

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**BEZPEČNOSTNÍ ASPEKTY SILNIČNÍ DOPRAVY V REGIONU  
PŘÍBRAM**

**Autor práce:** Petr Sklenář  
**Studijní obor:** Regionální studia  
**Forma studia:** Kombinovaná  
**Vedoucí práce:** doc. Dr. Ing. Štefan Danics, Ph.D.  
**Katedra:** Katedra společenských věd

2011

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce doc. Dr. Ing. Štefanu Danicsovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## **ABSTRAKT**

SKLENÁŘ, P. *Bezpečnostní aspekty silniční dopravy v regionu Příbram : bakalářská práce. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s. Vedoucí bakalářské práce : doc. Dr. Ing. Štefan Danics, Ph.D.*

Klíčová slova: bezpečnostní aspekty silniční dopravy, lidský faktor, dopravní nehoda, dopravní nehoda s alkoholem, snížení nehodovosti.

Bakalářská práce pojednává o bezpečnostních aspektech v silniční dopravě, zvláště pak o nejrizikovějším faktoru při určování zavinění dopravních nehod a tím je člověk. V tomto ohledu je prezentováno, jakým způsobem se vědci, konstruktéři a projektanti snaží uzpůsobit dopravní prostředek a cestu tak, aby byl co nejvíce eliminován lidský faktor, který nejvíce ohrožuje bezpečnost v dopravě. Přes tyto skutečnosti stále narůstá počet dopravních nehod v důsledku selhání lidského faktoru, díky nepozornosti, aroganci, přeceňování vlastních schopností či možností vozidla, dopravní cesty nebo požití alkoholu a drog. Ze statistických údajů dopravních nehod v regionu Příbram, za období let 2004 až 2009, jednoznačně vyplývá, že člověk zaviní více než 90% dopravních nehod. Autor tyto údaje zpracoval do přehledných tabulek, aby bylo možné porovnat nehodovost a její příčiny na Příbramsku s ostatními sousedními regiony. Z těchto údajů je možné vyvodit mírné snížení počtu nehod v regionech za dané období. Dále z předmětných statistik vyplývá, že region Příbram má nejvíce úmrtí v důsledku alkoholu, ale z hlediska celkového počtu nehod je na tom o poznání lépe než srovnávané sousední regiony. V bakalářské práci jsou v neposlední řadě nastíněny návrhy na praktická opatření ke snížení nehodovosti v regionu Příbram.

## ABSTRACT

SKLENÁŘ, P. *Safety aspects of road transport in region Příbram: Bachelor thesis. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, o. p. s.*  
Supervisor: doc. Dr. Ing. Štefan Danics, Ph.D.

**Key words:** safety aspects of road transport, human factor, accident, accident with alcohol, reduction of accident rate.

The bachelor thesis deals with safety aspects of road transport especially about high risk factor in determining fault accidents by human. It is presented how scientists, vehicle engineers and designers try to fit the means of transport and the road to eliminated a human factor which is the most endanger safety in the traffic. Despite these facts the number of accidents is increasing due to human failure, due to inattention, arrogance, overestimation of abilities or possibilities of vehicles, traffic road or using of alcohol and drugs . The statistics of traffic accidents in the Příbram region during the period 2004 - 2009, show that the human causes more than 90% accidents. Author works up these dates into the charts in order to compare the rate of accidents and its causes in Příbram region with other neighbouring regions. From these dates is possible to deduce a small reduction number of accidents in regions for the period. The statistics show that Příbram region has the most deaths due to alcohol, but in terms of total number of accidents it is better than neighbouring regions. In this thesis there are made suggestions for practical measures to reduction of accident rate in Příbram region.

# OBSAH

ÚVOD, cíle a metodika BP .....	7
1    FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ BEZPEČNOST SILNIČNÍ DOPRAVY .....	9
1.1    Vymezení bezpečnosti.....	9
1.2    Vymezení pojmu lidský faktor.....	10
1.2.1    Lidský faktor a účastníci silničního provozu .....	10
1.2.2    Lidský faktor a dopravní prostředek (silniční vozidlo) .....	12
1.2.3    Lidský faktor a dopravní prostředí ( dopravní cesta ) .....	13
1.3    Hlavní faktory ovlivňující chování účastníků silničního provozu .....	14
1.3.1    Duševní vlastnosti řidiče motorového vozidla.....	14
1.3.2    Únava a pozornost řidiče .....	17
1.3.3    Biorytmy řidiče .....	18
1.3.4    Tělesné faktory řidiče ovlivňující bezpečnost v silniční dopravě.....	21
1.3.5    S nulovou tolerancí v regionu Příbram a ČR.....	22
1.3.6    Věkové skupiny vzhledem k bezpečnosti v dopravě v regionu Příbram.....	23
2    VÝZNAM VÝCHOVY A VZDĚLÁVÁNÍ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ .....	26
2.1    Právo a legislativa .....	26
2.1.1    Vymahatelnost práva, kontrola, dodržování zákonů .....	29
2.2    Výchova a vzdělávání řidiče.....	31
2.2.1    Výchova dětí a mládeže při bezpečnosti v dopravě.....	31
2.2.2    Výuka a výcvik v autoškolách a akreditovaných školících střediscích .....	32
2.3    Dopravně bezpečnostní opatření v regionu Příbram.....	33
3    STAV BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU V REGIONU PŘÍBRAM .....	40
3.1    Nehodovost v regionu Příbram.....	42
3.2    Návrh opatření v regionu Příbram .....	53
ZÁVĚR .....	56
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....	58
SEZNAM ZKRATEK.....	61
SEZNAM TABULEK.....	61
SEZNAM PŘÍLOH.....	61

## ÚVOD, cíle a metodika BP

Autor si dané téma vybral proto, že v oblasti dopravy pracuje již více než třicet let. Sleduje vývoj v silniční dopravě, který je velmi dynamický a proměňující se, přičemž se stále nedaří dlouhodobě snižovat počet nehod. Došlo sice ke zlepšení stavu vozovek u nás, ale řidiči stále představují největší riziko pro bezpečnost silničního provozu, včetně majetku a zdraví osob.

Cílem bakalářské práce je analýza bezpečnosti v silniční dopravě na našem území s ohledem na lidský faktor, který je stále příčinou největšího počtu nehod. V tomto směru se autor snaží přiblížit situaci v regionu Příbram a využít v práci svoje dlouholeté osobní a profesionální zkušenosti. Zároveň se snaží v práci nabídnout možná řešení, která by zlepšila bezpečnost v silniční dopravě v regionu Příbram s tím, že pozornost je věnována i preventivním opatřením.

Z dostupných zdrojů vyplývá, že v dopravě lidský faktor zaviní až 90% dopravních nehod. Na základě analýzy je sestaven a popsán obraz nehodovosti v silniční dopravě v regionu Příbram. Na bezpečnosti silničního provozu bychom se měli podílet všichni, týká se nás všech. V současné době je to jedna z dopravně bezpečnostních otázek, které věnuje region Příbram, Česká republika a Evropská unie stále větší pozornost.

Autor se na základě studia dané problematiky domnívá, že lidský faktor, je možno do jisté míry pozitivně ovlivňovat, neb je možné působit na jednotlivce i skupiny, tak aby se negativním jevům v silniční dopravě předcházelo, nebo alespoň došlo ke snížení počtů dopravních nehod.

