení obětí dopravních nehod* [online] poslední revize 2010, [cit. 15. 3. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.csodn.cz/uvod>>

na místě, ale existuje rozdíl, jestli zemře přirozenou smrtí starý nemocný člověk nebo tragicky odejde mladý člověk či rodiče malých dětí.

Pozůstalí mají různé pocity jako je například pocit bezmoci a beznaděje, pocit osamělosti, pocit neskutečnosti, nejistoty a nenávisti, mnohdy pocity viny, výrazné emoční projevy jako je pláč, křik, smích, uzavřenost. Co se týče tělesných příznaků, mohou pociťovat bolesti hlavy, zad, napětí svalstva, bušení srdce, zrychlený dech, pocení, nechut' k jídlu. V oblasti chování a reagování se jedná o hovorech s mrtvým člověkem, kterého ztratili, hledání pozůstalého, porucha vnímání času, ztráta zájmu skoro o vše a další.⁴⁹

Psychologové se shodují v tom, že pro pozůstalého je velmi důležitý kontakt s ostatními lidmi i když on sám chce být sám. S takovým člověkem je důležité mluvit o jeho pocitech, protože každým rozhovorem se trochu zmírňuje tíha starostí a strachu, smutku a osamělosti. Smutek a bolest se časem mění, ale času je potřeba velmi mnoho. Člověk musí žít od jednoho dne ke druhému, nezanedbávat své základní potřeby. Hlavní je, aby se člověk nebál říct o pomoc.

Obzvláště bolestné jsou sváteční dny. Obecně je první rok smutku se všemi výročími považován za opravdu nejtěžší rok v životě pozůstalých, obzvláště jedná-li se o matky s dětmi, které ztratili manžela a zároveň v jedné osobě tatínka, nebo pro rodiče, kteří ztratili své dítě. Pro pozůstalé to je jako by to znovu prožívali, nejtěžší jsou Vánoce, Velikonoce, narozeniny, výročí svatby, den úmrtí a den pohřbu. Pustit se znovu do života je velice těžké a vyžaduje obrovskou práci a hodně času.

Domnívám se, že toto sdružení je velice přínosné pro lidi, kteří se setkali s tak obrovskou ztrátou a neví na koho se obrátit, jelikož jejich přátelé prožívají podobnou bolest a nemohou jim pomoci, tak jako lidé, kteří se tímto zabývají a mají zkušenosti jak se s tímto vypořádat. Jen je velice smutné, že o tomto spolku není moc slyšet a lidé, kteří potřebují oporu se mnohdy ani nedozví, že pro ně existuje taková varianta pomoci a jsou na vše sami.

⁴⁹ *České sdružení obětí dopravních nehod* [online]. Poslední revize 2010, [cit. 15. 3. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.csodn.cz/desatero>>

7.5 Motocyklový komiks (www.acem.eu/cartoon)

Evropská asociace motocyklových výrobců ACEM připravila program zaměřený na zvýšení bezpečnosti řidičů motocyklů a scooterů. Jednou ze součástí tohoto programu je komiks, který byl představen 13. října 2008 v rámci Evropského dne bezpečnosti silničního provozu, jenž v Paříži organizovala Evropská komise.

Cílem kampaně je zvýšit povědomí jezdců na jednostopých vozidlech o možných rizicích, která na ně číhají na silnicích. Kampaň byla připravena ve spolupráci s instruktory jízdy na motocyklu. ACEM vybrala komiks jako médium, které má z hlediska uživatele přátelský formát a poskytuje přitom řidičům jednostopých motorových vozidel cenné informace. Obsahem komiksů bývají informace o křižovatkách, nebezpečné a špatně opravené silnice, naftové a olejové skvrny a špatně navržené zatáčky.⁵⁰

7.6 Domluvme se! (www.domluvme-se.cz)

Kampaň zaměřená na mladé řidiče a proti jízdě pod vlivem alkoholu. Koncept kampaně vychází z obdobných kampaní v zahraničí. Projekt domluvme se! společně každoročně organizují již od roku 2006 oddělení BESIP Ministerstva dopravy, Iniciativa zodpovědných pivovaru Českého svazu pivovarů a sladoven a FÓRUM PSR. Základním sloganem je: „Pokud jedete za zábavou autem, domluvte se, kdo bude řídit a nebude pít alkohol“.⁵¹

Na internetových stránkách si každý člověk může prohlédnout a přečíst články o tom, co způsobuje alkohol u řidiče. Jak funguje jeho vnímání a chování na silnici a jaké příčiny tohoto nezodpovědné chování mohou být. Velmi přínosný je článek, jak dlouho trvá odbourání alkoholu u muže a ženy, což je pro mnohé velice zajímavé.