Lidský faktor je možno ovlivňovat již od útlého věku. Se silniční dopravou, provozem na veřejných komunikacích se člověk setkává již od prvního okamžiku, kdy se na pozemní komunikaci pohybuje jako chodec, doprovázený starší osobou, případně přepravovaný dopravním prostředkem a přejímá určité návyky, které vidí okolo sebe a setkává se s nimi v našich zeměpisných šířkách celý život. Jde o vštěpování si určitých návyků, informací, vzdělání, které mu naše společnost a rodina poskytuje zdarma nebo za úplatu.

Druhá metoda směřující k zajištění větší bezpečnosti na silnicích, kterou se bude autor v práci zabývat, je kontrolní činnost policie, státních orgánů, soukromých institucí a dalších i neziskových organizací. Tato činnost má v podstatě restriktivní charakter.

Tyto dva stavební kameny v silniční dopravě jsou zastřešeny legislativou, o které také bude zmínka. Na tomto úseku se jedná o permanentní střet mezi těmi, kteří prosazují liberální přístup a těmi, kteří požadují jasná pravidla a přísné sankce při jejich nerespektování.

V poslední části práce bude přiblížena bezpečnostní situace silničního provozu v regionu Příbram s tím, že autor, zde nabídne opatření, která by zkvalitnila bezpečnost na silnicích v tomto regionu s využitím technických zásahů a vzdělávacích programů.



# 1 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ BEZPEČNOST SILNIČNÍ DOPRAVY

Tato kapitola se zabývá vymezením základních pojmů řešené problematiky, přičemž bezpečnost autor nejprve vymezuje obecně, ale i specificky v oblasti silniční dopravy. V tomto ohledu charakterizuje i základní prvky silniční dopravy na našem území.

## 1.1 Vymezení bezpečnosti

Slovo bezpečnost se dnes používá v různých rovinách a oblastech společenského života. Například WAISOVÁ<sup>1</sup> uvádí, že termín „bezpečnost“ a „bezpečí“ vznikla z výrazu „bez péče“, jinak řečeno bez starostí nebo potíží.

V oxfordském slovníku podle BARNETTA<sup>2</sup> se dozvíme, že bezpečnost je:

- a) „situace, kdy je aktér chráněn nebo kdy aktér není vystaven nebezpečí“;
- b) „stav bez nejistoty“;
- c) „pocit jistoty, stav bez nenaplněných potřeb, strachu a obav“.

EICHLER<sup>3</sup> v nejobecnější rovině hovoří o tom, že lze bezpečnost charakterizovat jako pojem „pomíjivý a těžko uchopitelný“, není možné přesně určit co vlastně znamená. Bezpečnost se rovněž nedá kvantifikovat, tj. změřit, zvážit a podobně.

Podle jiných autorů bezpečnost nemá vlastní pozitivní obsah, ale spíše je popisem a vlastností určitého vztahu ( např. bezpečná vzdálenost, bezpečná rychlost, bezpečnost silničního provozu atd.). Jde-li o konkrétní oblast lidské činnosti, např. o bezpečnost silničního provozu, jedná se o proces permanentního úsilí při eliminování negativních faktorů, které ohrožují bezpečnost jednotlivých subjektů, zejména se jedná o účastníky silničního provozu (zejména řidiče), ale i o stav komunikací a technický stav dopravních prostředků v rámci dopravy vnitrostátní i mezinárodní.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> WAISOVÁ, Š. *Bezpečnost - vývoj a proměny konceptu*. Pelhřimov, 2005, s. 6.

<sup>2</sup> BARNETT, J. *The Meaning of Environmental Security. Ecological Politics and Policy in the New Security Era*. London, 2001, s. 23.

<sup>3</sup> EICHLER, J. *Mezinárodní bezpečnost v době globalizace*. Praha, 2009, s. 11.

<sup>4</sup> BALABÁN, M.; DUCHEK, J.; STEJSKAL, L. *Kapitoly o bezpečnosti*. Praha, 2007, s. 12

Čeští autoři tvrdí, že lze bezpečnost definovat jako stav kdy jsou na nejmenší možnou míru eliminovány hrozby pro dané referenční objekty. V dané oblasti záleží na charakteru hrozeb, které ohrožují různé zájmy daného referenčního objektu. Z toho se potom odvozují opatření, nástroje, instituce, které bezpečnost zajišťují a chrání.<sup>5</sup>

Podle odborníků bychom si měli uvědomit, že bezpečnost je spíše ideálním stavem a v praktickém životě, lze dosáhnout pouze určitého stupně bezpečnosti. To znamená, že vždy budeme muset podstupovat určitá bezpečnostní rizika, s kterými se budeme muset naučit žít.<sup>6</sup> A to dvojnásobně platí v oblasti bezpečnosti silniční dopravy, neboť např. k selhání lidského faktoru může dojít z různorodých příčin, které nikdy nebude možné zcela eliminovat a vyloučit.

## **1.2 Vymezení pojmu lidský faktor**

Lidským faktorem v dopravě se nevědomky zabývali již při sestavování prvního automobilu, opravdové řešení začalo až v období šedesátých let minulého století.

Lidský faktor je jeden ze základních článků pro úspěšné zvládnutí situace v běžném životě. Vliv lidského faktoru při rozhodování je patrný při řešení všech situací v životě jedince i společnosti. Problémovost lidského faktoru se nejvíce projeví v krizové situaci. Je to hnací síla při rozhodování a většinou se jedinci rozhodují odlišně, ale vždy pokud je to možné ve vlastní prospěch s tím, aby situaci nějak zvládli.

### **1.2.1 Lidský faktor a účastníci silničního provozu**

V minulosti se výzkum nehod zapříčiněných lidským faktorem zaměřoval na zjištění bezprostředních příčin určité dopravní nehody. V nedávné a poslední době je důležité zjistit příčiny dopravní nehody v dlouhodobé souvislosti konkrétního člověka. S tím souvisí i používání nových metod a vhodné klasifikace osobnosti člověka. Kromě vad materiálu vozidla, komunikace a povětrnostních vlivů u dopravních nehod klasifikujeme dvě hlavní skupiny příčin selhání lidského faktoru.

První skupinu tvoří obecné příčiny selhání lidského faktoru. Jedná se především o pracovní podmínky, nástroje a pracovní metody tak, aby bylo dosaženo optimální

---

<sup>5</sup> ZEMAN, P. (ED.). *Česká bezpečnostní terminologie – Výklad základních pojmů*. Brno, 2003, s. 12-13.

<sup>6</sup> DANICS, S. *Bezpečnostní politika ve veřejné správě*. České Budějovice, 2007, s. 22.

fungování člověka. Vědci, kteří se touto problematikou zabývají jsou z oblastí biotechnologie, ergologie a inženýrské psychologie.

Druhou skupinou příčin selhání lidského faktoru představují individuální rozdíly a specifické vlastnosti každého účastníka silničního provozu, zejména pak řidiče. Pro praktické účely tyto lidské rozdíly dělíme do tří skupin: stálé individuální charakteristiky, vývojové faktory a přechodné variabilní faktory.

Stálé charakteristiky jsou vrozené nebo v dětství nabyté. Jedná se o povahu chování, tělesný typ, intelektuální kapacitu, senzoryckou a psychomotorickou kapacitu a strukturu osobnosti. Tyto faktory se s věkem příliš nemění a jsou relativně stálé. Prevence v této oblasti je zajišťována pomocí psychologických a lékařských metod. Těmito metodami se hledají vlastnosti vhodné pro řízení příslušného typu vozidla a vylučují se rizikové skupiny osob, a proto se provádějí např. psychotesty řidičů autobusů.