Dle mého úsudku tato kampaň působí na správném místě, jelikož je spousta mladých lidí co sedají za volant v podnapilém stavu a neuvědomují si, co vše se může stát a ani jak jejich tělo na alkohol reaguje během jízdy. Dle statistik se v roce 2009

⁵⁰ *BESIP* [online], poslední revize 4. 5. 2009, [cit. 15. 3. 2010]. Dostupné na WWW: <http://www.ibesip.cz/606_Komiks-pomuze-bezpecnosti-motocyklistu-v-Evrope>

⁵¹ *BESIP* [online], poslední revize 22. 2. 2010, [cit. 15. 3. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/Prezentace-kampani/Domluvme-se/area221>>

zemřelo při dopravních nehodách pod vlivem alkoholu 123 osob, to je o 43 více než v roce 2008. Každý 7. usmrčený byl v roce 2009 usmrčen opilý řidičem (viz. příloha č. IV.)⁵²

7.6.1 Čas potřebný pro odbourání alkoholu z krve řidiče

Doba odbourání alkoholu je vždy ovlivněna aktuálním zdravotním stavem, případně i užíváním některých léčiv. Schopnost řídit motorové vozidlo je podstatně zhoršena i při tzv. „kocovině“, kdy již alkohol z krve vymizel.

Například u muže o hmotnosti 85 kg se 2 litry 12 stupňového piva budou odbourávat 11 hodin u ženy o hmotnosti 60 kg se stejné množství bude odbourávat 18 hodin. U vína, které je velmi oblíbené u žen, je doba odbourání mnohem delší, než tomu bylo u piva, například 1 litr vína se u muže o hmotnosti výše uvedené bude odbourávat skoro 13 hodin u ženy je to už 20 hodin. Co se týče tzv. „tvrdého alkoholu“ neboli lihovin je doba odbourávání velice dlouhá. Už při 4 dcl se doba odhaduje u mužů na 18 hodin a u žen na skoro 30 hodin.⁵³

7.7 Ústřední automotoklub České republiky (www.uamk.cz)

Ústřední automotoklub (dále jen ÚAMK) je nezávislé, dobrovolné, občanské sdružení pracující na území celé republiky. ÚAMK je pokračovatelem motoristických organizací a klubů na území Čech, Moravy a Slezska. Jeho založení v roce 1904 je spjato se vznikem motorismu v českých zemích.

7.7.1 Činnost ÚAMK

- Všestranné zabezpečování potřeb motoristů, podpora a obhajoba jejich zájmů
- Usiluje o vytváření podmínek pro rozvoj motorismu a současně pro řešení a odstraňování jeho negativních vlivů zejména v silničních dopravních nehodách,

⁵² *BESIP* [online], poslední revize 11. 1. 2010, [cit. 15. 3. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/Alkohol-a-drogy>>

⁵³ *Domluvme se* [online], poslední revize 5. 9. 2007, [cit. 15. 3. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.domluvme-se.cz/default.aspx?id=213&ido=107&sh=1420286616>>

vlivů na životní prostředí, podílí se na zpracování koncepce motorismu, přitom spolupracuje se státními orgány, zájmovými organizacemi a s předními odborníky v dané problematice

- Poskytování motoristických služeb, zejména speciální pojištění motoristů, silniční a odtahová služba, opravy vozidel včetně distribuce náhradních dílů
- Rozvoj mototuristiky a cestovního ruchu
- Výuka řidičů motorových vozidel a jejich další vzdělávání, dopravní a technickou výchovu a na růst bezpečnosti silničního provozu
- Práci s mládeží a s dětmi
- Motoristický sport
- Zastupování zájmů motoristů v mezinárodních organizacích a mezinárodních vztazích⁵⁴

7.8 Centra bezpečné jízdy

Centra zabezpečující tzv. „polygony“ nabízejí svým zájemcům kurzy bezpečné jízdy, spočívající ve výcviku v krizových situacích, které se mohou stát i v běžném silničním provozu. Kurzy se skládají z teoretické části a praktického výcviku jízdy na speciálních kluzných plochách, nezávisle na počasí a na ročním období. Dané školení se může provádět na všech typech dopravních prostředků, ať už to jsou motocykly kdy profesionální výcvikový team kontroluje i správné používání bezpečnostních prvků jako helma, řádné oblečení, ale i správné zacházení se strojem a jeho údržba. Nejčastěji služby využívají řidiči automobilů, ale také nákladních vozů a autobusů.

Mnohdy dané společnosti nabízejí i kurzy defenzivní jízdy, kdy si sám zákazník určí místo, kde chce daný výcvik absolvovat, většinou to jsou pozemní komunikace v blízkosti domova, na kterých každý den zákazník projíždí. Hlavním úkolem je přimět účastníka silničního provozu uvědomění si problému nebezpečí při řízení motorového vozidla a přizpůsobení svého chování.

Řidič se učí umět se správně zachovat například na mokré vozovce, kdy motorové vozidlo reaguje jinak než na suché silnici a pozoruje rozdíl brzdné dráhy,

⁵⁴ Ústřední automotoklub ČR [online], poslední revize 2010, [cit. 16. 3. 2010]. Dostupné na WWW: <http://www.uamk.cz/uamkcr/index.php?option=com_content&view=article&id=2:stanovy-ustedniho-automotoklubu-r&catid=1:stanovy&Itemid=45>

který bývá velmi znatelný. Velmi přínosným se stává zvládnutí vozu a jeho bezpečné zastavení na sněhu a ledových plochách, kdy se využívá spíše brzdění motorem samotného vozu s využitím podřazení na menší rychlostní stupeň než použitím brzdového systému, jehož použití je na takovém povrchu velmi nebezpečné, jelikož u automobilu se zaseknou kola a auto se dostává do smyku a stává se z něho neřízené nebezpečí nejen pro osádku vozu, ale i pro další účastníky silničního provozu. Každý motorista by měl správně ovládat tzv. „vyhýbací manévry“, ty spočívají například v rychlém a bezpečném vyhnutí se jiného vozidla či pevné překážky.

Centra nabízejí pro své zájemce velmi atraktivní záležitost a to je odpočet trestných bodů. Školení se mohou zúčastnit řidiči, kteří nemají ke dni podání žádosti o účast na školení v registru řidičů zaznamenáno více jak 10 bodů za porušení právních předpisů, ohodnoceným méně než 6-ti body za jeden přestupek. Po ukončení kurzu je řidič, který ukončil „školení bezpečné jízdy“, vydáno potvrzení o absolvování tohoto školení. Řidiči, kteří doloží žádost o odečtení bodů z registru u příslušného obecního úřadu s rozšířenou působností tímto potvrzením, budou mu odečteny 3 trestné body.⁵⁵

Z mého pohledu by společnosti, které zabezpečují polygony a kurzy bezpečné jízdy měly využívat i autoškoly a motokoly, či by se stát měl pokusit zařadit do právních aktů povinnost absolvovat tyto kurzy, jelikož to je velkým přínosem pro snižování dopravní nehodovosti z toho pohledu, že řidiči budou lépe připraveni jednat během krizového situace.

7.9 Nadační fond kolečko (www.kolecko.cz)

Kolečko vzniklo v roce 2004 a jeho náplní je podpora Centrem dětské traumatologie v České republice a prevence dětských úrazů. Dopravní nehodovost v Čechách je fenomén, který způsobuje každoročně bolest a utrpení tisícům lidí. Tomu se bohužel nevyhnou ani děti, jež nemají jakoukoli možnost účinně reagovat na hrozby světa dospělých. Těmto dětem se snaží zpříjemnit i stresující pobyt v nemocnici během jejich léčení a zároveň lékařům zkvalitňovat a ulehčovat jejich práci.⁵⁶

⁵⁵ *Centrum bezpečné jízdy polygon Most* [online], poslední revize 2008, [cit. 18. 3. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.odpocetbodu.cz/>>

⁵⁶ *Nadační fond kolečko* [online], poslední revize 2010 [cit. 20. 3. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www.kolecko.cz/coje.html>>

Cílem nadačního fondu je pomáhat dětem postiženým následky dopravních či jiných nehod a zmírnit fyzické, psychické a sociální dopady s tím souvisejících. Dalším důležitým cílem je provádění osvěty na téma prevence dětských úrazů.

Kolečko každým rokem připravuje různé projekty zaměřené na bezpečnost dětí, kdy se často stávají obětí díky špatnému rozhodnutí dospělého. Snaží se působit v preventivních oblastí, kde malé děti mohou nejvíce utrpět. Velice důležité je používání autosedaček. Mnoho lidí podceňuje nebezpečí, které hrozí například při nárazu osobního automobilu do pevné překážky pokud dítě není zabezpečeno zádržným systémem.

7.9.1 základní pravidla používání dětských autosedaček

- Nikdy neudržíte dítě v náručí, protože při nárazu ho naopak rozmačkáte tíhou vašeho těla
- Při rychlosti 50 km/h a při hmotnosti dítěte 10 kg byste museli udržet ve svých rukou 300 kg, což je nemožné
- Náraz při rychlosti 50 km/h bez dětské autosedačky odpovídá pádu z výšky 10 m (3. Poschodí budovy)
- Bez odpovídající autosedačky nestačí dítě připoutat bezpečnostním pásem – ten může malé dítě zaškrtit
- Autosedačka je určena pro děti menší 150 cm, vyšší děti se poutají bezpečnostním pásem
- Autosedačka by se měla vybírat vždy s dítětem a nechat si odborně poradit a předvést jak ji správně upevnit do vozidla

ZÁVĚR

V závěru bych shrnula problematiku silniční nehodovosti ze všech pohledů řešenou v bakalářské práci a zevšeobecnila skutečnosti, které se mi potvrdily během studia tohoto tématu.