S věkem jsou spojeny nejčastěji vývojové faktory. Věk má vliv na fyzické i psychické změny člověka. Nejdůležitější faktory v této oblasti, které snižují možnost nehody jsou, výchova, výcvik a zkušenost. Prevence v závislosti na čase je u řidičů dána limity pro získání řidičského průkazu a stanovení limitů pro jednotlivá řidičská oprávnění. V neposlední řadě lékařské prohlídky pro řidiče z povolání, držitele řidičských skupin pro nákladní automobily a autobusy. U ostatních skupin se jedná o lékařské prohlídky, kdy řidič dosáhl věku šedesáti let.

Třetí skupina. Mezi přechodně variabilní faktory se řadí nepravidelné a rychle se měnící charakteristiky. Krátkodobá nemoc, únava, účinky drog a alkoholu, dočasné stavy deprese a rozčilení. Tyto okolnosti mohou značně ovlivnit i jinak velmi dobrého, zkušeného a spolehlivého řidiče. Prevence v této oblasti je obtížná, těžko kontrolovatelná a ve většině případů záleží přímo na konkrétním řidiči.

Vliv individuálních rozdílů v určitém čase při dopravní nehodě je výslednicí, kdy nastává neschopnost člověka (řidiče), vyhovět požadavkům dopravní situace. Jedná se o kombinaci fyzické, duševní a sociální připravenosti řešit danou konkrétní dopravní situaci.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> ŠTIKAŘ, J., VOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha, 2006, s. 83-84.

## 1.2.2 Lidský faktor a dopravní prostředek (silniční vozidlo)

Velmi důležitou úlohu v technologických úpravách vozidla mají vývojoví pracovníci. Technologové, konstruktéři a projektanti, pracují na nových technologiích a také na nové disciplíně inženýrské psychologii.

Inženýrská psychologie se zabývá pojmem člověk a stroj. V našem případě člověk a automobil, případně dopravní cesta a dopravní značení.

V souvislosti člověk a vozidlo se jedná o *procesy informační, rozhodovací a řídicí*.<sup>8</sup>

Každý člověk má jinou rozhodovací kapacitu. Tato kapacita je dána neuropsychickým vybavením. Daná kapacita se dá krátkodobě překročit. I krátkodobé překročení možností řidiče může vést k chybám, nebo prodloužení času ke správnému rozhodnutí. Pokud pracujeme na horní hranici kapacity může docházet k dřívější únavě až selhání.

Se zdokonalováním vozidel roste i jejich rychlost. S vyšší rychlostí jsou následky dopravních nehod tragičtější. Důsledkům dopravních nehod se snaží automobilky předcházet bezpečnostními prvky ve vozidle. Nejdříve se zavedly deformační zóny, později bezpečnostní pásy, opěrky hlav. V poslední době airbagy ze všech možných stran řidiče i spolujezdců.

Automobilky se předhánějí ve výrobě stále dokonalejších automobilů, motocyklů, tříkolek, čtyřkolek, dodávkových automobilů, nákladních automobilů a autobusů a dalších dopravních prostředků.

U některých vozidel automobilky ztrácejí soudnost a aby prodali svůj výrobek montují na svá vozidla komponenty, které vypadají lákavě pro spotřebitele, ale ohrožují ostatní účastníky silničního provozu. Například osvětlení některých vozidel připomíná autíčka ze zábavných parků. Intenzita a umístění brzdových světel některých vozidel oslňuje řidiče jedoucí za tímto vozidlem.

Stejný problém je s potkávacími světly, kdy řidiči v běžných automobilech jsou oslněni vozidly dodávkovými a takzvanými automobily of road. V těchto automobilech se řidiči (většinou podnikatelé), cítí bezpečněji a svou riskantní a nebezpečnou jízdou ohrožují ostatní účastníky silničního provozu, ačkoli výbavou

---

<sup>8</sup> ŠTIKAŘ, J., VOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha, 2006, s. 167-169.

jsou tato vozidla určena do terénu a ne pro jízdu po městě. Také ve vozidlech s náhonem na všechna kola a antiblokovacím systémem ABS, se řidiči cítí bezpečněji.

Nikdo těmto řidičům však nevysvětlí nástrahy s tím spojené. Výrobci jen uvádějí klady těchto systémů, ale žádný výrobce neuvádí, co se stane u vozidla s náhonem na všechna kola, dostanou-li se všechna kola do smyku! U klasického vozidla s náhonem na přední nebo zadní nápravu, zpravidla při překročení adhezních vlastností kol vozidla dojde ke smyku přední nebo zadní nápravy, podle toho, zda je vozidlo nedotáčivé nebo přetáčivé. Je to signál pro řidiče zpomal! Vozidlo s náhonem na všechna kola dokáže jet na kluzkém povrchu a v zatáčkách mnohem rychleji, protože má v záběru všechna čtyři kola. Řidiči těchto vozidel se cítí naprosto bezpeční, právě do okamžiku, kdy dojde ke smyku všech kol. Žádný výrobce se u ABS nezabývá tím, aby upozornil řidiče na prodlouženou brzdnu dráhu při vysoké adhezi (přilnavosti pneumatiky k vozovce) a kdy při určitém velkém sklonu vozovky a nepříznivým adhezním podmínkám (náledí skryté popraškem sněhu, náledí s vrchní vrstvou vody, roztátého ledu od slunce) nemusí jít vozidlo zastavit. Přesto tato silná, rychlá a velká vozidla mohou řídit osoby již od 18ti let, bez jakýchkoliv omezení, psychologickým vyšetřením a seznámení s problematikou jízdních vlastností výše uvedených vozidel, se kterými se ve většině autoškol nesetkají.

Stejně je to se silnými motocykly. Zde je sice zákonem dána podmínka 21 let. Vzhledem ke statistickým údajům o dopravních nehodách motocyklistů, je i věk 21 let pro bezpečnost silničního provozu nedostatečný. V současné době se připravuje zvýšení věkové hranice na 24 let.

### **1.2.3 Lidský faktor a dopravní prostředí ( dopravní cesta )**

Ve dvacátém století velkým rozvojem dopravy došlo i k rozvoji cest a budování rychlostních komunikací a dálnic. Nové silnice a dálnice by měly být pohodlné a řidičem by měly být vnímány, že po nich rád jezdí. Měly by být dostatečně široké a umožňovat jízdu i předjíždění tak, aby řidič měl pocit pohody a bezpečí.

Tyto požadavky však narušuje ekonomické, ekologické a urbanistické plánování. Na takové silnice, jaké by si přáli naši projektanti, nejsou peníze a ani prostor.

Na druhé straně ŠTIKAŘ a VOSKOVEC<sup>9</sup> uvádějí, že silnice by neměly být až příliš pohodlné. Příliš pohodlná silnice snižuje bdělost řidiče. Na pohodlné silnici může být bdělost snížena až tak, že řidič není schopen reagovat, pokud nastane nepředvídaná dopravní situace, dostatečně včas a správně.

Silnici neužívají jen motoristé, ale i cyklisté a chodci. Chování cyklistů je v mnoha případech nebezpečné, bez ohledu na to že, se pohybují na pozemních komunikacích zároveň s motorovými vozidly a ve smyslu Zákona 361/2000 Sb., nejsou jejich znalosti prověřovány. Nemusí znát z pravidel silničního provozu ani to nejzákladnější.

U chodců bývá většinou problém na silnici s používáním nevýrazného oblečení, které může zapříčinit takzvané „splynutí s okolím“, čímž vznikají nebezpečné situace, zejména za snížené viditelnosti. Jak cyklisté, tak chodci jsou podstatně pomalejší než motorová vozidla, aby na chodce a cyklisty mohl řidič včas zareagovat, měli by pro vlastní bezpečnost, i bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu, používat reflexní označení s vysokou viditelností.

### ***1.3 Hlavní faktory ovlivňující chování účastníků silničního provozu***

Člověk se od narození vyvíjí, některé lidské vlastnosti se věkem zlepšují a některé zhoršují.

#### **1.3.1 Duševní vlastnosti řidiče motorového vozidla**

Každý člověk se vyznačuje tím, že je individualitou. Jeho osobnostní vlastnosti jsou dány anatomicko-fyziologickými předpoklady jedince. Jedná se o životní prostředí a systematické společenské výchovné působení. Každý jedinec má svou funkci, roli ve společnosti, má určité schopnosti a nadání. Na tyto schopnosti navazuje motivace, potřeby a zájmy.

Temperament je souhrn duševních vlastností. Určuje se podle toho jak snadno vzniká, jak rychle probíhá, jak často se střídá a jak se projevuje navenek. Uvádějí se čtyři krajní temperamenty flegmatik, sangvinik, choleric a melancholik. Existují další skupiny osobností zjištěných mezi řidiči a jednání řidičů každé skupiny povahové rysy, například extrovert, introvert, neurotik, psychotik.

---

<sup>9</sup> ŠTIKAŘ, J., VOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha, 2006, s. 177.

Tyto krajní temperamenty jsou důležité, přesto pro řidiče motorových vozidel jsou odborníky sestaveny zvláštní skupiny podle toho, jak se chovají na pozemních komunikacích, jejich reakce na konkrétní situace, emoce, schopnost dodržovat zákony a pravidla provozu na pozemních komunikacích a jak jsou náchylní k dopravní nehodě. Pro úspěšné řízení motorového vozidla jak uvádí ŠTIKAŘ a kolektiv<sup>10</sup> jsou kromě tělesných a smyslových předpokladů zvláště nezbytné určité předpoklady osobnostní.

Tab. č. 1 Skupiny osobností zjištěných mezi řidiči a jednání řidičů každé skupiny<sup>11</sup>

Skupiny	Jednání řidičů při řízení vozidla
1. Dobře přizpůsobeni; jsou vyvedeni z míry jen zřídka a rychle se vzpamatují	Většinou nemají nehodu ani nezpůsobují porušení předpisů
2. Mají duševní problémy, jsou však společensky odpovědní a ovládají se	Většinou nemají nehody ani nezpůsobují porušení předpisů
3. Mají duševní problémy, společensky odpovědní, bývají však vyvedeni z míry po dlouhá časová období	V určitých obdobích (týdnů a měsíců) budou mít nehody a dopravní přestupky
4. Společensky odpovědní, mají duševní problémy a sklon k ustavičnému rozrušení	Mají vysoký počet nehod a dopravních přestupků
5. Mají stálou tendenci k nespolečenskému a asociálnímu chování	Stálí narušovatelé dopravních předpisů, kteří mohou mít velkou nehodovost
6. Různé (epileptici, diabetici, duševně defektní atd.)	Chování nepředvídané; jednání při řízení se může pohybovat mezi velmi špatným a velmi dobrým

Vždy je nutno brát v úvahu celou strukturu osobnosti. Osobnost řidiče je důležitým činitelem bezpečnosti silničního provozu. Psychologické výzkumy ukázaly, že řidiči s vyšší úrovní duševní vyspělosti a hodnotnějšími zájmy, mají menší počet dopravních nehod. Přehled různých typů řidičů vytvořil McGuire a je uveden v tabulce

<sup>10</sup> ŠTIKAŘ, J., VOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Praha, s. 148-149.

<sup>11</sup> ŠTIKAŘ, J., VOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Praha, s. 148.

č. 1. ŠTIKAŘ, VOSKOVEC a ŠMOLÍKOVÁ<sup>12</sup> uvádějí k tabulce č. 1 podrobnější výklad:

První skupina. Jsou to ti nejlepší řidiči na našich silnicích, sem tam i tito řidiči musí vyřešit problém, který je může vyvést z míry, ale rychle se vracejí k normálu.

Druhá skupina. Většinou bez nehod a sporů s ostatními řidiči. Slušní řidiči. Své problémy neřeší na pozemních komunikacích. Pravděpodobně největší skupina našich řidičů.

Třetí skupina. U těchto řidičů se střídá období, kdy se přibližují řidičům druhé skupiny a období, kdy se přibližují k řidičům čtvrté skupiny. V tomto období jsou na pozemních komunikacích nebezpeční.

Čtvrtá skupina. Mají tolik jiných nevyřešených životních situací, že se nejsou schopni soustředit na řízení vozidla. Dělají mnoho nehod a dopravních přestupků. Jako řidiči jsou stálým nebezpečím na pozemních komunikacích.

Pátá skupina je opravdu specifická, neboť to jsou prý jednotlivci, které lze označit jako psychopaty, protože jsou asociální, agresivní, egocentričtí. Zároveň u nich abscentuje svědomí a čestné jednání.

Šestá skupina. Zpravidla osoby s postižením duševním nebo pohybovým. Nebo osoby nemocné s léčbou na celý život, např. diabetici. Lidé ze skupiny č. 5. za volant automobilu nepatří. Přesto je denně na silnicích potkáváme. Není to vinou legislativy, ale nemožností tyto osoby odhalit při běžném lékařském vyšetření pro posouzení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel v duchu §85 - 88, Zákona 361/2000 Sb. ve znění doplňků a novel. Podrobněji viz Příloha č. 1.<sup>13</sup>

### ***Vztah k sobě a jiným v silničním provozu***

Rozvoj dopravy ve dvacátém století umožnil podnikat stále vzdálenější cesty za obživou, ale i za odpočinkem a zábavou. Automobil je dnes dostupný většině obyvatel, umožňuje trávení volného času, slibuje uspokojení z pohybu a zážitky v rychlém sledu za sebou.

Automobil by měl být na pozemních komunikacích používán jako dopravní prostředek, kdy osoba nebo osoby a náklad se potřebují přemístit z bodu A do bodu B.

---

<sup>12</sup> ŠTIKAŘ, J., VOSKOVEC, J., ŠTIKAŘOVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Praha, 2003, s. 148-149.

<sup>13</sup> ZÁKON č. 361/2000 Sb., § 85 - 89, o provozu na pozemních komunikacích, a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.



U některých skupin řidičů se však automobil mění z dopravního prostředku na stroj uspokojující jejich potřeby z jiných oblastí než je přemístit se z místa na místo a svým jednáním ohrožují bezpečnost silničního provozu. Do této oblasti patří:

**Sebepojetí:** Automobil uspokojuje chuť po pohybu, osobní nezávislost a pocit sebevědomí.

**Vzrušení:** Automobil a motocykl nabízí pocit velikosti a neomezenosti, odstraňuje realitu všedního dne. Je snadno dostupný.

**Sociální kompenzace:** Ten kdo se cítí slabý a utlačovaný se v automobilu může krátkodobě stát silný a všemocný.

**Symbol životní kvality:** Značka, cena a síla automobilu zdánlivě zařazuje řidiče do určitého mocenského postavení ve společnosti, určité sociální vrstvy.

**Odstup od sociální reality:** Cestujeme-li veřejnou dopravou dosti často se setkáváme, se sociální realitou. Bezdromovci, opilými lidmi. Naproti tomu v automobilu jsme více chráněni před vnímáním negativních sociálních vlivů.<sup>14</sup>

### **1.3.2 Únava a pozornost řidiče**

Ospalost je jeden z faktorů snižující schopnost řídit motorové vozidlo a zvyšuje pravděpodobnost dopravní nehody. Nikdo nepochybní, že není možné zároveň spát a řídit motorové vozidlo.