V současné době je silniční doprava pod velkým drobnohledem a to z jediného důvodu a to je snížení nehodovosti. Každým rokem na našich silnicích narůstá počet motorových vozidel, ale také křížků u silnic. Omezenost kvantitativních údajů poukazuje na fakt, že se nehodovost pomalu snižuje, ale pravdou zůstává, že za tento proces snižování si mohou lidé poděkovat navzájem, jelikož vše začíná u jednotlivce, jen sám člověk může ovlivnit své chování na silnici a tím podpořit cíl, aby ubylo dopravních nehod. Je přínosné, že se stát snaží vychovávat už předškolní a školní děti jako budoucí účastníky silničního provozu a že se jim snaží vštípit to nejdůležitější, a to je obezřetnost a ohleduplnost. Chování řidičů důležitou měrou ovlivňují zákony, které jsou z velké části nastaveny správně, ale mělo by se více spolupracovat s odborníky v oblasti dopravy. Ovlivňující faktor mají také preventivní akce zaměřené na chyby, kterých se řidiči, ale také cyklisté a chodci dopouštějí. Ovšem je velice důležité říci, že veškeré preventivní a bezpečnostní opatření musí působit neustále a jejich výsledky se mohou odrážet až za několik let.

V práci se potvrdilo, že je velice přínosný a efektivní postup orgánů veřejné správy, zejména u Policie České republiky v objasňování trestných činů a přestupků na úseku silniční dopravy, zejména důsledná preventivní činnost silničních kontrol, v posledních letech se toto opatření jeví jako velmi efektivní spolu se zavedením bodového systému. Z velké části řidiči, kteří přišli o trestné body jezdí opatrněji a podle předpisů, což byl hlavní cíl této bezpečnostní strategie. Z toho plyne, že lidé se učí mít respekt k uniformě a uvědomují si smysluplnost práce policejních orgánů. Policie jako základní složka integrovaného záchranného systému úzce spolupracuje s Hasičským záchranným sborem České republiky a Zdravotnickou záchrannou službou. Tyto dvě složky jsou širokou veřejností hodnoceny velice pozitivně, a to z pohledu lidí, kteří zachraňují životy. Mnoho lidí jim je vděčných za záchranu blízkým či svého vlastního života.

Pokud na danou problematiku budeme nahlížet komplexně dalo by se říci, že pokud se lidé nezmění jako řidiči v řidiče ohleduplné, opatrné, dodržující pravidla a

správné chování, nehodovost bude stále velkým „strašákem“ a její snižování bude velice pomalé či stagnující. Je to na každém z nás jak se na pozemní komunikaci budeme chovat, každý je odpovědný za své činy a tak to vše bude posuzované, pokud způsobíme dopravní nehodu, trestný čin či přestupek. My sami bychom měli podporovat veškeré preventivní a bezpečnostní opatření, které na území České republiky probíhají, jelikož jsou přínosné pro nás samotné, ale také pro naše blízké, protože ti by naší ztrátou trpěli nejvíc.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Literární zdroje

1. ADAMEC, V. A KOL. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008, 176 s., ISBN 978-80-247-2156-9
2. BERAN, T. *Dopravní nehody, právní rádce pro každého řidiče*. 1.vyd., Brno:Computer Press, a.s., 2007, 171 s., ISBN 978-80-251-1791-0
3. BERAN, T. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Brno: Computer Press, a.s., 2006, 99 s., ISBN 80-251-0909-7
4. ČERVENÝ, Z., ŠLAUF, V. *Přestupkové právo: komentář k zákonu o přestupcích včetně textu souvisejících předpisů*. 15. aktualizované vydání podle právního stavu k 1.3. 2008, Praha: Linde, a. s., 2008, 343 s., ISBN 978-80-7201-713-3
5. HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče:zásady chování za volantem*. Praha:Portál, 2005, 224 s., ISBN 80-7178-542-3
6. HRABÁK, J., NAHODIL, T. *Správní řád s výkladovými poznámkami a vybranou judikaturou*. 3.aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009, 500 s. ISBN 978-80-7357-424-6
7. CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. 1.vyd. Praha: MV ČR, 1998, 88 s., ISBN neuvedeno
8. JELÍNEK, J. A KOL. *Trestní zákon a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 22. aktualizované vydání. Praha: Linde, a. s., 2005, 1021 s., ISBN 80-7201-530-3
9. KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcími předpisy a vzory správních rozhodnutí*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2008, 363 s. ISBN 978-80-87212-02-8
10. KOLEKTIV AUTORŮ, *Bojový řád jednotek požární ochrany*. 1.vyd., Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2004, ISBN: 80-86111-91-1
11. KRATOCHVÍL, M., KRATOCHVÍL, V. *Technické prostředky požární ochrany*. 1.vyd., Praha:MV – generální ředitelství HZS ČR, 2007, 152 s., ISBN 978-80-86640-86-0
12. KROUPA, M., ŘÍHA M. *Integrovaný záchranný systém*. 2.vyd. Praha: Armex publishing, 2006, 119 s., ISBN 80-86795-35-7