Únava a malátnost je obzvláště nebezpečná, pokud má řidič řídit motorové vozidlo. Při únavě dochází ke zpomalení reakcí, sníženému vnímání, zhoršuje se úsudek jako při požití alkoholu. Ospalí řidiči za volantem se chovají (při ospalosti) podobně jako kdyby byli opilí. Mnoho vážných nehod zavíná mikrospánek řidiče, zejména pak kamiónů, kteří se snaží nutný odpočinek, tj. přestávky všemožně obcházet.

Většina řidičů ví, že alkohol za volant nepatří. Málokdo si však uvědomuje, že řízení unaveného nebo ospalého řidiče je stejně nebezpečné.

Spánek nelze uložit do zásoby. Pokud delší dobu nespíte, vznikne spánkový dluh (spánkový deficit). Tento deficit může být vyrovnán pouze spánkem. Není možné ho překonat silou vůle, ani použitím povzbuzujících prostředků. Tyto prostředky (například káva) působí pouze krátkodobě a následný útlum je ještě intenzivnější.

---

<sup>14</sup> ŠTIKAŘ, J., VOSKOVEC, J., ŠTIKAŘOVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Praha, 2003, s. 140-142.

Při pocitu žízně je třeba se napít. Při únavě je třeba si odpočinout. Při ospalosti je jediná správná možnost, vypnout a jít spát. Spánek je nebezpečný zejména proto, že je mimo naší kontrolu. Jedna z nejnebezpečnějších situací je unavený řidič, řídící po večírku případně v kombinaci s požitím alkoholu.<sup>15</sup>

### 1.3.3 Biorytmy řidiče

Biorytmy se řídí celá příroda. Člověk je také součástí přírody. Byly doby, kdy se i člověk řídil východem a západem slunce. Letním i zimním slunovratem. Je bez pochyb, kdyby se člověk mohl řídit svým biorytmem, byla by jeho pracovní výkonnost a efektivnost myšlení mnohem vyšší. Biorytmus probíhá ve dvaceti čtyř hodinovém rytmu. Každý člověk je jiný. Přesto většina lidí má mezi 05-07 hodinou vrcholnou funkci tlustého střeva. Mezi 07-09 hodinou pracuje imunitní systém a činnost žaludku, to je vhodná doba pro snídani. Mezi 09-11 hodinou je naše výkonnost nejvyšší. Organizmus duševní a fyzický pracuje na plno. Mezi 11-13 hodinou se postupně dostavuje únava a klesá výkonnost. Mezi 13-15 hodinou se objevuje potřeba spánku. Pracovní úsilí je na minimu. Mezi 15-17 hodinou stoupá naše energie, zejména psychická činnost. Vhodná doba pro učení. Mezi 17-19 hodinou vhodná doba pro sportovní aktivity. Mezi 19-21 hodinou je vhodná doba na lehkou večeři a pracuje dlouhodobá paměť. Mezi 21-23 hodinou nastává útlum duševních činností a je vhodné jít spát. Mezi 23-01 hodinou by tělo mělo být vypnuté a spát. Mezi 01-03 hodinou je nejnižší tělesná aktivita, je to velmi riziková doba pro práci v noci a řízení motorového vozidla. Mezi 03-05 hodinou tělesná aktivita na minimu, to je nejkritičtější doba pro řízení motorového vozidla.

Člověk se však tímto biorytmem moc řídit nemůže. Ve většině případů je nucen vstávat do práce. Práci s minimem přestávek vykonávat po dobu osmi hodin i déle a biorytmus jde stranou. Přesto je nutné na biorytmus upozorňovat a v kritických chvílích kdy, se objevují příznaky únavy a spánek, zvolit přestávku na překonání krizového stavu, například možností usnutí za volantem.

---

<sup>15</sup> *Ospalost jako faktor snižující schopnost k řízení a zvyšující nebezpečí nehody* [online]. [cit. 2010-08-09]. Dostupný z WWW: <<http://czrso.cz/index.php?id=284>>.

## **Jak se vyhnout řízení ve stavu ospalosti a únavy**

Řízení motorového vozidla může ukázat skutečný rozsah únavy a ospalosti. Je nutno brát v úvahu biorytmy člověka, zejména v odpoledních a nočních hodinách. Pokud jsou řidiči před jízdou dostatečně odpočatí, na začátku cesty (řízení vozidla) se cítí svěží i mírně napjatí. S přibývajícím časem ostražitost postupně ubývá, dostavuje se monotónnost (zejména na dálnici), dochází k malátnosti až ospalosti. Pokud tyto projevy zaznamenáme během jízdy, je třeba co nejdříve zastavit a odpočinout si.

Řidič by si měl před jízdou dopřát dostatečně dlouhý a nerušený odpočinek, zejména před delší jízdou. Spánek kratší než šest hodin zvyšuje nebezpečí mikrospánku za volantem. Spánek kratší než čtyři hodiny je nejen nevhodný, ale až nebezpečný. Také se nedoporučuje plánovat si práci na celý den a potom řídit celou noc. Výsledky průzkumů uvádějí, nespí-li (bdí nepřetržitě) řidič dvacet hodin a déle je velká pravděpodobnost mikrospánku, případně usnutí za volantem. V souladu s biorytmy člověka je vhodnější jízda ve dne a odpočinek v noci. Vyhnout se řízení po obědě. Strava řidiče by měla být přiměřená, lehčí a kalorická. Nejsou vhodná například tučná a těžká jídla. Po jídle se v lidském těle projeví převaha části autonomního nervstva, které řidič nemůže ovlivnit. Dochází k prokrvení břišní krajiny (pro zpracování potravy) a dojde k snížení prokrvení mozku, což má za následek zvýšenou únavu a ospalost. Proto se po jídle doporučuje přestávka s krátkým spánkem. Přestávka a krátký spánek se také doporučuje řidičům, kteří řídí mezi půlnocí a šestou hodinou ranní. Je dobré, když máte spolujezdce. Bdělá osoba může sledovat a rozpoznat příznaky únavy řidiče. Pokud řidič během jízdy pocítí únavu, je vhodné, aby vyhledal odpočívadlo, parkoviště nebo jiné vhodné místo mimo vozovku a na dvacet minut si zdřímnul. Nemělo by se zapomenout na bezpečnost řidiče i ostatních účastníků silničního provozu. Zejména jde o již zmiňované odstavení vozidla a bezpečné místo. Nepodcenit ani zavření okének a zamčení vozidla. K odpočinku může přispět i vhodný program psychowalkmanu, kdy mozek se přeladí na frekvenci alfa. Po probuzení je vhodné si lehce zacvičit a napít se osvěžujícího nápoje. Doporučují se přestávky každé dvě hodiny nebo po 180 ujetých kilometrech, toto může být rozdílné podle schopností řidiče, například přestávky i po kratší době.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> *Jak se vyhnout řízení ve stavu ospalosti a únavy* [online]. 2010 [cit. 2010-08-09]. Dostupný z WWW: <<http://czrso.cz/index.php?id=284>>.

### **Za únavou se může skrývat i jiný problém než běžná únava po vykonané práci nebo dlouhodobém bdění.**

Velké množství lidí trpí poruchami spánku. Tyto poruchy je možné diagnostikovat a léčit. Jednou z častých nemocí je dočasná zástava dechu ve spánku (apnoe). Jedná se o poruchu dýchání, vyznačující se těžkým přerývaným dechem, až lapáním po dechu. Tento proces se může opakovat 20 až 60x za minutu. Takto postižená osoba sice celou noc spí, ale po probuzení není dostatečně odpočatá, protože nedosahuje dostatečně hlubokého spánku. Tato choroba může souviset s nepravidelnou srdeční činností nebo vysokým krevním tlakem.