13. KYNCL, J. A KOL. *Historie dopravy na území České republiky*. 1.vyd. Praha: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2006, 146 s., ISBN 80-903184-9-5
14. LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem*. Praha: Linde, 2003, 505s., ISBN 80-7201-405-6
15. ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003, 275 s., ISBN 80-246-0606-2
16. ÚPLNÉ ZNĚNÍ. *Trestní předpisy, přestupky: podle stavu k 1. 7. 2008*. Ostrava: Sagit, 2008, 448 s. ISBN 978-80-7208-691
17. ÚPLNÉ ZNĚNÍ. *Pravidla silničního provozu, autoškoly: podle stavu k 14. 4. 2009*. Ostrava: Sagit, 2009, 256 s. ISBN 978-80-7208-743-3
18. ÚPLNÉ ZNĚNÍ. *Trestní předpisy: podle stavu k 1. 1. 2010*. Ostrava: Sagit, 2010, 560 s. ISBN 978-80-7208-782-2
19. VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 1. Vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, 442 s. ISBN 978-80-7400-142-0

Elektronické zdroje

1. *BESIP* [online], 9. 9. 2008, [cit. 2010-01-04]. Dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/465_Nektere-poznatky-k-mozne-prevenci-dopravnich-nehod-motocyklistu>
2. *BESIP* [online], 18. 2. 2010, [cit. 2010-02-20]. Dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/964_Dopravni-nehody-motocyklistu-v-roce-2009>
3. *BESIP* [online], 2010, [cit. 2010-02-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Cykliste>>
4. *BESIP* [online], 19. 5. 2009, [cit. 2010-03-13]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Kdo-jsme/Historie-BESIPu>>
5. *BESIP* [online], 2010, [cit. 2010-03-13]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Predskolni-deti>>
6. *BESIP* [online], 4. 5. 2009, [cit. 2010-03-15]. Dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/606_Komiks-pomuze-bezpecnosti-motocyklistu-v-Evrole>

7. *BESIP* [online], 22. 2. 2010, [cit. 2010-03-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Prezentace-kampani/Domluvme-se/area221>>
8. *BESIP* [online], 11. 1. 2010, [cit. 2010-03-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Alkohol-a-drogy>>
9. *Centrum bezpečné jízdy polygon Most* [online], 2008, [cit. 2010-03-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.odpocetbodu.cz/>>
10. *České sdružení obětí dopravních nehod* [online] 2010, [cit. 2010-03-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.csodn.cz/uvod>>
11. *České sdružení obětí dopravních nehod* [online]. 2010, [cit. 2010-03-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.csodn.cz/desatero>>
12. *Domluvme se* [online], 5. 9. 2007, [cit. 2010-03-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.domluvme-se.cz/default.aspx?id=213&ido=107&sh=1420286616>>
13. *Hasičský záchranný sbor ČR* [online], 2010, [cit. 2010-02-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.hzscr.cz/clanek/zakladni-poslani-hasicskeho-zachranneho-sboru-cr.aspx>>
14. *Nadační fond kolečko* [online], 2010 [cit. 2010-03-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.kolecko.cz/coje.html>>
15. *Nemyslíš-zaplatiš* [online], 2008, [cit. 2010-03-13]. Dostupné z WWW: <<http://www.nemyslis-zaplatis.cz/>>
16. *Policie ČR* [online], 2010, [cit. 2010-02-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx>>
17. *Policie ČR* [online], 2010, [cit. 2010-02-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/povinne-zverejnovane-informace-136591.aspx>>
18. *Portál veřejné správy ČR* [online], 2010. [cit. 2010-02-14]. Dostupné z WWW: <http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=239/2000&PC_8411_p=2&PC_8411_l=239/2000&PC_8411_ps=10#10821>

19. *Portál veřejné správy ČR* [online], 2010, [cit. 2010-02-08]. Dostupné z WWW:
<http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=56/2001&PC_8411_p=3&PC_8411_l=56/2001&PC_8411_ps=10#10821>
20. *Portál veřejné správy ČR* [online], 2010, [cit. 2010-03-23]. Dostupné z WWW:
<http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=379/2005&PC_8411_p=16&PC_8411_l=379/2005&PC_8411_ps=10#10821>
21. *The action* [online], 14. 8. 2008, [cit. 2010-03-14]. Dostupné z WWW:
<<http://www.theaction.cz/default.aspx?ido=3&sh=67579>>
22. *Ústřední automotoklub* [online], 2010, [cit. 2010-03-16]. Dostupné z WWW:
<http://www.uamk.cz/uamkcr/index.php?option=com_content&view=article&id=2:stanovy-ustedniho-automotoklubu-r&catid=1:stanovy&Itemid=45>

SEZNAM PŘÍLOH

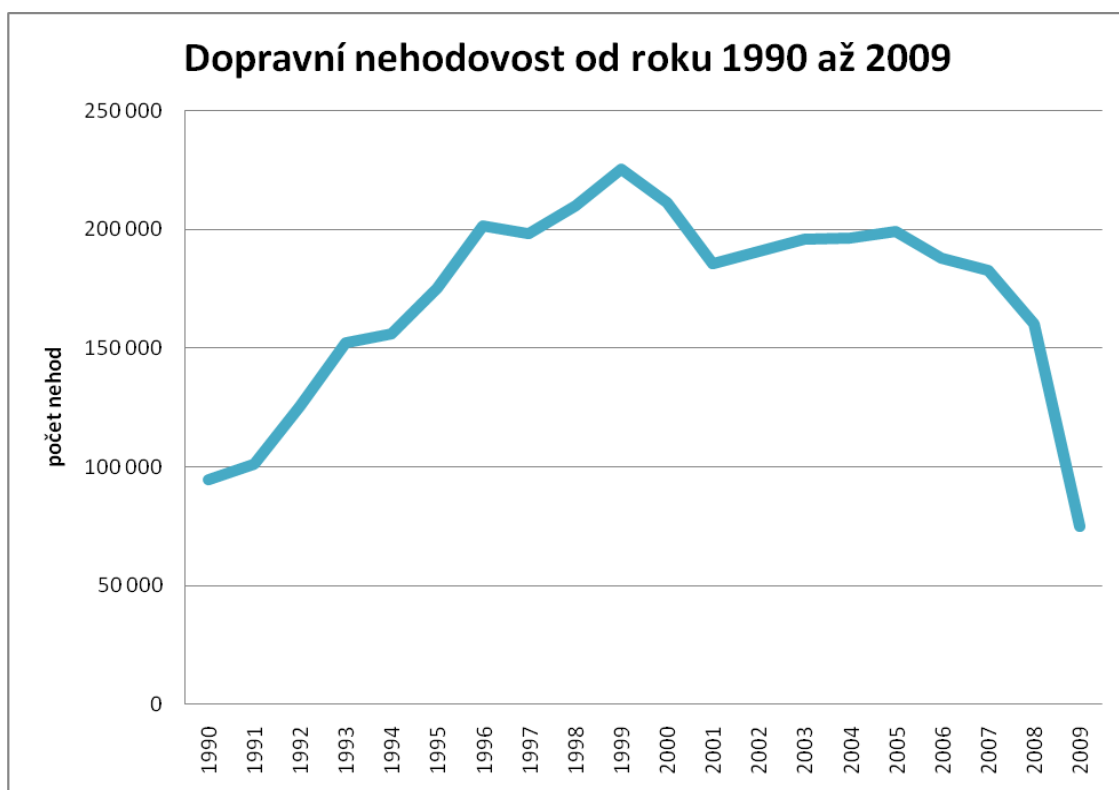
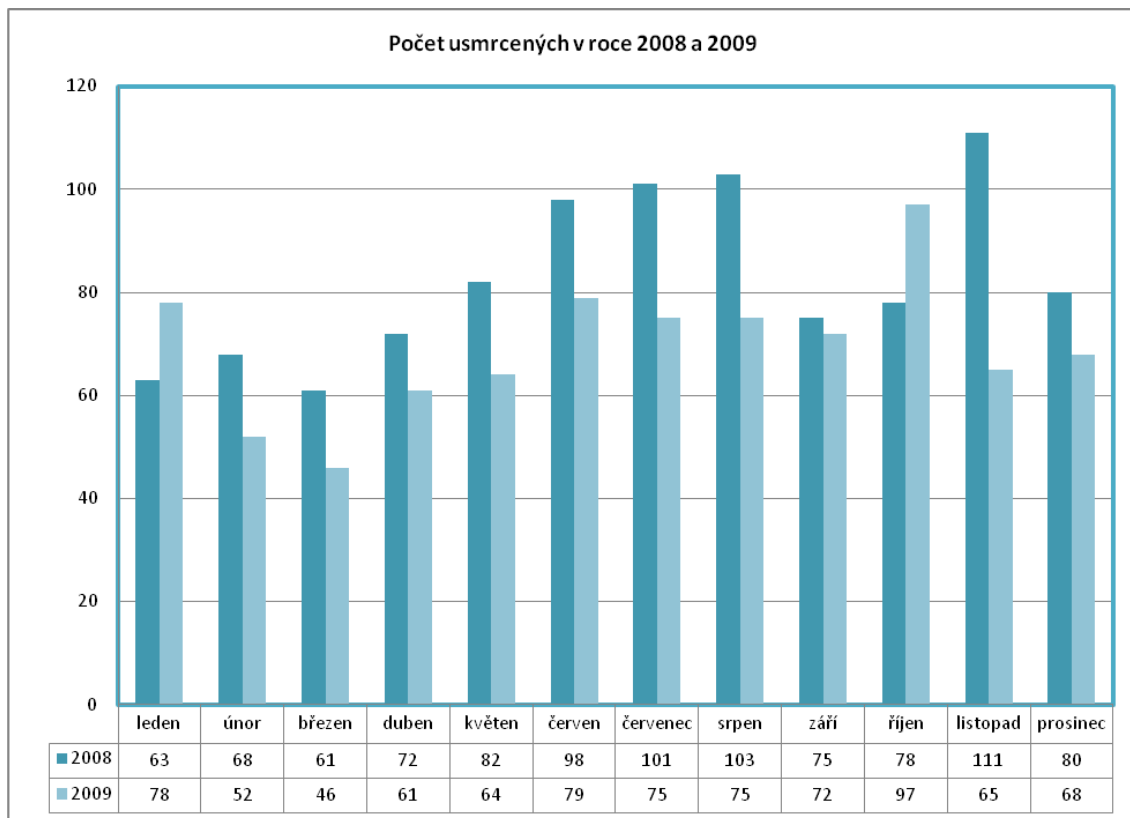
- I.** Grafy poukazující na počet usmrcených v roce 2008 a 2009 a nehodovost od roku 1990 a po rok 2009 a číselné hodnoty