Jiné spánkové poruchy. Chronická nespavost. Osoby nejsou bez léků podporujících spánek schopny usnout. Chronická spavost (narkolepsie), osoba usíná při běžných denních situacích, aniž by o tom věděla.

Pro ověření si sklonu k problémům se spánkem si zkontrolujte následující příznaky, které můžete vysledovat sami, nebo vám je potvrdí vaši blízcí, přátelé a spolupracovníci:

Chrápe nahlas?

Sdělil Vám někdo, že ve spánku přerývaně těžce dýcháte, lapáte po dechu nebo se dusíte?

Spíte dlouho, ale necítíte se odpočatý?

Usínáte v neobvyklou dobu, při obědě nebo u televize?

Máte potíže s usínáním nebo se probouzíte v noci?

Doporučuje se tyto poruchy spánku nebrat na lehkou váhu a vyhledat lékaře, nebo odborníka na problematiku spánku.<sup>17</sup>

### **Hádky za volantem.**

Velmi nebezpečné situace nastávají, pokud dojde k hádce ve vozidle. Zvláště pak pokud dochází k slovnímu napadání řidiče. Zejména se jedná o manželské nebo milenecké konflikty. Většinou žena, se ve vozidle cítí bezpečně ve smyslu, že jejich hádku neslyší děti, sousedi, známí a muž se musí věnovat řízení vozidla, není tak pohotový v odpovědích a nemá kam uniknout. Řidič v dané situaci není schopen se plně věnovat řízení vozidla. Snižuje se jeho schopnost soustředit se na jízdu, prodlužují se

---

<sup>17</sup> *Pokud jste unaveni, může se za tím skrývat nějaký problém* [online]. 2010 [cit. 2010-08-09]. Dostupný z WWW: <<http://czrso.cz/index.php?id=284>>.

jeho reakce na vnímání podnětů a rozhodovací schopnosti. Takovou to situaci by měl řidič okamžitě řešit. Zastavit na nejbližším vhodném místě a nepokračovat v jízdě, dokud se situace neuklidní. V tomto případě není podstatné, jak dlouho jede nebo zda je unavený. Je nutné zastavit, protože tato situace je stejně nebezpečná, jako po dlouhé absenci spánku nebo požití alkoholu.<sup>18</sup>

#### **1.3.4 Tělesné faktory řidiče ovlivňující bezpečnost v silniční dopravě**

V současné době je technika na takové úrovni, že může z pohledu tělesné konstrukce člověka prakticky řídit kdokoli.

Co se týká motocyklů. Například jsou osoby, které neudrží rovnováhu jako na klasickém motocyklu. Dnes nemají problém koupit si motorovou tříkolku, kde jsou nároky na udržení rovnováhy zcela zanedbatelné.

U osobních vozidel je to podobné. Konstrukteři motorových vozidel dávají souhlas konstruktérům náhradního ovládání, kteří se již vypořádali snad se všemi tělesnými vadami, které mohou člověka potkat. Zde má hlavní slovo posuzující lékař a místo osob se slepotou a ochrnutím celého těla dnes může řídit osobní automobil skoro každý.

U nákladních automobilů, bylo nutno v nedávné minulosti mít určitý talent a tělesné dispozice k řízení, údržbě a opravám. V současné době tělesné dispozice nehrají velkou roli. Síla již není potřeba, jako tomu bylo dříve, ani k řízení, kde je posilovač řízení. Není nutná ani síla k řazení. V současné době jsou automatické převodovky na takové úrovni, že se používají i u nákladních automobilů a dřívější nevýhoda spočívající ve vysoké spotřebě pohonných hmot u vozidel s automatickou převodovkou již byla vyřešena.

U autobusů je obdobná situace, jako u nákladních vozidel. Dá se říci, že autobus, až na větší rozměry se dá dnes řídit skoro jako osobní automobil.

V řidičských průkazech Evropského společenství se zaznamenávají harmonizační kódy, které vyjadřují další podmínky pro řidiče vozidla spojené s nějakou anomálií. Harmonizační kódy upravuje vyhláška č. 31/2001 Sb., § 11, ve znění doplňků a novel. Nejpoužívanější harmonizační kódy jsou uvedeny v Příloze č. 2.

---

<sup>18</sup> Hokeš, V. a kol. *Učebnice pro autoškoly*. Praha, 1988, s. 294.

### 1.3.5 S nulovou tolerancí v regionu Příbram a ČR

V regionu Příbram a celé ČR se alkohol, drogy a jiné psychotropní látky s řízením jakéhokoli dopravního prostředku neslučují. V současné době, oproti jiným státům, nejen v Evropě, má naše legislativa nulovou toleranci.<sup>19</sup> Uplatňuje se pouze možná odchylka 0,24 promile alkoholu v krvi. Tato odchylka je dána mezní tolerancí měřicího přístroje.

Stále se ještě objevují lobystické skupiny, působící na naše zákonodárce, aby bylo povoleno určité množství alkoholu v krvi, jako v některých jiných vyspělých demokratických státech Evropy. Dokonce některé skupiny hovoří o nulové toleranci, jako o pozůstatku totalitního režimu před rokem 1989. Současný stav povolené hranice alkoholu v krvi. Nejnižší povolenou hranici:

Nulová tolerance:

0,00 promile – Albánie, Bělorusko, Česká republika, Estonsko, Chorvatsko, Kypr, Maďarsko, Rumunsko, Rusko, Slovensko a Ukrajina.

Povolená tolerance:

0,02 promile – Polsko a Švédsko.

0,04 promile – Litva

0,05 Promile – Belgie, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Dánsko, Finsko, Francie, Island, Itálie, Lotyšsko, Makedonie, Monako, Německo, Nizozemí, portugalsko, rakousko, Řecko, Slovinsko, Španělsko, Švýcarsko.

0,08 promile – Lucembursko a Velká Británie.

#### **NEŠPOR<sup>20</sup> jako odborník k tomu uvádí:**

Všichni víme, že po požití alkoholu se zvyšuje pravděpodobnost dopravní nehody. Čím vyšší množství alkoholu řidič vypije, tím je pravděpodobnost nehody větší. U osob závislých na alkoholu je pravděpodobnost, že opilí usednou za volant a způsobí nehodu ještě vyšší. Dále tvrdí, „že počet evidovaných závislých na alkoholu je v České republice mnohonásobně menší, než skutečný počet závislých“. V případech, kdy opilá osoba opakovaně usedne za volant automobilu, nestačí odebrání řidičského průkazu, je pro bezpečnost silničního provozu nutné zabavit i motorové vozidlo. Právní

---

<sup>19</sup> Zákon 361/2000Sb. § 5, odst. 2. a,b,c.

<sup>20</sup> NEŠPOR, P. *Závislost na alkoholu a řízení motorového vozidla*. 2008, s. 237.

úprava v České republice to umožňuje, již k tomu minimálně v jednom případě došlo. Zabavování vozidel, by bylo z hlediska prevence dopravních nehod žádoucí, ale v praxi se běžně neprovádí.

### **1.3.6 Věkové skupiny vzhledem k bezpečnosti v dopravě v regionu Příbram**

*Začínající mladí řidiči (stádium začátečníka)*, nejen v regionu Příbram představují zvýšené riziko v dopravě. Mají sklony k impulsivnímu, asociálnímu jednání, neuznávají autoritu, hůře snášejí napětí, riskují, předvádějí se. Průvodní znaky, vysoká rychlost a nebezpečné manévry bez domyšlení případných důsledků. Nedá se říci, že jsou všichni nezodpovědní, ale vůbec by nebylo na škodu, abychom se poučili z jiných dopravně vyspělých zemí.