- II.** Grafy nehodovosti motocyklistů za rok 2009

- III.** Úvodní logo kampaně Ministerstva dopravy nemyslíš-zaplatíš a jedna fotografie z této kampaně poukazující na nehody motocyklistů

- IV.** Grafy dopravních nehod zaviněné řidič pod vlivem alkoholu

PŘÍLOHA I

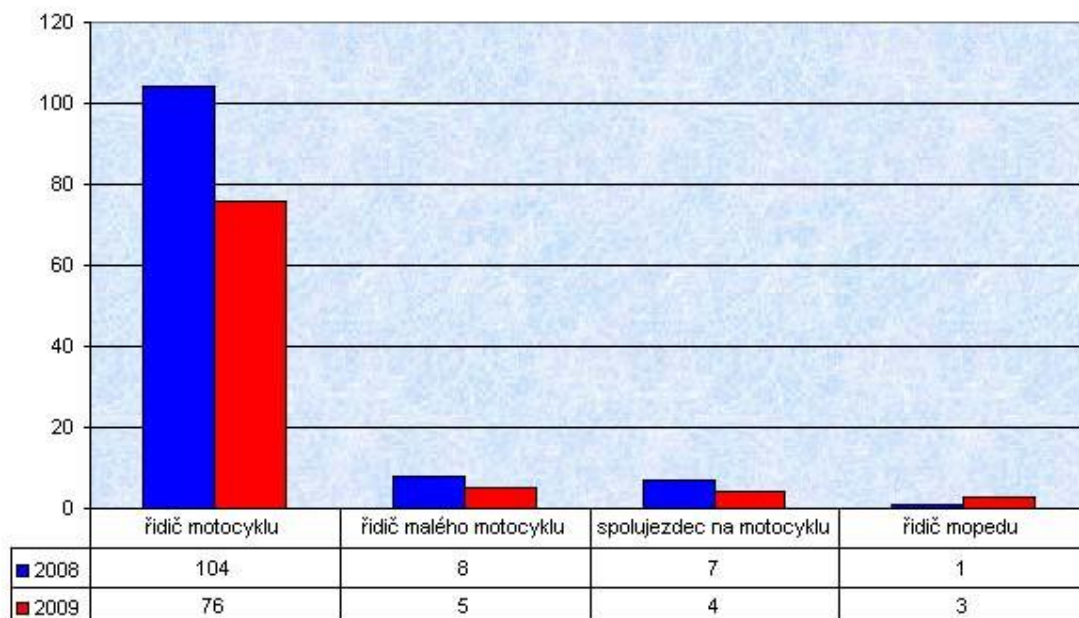


Počet dopravních nehod od roku 1990 až do roku 2009 v číslech

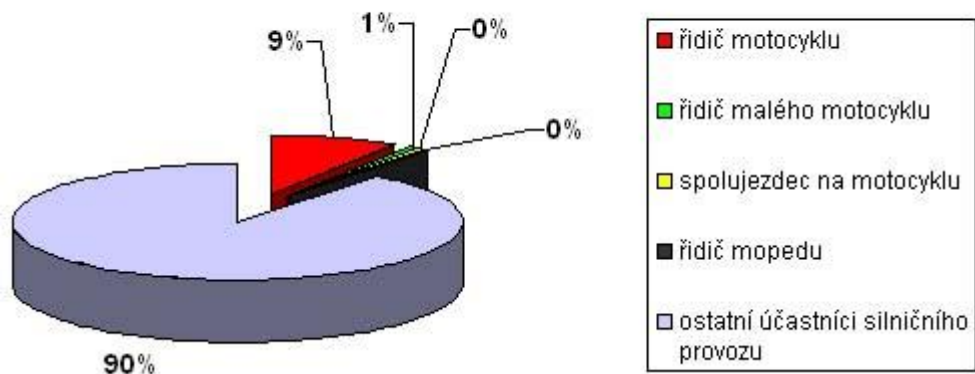
1990	94 664
1991	101 387
1992	125 599
1993	152 157
1994	156 242
1995	175 520
1996	201 697
1997	198 431
1998	210 138
1999	225 690
2000	211 516
2001	185 664
2002	190 718
2003	195 851
2004	196 484
2005	199 262
2006	187 965
2007	182 736
2008	160 376
2009	74 815