Jeden z možných způsobů, jak snížit nehodovost u začínajících řidičů by byla zavést řidičský průkaz na zkoušku, nebo pokud řídí první dva roky, povinnost označit vozidlo velké čitelné označení začátečníka. Dále se uvažuje o řidičském průkazu od sedmnácti let s tím, že, po absolvování autoškoly a úspěšném složení závěrečné zkoušky, do dovršení osmnáctého roku věku jezdí držitel řidičského průkazu pod dohledem odpovědné osoby.

Z mnoha studií vyplývá, že nejvíce nehod mají mladí řidiči v prvním roce po získání řidičského průkazu, kdy si myslí, že jim se nemůže nic stát, oni vše zvládnou a to trvá, až do jejich první nehody. Ta může být lehká a tím pádem i poučná. Chybami se člověk učí. Může být těžká a dotyčný člověk může nést následky celý život. Nehledě k tomu, že může způsobit újmu druhým, zpravidla zcela nevinným účastníkům silničního provozu. Nejlépe jsou na tom mladí řidiči, kteří se poučí z chyb druhých. Někdy i malá nehoda, zejména u žen, může vést k tomu, že po špatné zkušenosti si přestanou věřit a pokud je okolnosti k tomu nenutí, jezdí nerady, nebo vůbec.

**Pokročilí řidiči**, nejen v regionu Příbram. Pokud nemají dopravní nehodu v prvním roce, nabývají stále větší důvěru ve svou neomylnost až do určitého procitnutí, kdy řidič se zklidní a najde určitý pud sebezáchovy. Nebo pokračuje ve svém zdokonalování neomylnosti, až jednou zjistí, že tak neomylní nejsou a pak záleží na štěstí, kdy ponaučení, zpravidla nehoda je malá a dostatečně poučná.

Určitý problém nastává při řešení dopravní situace, kdy jeden z řidičů je řidič z povolání a řekněme i částečně zkušený a řeší dopravní situaci, zároveň s takzvaným

řidičem začátečníkem. V tomto případě mohou danou situaci oba vyhodnotit odlišně a může dojít k dopravní nehodě.

Příklad: Na křižovatku po vedlejší silnici přijíždějí za sebou dvě vozidla. V prvním nezkušený mladý řidič začátečník s nablýskaným vozem tatínka podnikatele. V druhém řidič pokročilý, který ten den má splnit ještě hodně úkolů. Oba odbočují doprava a oba se současně podívají vlevo. Měli by se samozřejmě, než vjedou na hlavní silnici podívat i doprava a dát přednost v jízdě všem vozidlům jedoucím po hlavní silnici. Vozidla jedoucí po hlavní silnici se mohou předjíždět, pokud to není místní úpravou zakázáno. Stejně tak vpravo na odbočující komunikaci může být překážka. Oba se dívají pouze vlevo a nezkušený řidič odhaduje, že vozidlo, kterému má dát přednost v jízdě je ještě daleko a vjíždí do křižovatky. Řidič pokročilý odhadne situaci stejně, ale v tu chvíli nezkušený řidič přehodnotí situaci a zastaví. Řidič z povolání, případně jakýkoliv jiný řidič, pokud nedodržel bezpečnou vzdálenost a neodhadl počínání řidiče před ním, nemá šanci střetu zabránit.

Kdyby první řidič měl označení „začátečník“, pravděpodobně by si řidič pokročilý od něj nechal patřičný odstup.

Řidič profesionál (zkušený řidič), nejen v regionu Příbram odhadne podle stylu a způsobu jízdy, že má před sebou začátečníka a těmto okolnostem se přizpůsobí.

**Řidiči senioři a tělesně postižení v dopravě, v regionu Příbram i všeobecně na území České republiky.** Původně se předpokládalo starší řidič od 60ti let! V současné době je odchod do důchodu v 65 letech a dočteme se v denním tisku, že se do budoucna uvažuje o odchodu do důchodu až v 70ti letech a konečná nejvyšší hranice odchodu do důchodu se v některých případech ani neuvádí. Nikde se však nemluví ani nepíše o tom, jak bude naše tělesná i duševní stránka řidiče schopna plnit stoprocentní pracovní nasazení, například jako řidič profesionál (řidič z povolání) v 70ti letech. Zákon 361/2000 Sb. v paragrafech 85 až 89 jednoznačně řeší duševní i tělesnou stránku řidiče způsobilého k řízení motorového vozidla. V regionu Příbram je velmi dobrá obslužnost dotované veřejné hromadné dopravy, přesto mnoho občanů dojíždí do zaměstnání vlastními dopravními prostředky z důvodu nemožnosti se do zaměstnání dostat veřejnou dopravou. V případě ztráty zdravotní způsobilosti, bude těmto osobám odebrán řidičský průkaz, ale pokud se nebudou mít, jak přepravit do zaměstnání přijdou pravděpodobně i o zaměstnání. U řidiče z povolání to je jednoznačné. V poslední době



se ve sdělovacích prostředcích uvádí nutnost úspor i v oblasti dotované veřejné dopravy. Je předpoklad, že i o povolání řidiče bude stále menší zájem u mladých lidí vzhledem k malé pravděpodobnosti, že budou moci toto povolání vykonávat až do odchodu do důchodu. Zde vzniká otázka, jak se budou do zaměstnání a ze zaměstnání dopravovat osoby, kterým bude odebrán řidičský průkaz, pro zdravotní nezpůsobilost, nebude možnost volby veřejné dopravy anebo bude osoba řidič z povolání.

**O tělesně postižených v regionu Příbram** bude zmínka jen krátce, již výše je uvedeno, že současná technika umožňuje řídit skoro každému. Tělesně postižený řidič by měl dokázat sám odhadnout své možnosti a své role řidiče v dopravě nezneužívat. V regionu Příbram se nachází minimálně devět autoškol a AMK Příbram dokonce nejen upravuje vozidla pro tělesně postižené, ale i na nich provádí výcvik. Není-li si tělesně postižený jist svými schopnostmi má možnost se poradit s odborníky v autoškole případně si na řidičském trenažeru vyzkoušet své možnosti. Tělesně postižení mohou provádět výcvik na vozidlech s automatickou převodovkou, automatická převodovka je zvláště vhodná pro osoby s tělesným postižením dolních či horních končetin, kdy řidič není schopen zvládnout ovládání běžného vozidla a jejich postižení přitom nevyžaduje ruční ovládání ovladačů (pedálů). Provádějí se i úpravy pro ovládání ukazatelů směru pravou rukou pro osoby s chybějící nebo nepohyblivou levou horní končetinou. Také se provádějí úpravy pro osoby malého vzrůstu. Speciální otočná nebo posuvná sedadla, speciální otvírání dveří a podobně. Také mohou vykonávat výcvik na svých vozidlech, upravených k jejich postižení. Samozřejmě je potřeba dodat, že ostatní účastníci provozu, by k invalidním osobám měli být ohleduplní a usnadnit jim, někdy nelehký životní úděl.

**Starší řidiči**, by měli být před jízdou dostatečně odpočatí. Nepřeceňovat své schopnosti vzhledem k věku i přesto že bývali kdysi profesionální řidiči. Vyhnout se nočním jízdám a časným ranním jízdám. Provádět pravidelné přestávky na občerstvení a aktivní odpočinek, například krátkou procházkou po silničním odpočívadle. Starší osoby, jsou již méně pružné a tak je někdy problém s kontrolou vozidla za sebou. Z tohoto důvodu dbát na včasnou signalizaci jízdních úkonů, které chce starší řidič provést. Při delších jízdách, přibližně nad 150 kilometrů, je vhodné si dopředu rozmyslet dobu výjezdu, případně návratu.