PŘÍLOHA II

Usmrceno celkem, 2009



Podíl motocyklistů na celkovém počtu usmrcených osob, 2009

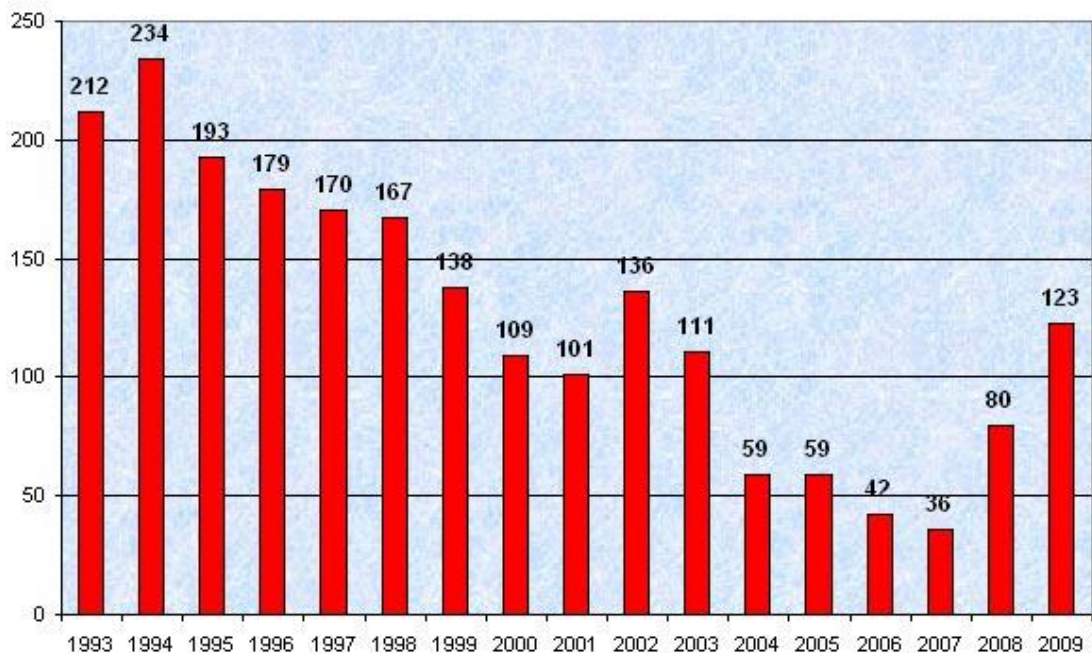


PŘÍLOHA III



PŘÍLOHA IV

Usmrceno při nehodách s alkoholem



Usmrceno při nehodách s alkoholem



ABSTRAKT

BÍNOVÁ, D. *Silniční doprava a její nehodovost : Bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2010, 77 s. Vedoucí bakalářské práce Mgr. et Bc. Josef Kříha

Klíčová slova: silniční doprava, dopravní nehoda, zákon, účastník silničního provozu, motocykly, osobní automobily, nákladní automobily, cyklisté, chodci, policie, hasičský záchranný sbor, zdravotnická záchranná služba, trestný čin, přešupek, bezpečnostní opatření

Práce analyzuje současný stav dopravní nehodovosti s poukazem na psychologii řidiče, ale také objasňuje chyby, kterých se účastníci silničního provozu dopouštějí to vše zaměřené na území České republiky s odkazem na legislativní akty dané problematiky. Obsahuje činnost základních složek integrovaného záchranného systému, jejich kooperaci při zásahu u dopravní nehody, pomůcky při záchraně postižených lidí touto událostí a formy objasňování a dokazování trestných činů či přešupků. Práce se zaměřuje na organizace, které vyvíjejí bezpečnostní a preventivní činnost v oblasti silniční dopravy a jejich kampaně určené pro širokou veřejnost a nejvíce rizikové skupiny účastníků dopravních nehod. Tyto opatření si dávají za cíl snížit dopravní nehodovost, ale také naučit společnost správnému chování na pozemních komunikacích.

ABSTRACT

BÍNOVÁ, D. *Road traffic and problem of accident frequency : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, o. p. s., 2010, 77 s.
Supervisor: Mgr. et Bc. Josef Kříha

Key words: road traffic, traffic accident, law, traffic participant, motorcycles, passenger vehicles, trucks, cyclists, pedestrians, police, firefighter service, emergency medical service, criminal offense, misdemeanor, safety measures.

This thesis analyses present-day situation of traffic accidents in regards to drivers' psychology but it also clarifies mistakes made by traffic participants; all that focusing on the territory of the Czech Republic with reference to legal acts of given topic. It includes activities of essential components of joint rescue service, their cooperation within traffic accidents, tools used during rescuing people affected by such accidents and forms of clarifying and gathering evidence of criminal offenses or misdemeanors. The thesis focuses on organizations which pursue safety and precautionary measures in the area of road transportation and their campaigns aimed at general public and the most risky groups of traffic accident participants. These measures aim to decrease traffic accidents but also to teach society how to behave correctly on communications over land.