## **2 VÝZNAM VÝCHOVY A VZDĚLÁVÁNÍ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ**

Nedostatek výchovy a vzdělání v jakémkoliv oboru může způsobovat nedostatky a chyby. V dopravě může způsobit nejenom nedostatky a chyby, ale i škodu na majetku, újmu na zdraví občanů a především ztráty na lidských životech. V dnešní době pouze na základní škole a vybraných středních a vysokých školách je výuka a výcvik v dopravě úplně hrazen státem nebo je zde částečný příspěvek studenta (např. obor automechanik). V ostatních případech je výuka a výcvik založen na nabídce a poptávce dle tržního mechanismu. Zde se v některých případech u podnikatelů (např. v oblasti autoškol) stává prvořadým zejména zisk a druhořadá kvalita výchovy a výcviku. U zákazníka je to podobné u většiny je na prvním místě cena a doba výuky a výcviku. Zejména zákazník by si měl ověřit do jaké autoškoly se přihlásí, a aby důsledně vyžadoval dodržování výuky, výcviku a celkový přístup a kvalitu poskytované služby.

### **2.1 Právo a legislativa**

Právo je soubor pravidel, podle kterých je organizován a řízen život lidí a lidské společnosti. Právní předpisy a legislativa závazně určují chování ve společnosti. Vzájemné vztahy a práva a povinnosti. Vztah k autoritě, která tyto pravidla vytváří, chrání a kontroluje.

Právo a legislativa by měla být taková, že pokud se jimi budou všichni řídit, nemělo by dojít k bezpráví. Skutečnost však taková není. Zejména v České republice se lidé nesnaží zákony dodržovat, ale, hledat a vymýšlet jak je obejít. Zákonodárci navrhnou tak složité zákony, že se nakonec dají vykládat několika způsoby a tak dosti často při sporu vůbec nejde o to kdo má pravdu, ale kdo to lépe interpretuje

#### **Legislativa – zákony, vyhlášky, pravidla silničního provozu**

Jakákoliv právní úprava i jejich změna je zveřejňována ve sbírce zákonů. Základním zákonem, kterým jsou stanovena pravidla chování účastníků silničního provozu je Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Těmito pravidly se řídí nejen řidiči motorových vozidel, ale všichni účastníci silničního provozu na pozemních komunikacích a silnicích.

K legislativě bezprostředně související s právní úpravou o provozu na pozemních komunikacích patří:

- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. Tento zákon pojednává o rozdělení pozemních komunikací (např. dálnice, silnice pro motorová vozidla a ostatní komunikace).
- Zákon 56/2001 Sb. O podmínkách provozu na pozemních komunikacích, upravuje a stanoví podmínky provozu na pozemních komunikacích z hlediska technického stavu motorových vozidel, která se na pozemní komunikaci pohybují.
- Zákon č. 247/2000 Sb., Získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, upravuje např. podmínky k získání jednotlivých skupin řidičských oprávnění, podmínky profesní způsobilosti řidiče z povolání.

**Dále k souvisejícím právním předpisům patří:**

- Zákon č. 12/1997 Sb., O bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. –
- Zákon 283/1991 O policii České republiky.
- Zákon 553/1991 Obecní policie.
- Zákon č. 185/2004 Celní správě české republiky.

Zákon č. 111/1994 Sb., O silniční dopravě, Zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly (dále jen "vozidlo") prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku. Stanoví doby řízení, bezpečnostní přestávky, i přestávky mezi směnami.

Při porušení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, jednáním naplňujícím znaky přestupku, jsou ukládány sankce dle Zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích. Jestliže je stupeň nebezpečnosti jednání vyšší než nepatrný, pokud nelze přestupce postihnout podle zákona o přestupcích, postupuje se při jeho řešení podle zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, který řeší přečiny a trestné činy. Na tyto zákony navazují prováděcí předpisy, které upřesňují jak v jednotlivých případech postupovat a jsou označeny jako vyhlášky.

Orientace v zákonech je pro běžného občana obtížná, z tohoto důvodu je velmi důležité informovanost občana prostřednictvím veřejných sdělovacích prostředků.

Je samozřejmě důležité, aby sdělovací prostředky informovali objektivně, bez možnosti dvojího výkladu.

Jeden z příkladů, kdy nesprávná interpretace způsobila nemalé potíže řidičům a chodcům. **ABSOLUTNÍ PŘEDNOST NA PŘECHODU PRO CHODCE**. Pokud se podíváme na znění tohoto ustanovení v zákoně, zjistíme, že to tak není, ale běžný občan si to nevyhledá v zákoně, nepřečte si to a pokud věří sdělovacím prostředkům může docházet i k nebezpečným situacím. Zákon 361/2000 Sb. uvádí k přechodům pro chodce:

#### § 54

(1) Je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačený dopravní značkou "Přechod pro chodce," musí chodec přecházet jen na těchto místech. Na přechodu pro chodce se chodí vpravo.

(2) Mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose. Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Chodec smí přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy příjíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.

(3) Jakmile vstoupí chodec na přechod pro chodce nebo na vozovku, *nesmí se tam bezdůvodně zastavovat nebo zdržovat*. Nevidomý chodec signalizuje úmysl přejít vozovku mávnutím bílou slepeckou holí ve směru přecházení. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku, příjíždějí-li vozidla s právem přednostní jízdy; nachází-li se na přechodu pro chodce nebo na vozovce, musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí těchto vozidel. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem. Chodec musí dát přednost tramvaji.

(4) Chodec nesmí překonávat zábradlí nebo jiné zábrany na vozovce.<sup>21</sup>

Z uvedeného ustanovení můžeme vyvodit, že se řidič musí přibližovat k přechodu pro chodce takovou rychlostí, aby mohl, jeli to nutné, zastavit vozidlo před přechodem pro chodce. Nelze však opomenout povinnost chodců nevstupovat a už

---

<sup>21</sup> Zákon 361/2000Sb. § 54.

v žádném případě nevběhnout na přechod pro chodce bezprostředně před blížící se vozidlo.

### **2.1.1 Vymahatelnost práva, kontrola, dodržování zákonů**

Vymahatelnost práva v regionu Příbram i celé České republice je problematická. Jeden z největších problémů je nesprávné pojetí ústavou zaručeného práva odmítnout vypovídat proti osobě blízké. Takzvaná osoba blízká uvede nesouhlas s přijetím odpovědnosti za spáchaný dopravní přestupek. Do tohoto ústavou zaručeného práva se schová velké množství dopravních přestupků. Problém spočívá v tom, že na úřadech kde se řeší např. dopravní přestupky ve správním řízení nesedí právník a to proto, že úřad právníka nedokáže zaplatit. Takže, každý movitější občan si přivede právníka a ve většině případů úředník (neprávník), daný přestupek odloží. Na druhé straně ani městská policie spolu s dopravním inspektorátem neprověřují reálnost osoby blízké a případ jednoduše odloží. Takže stačí jenom „inteligentně“ vypsát formulář a v mnoha případech právníka ani není zapotřebí.

Skoro nikdo si nepřipouští, že jemu by se mohlo něco špatného stát a tak se o tyto záležitosti začínou zajímat, až v okamžiku nějakého problému, přestupku, trestného činu, dopravní nehody. Bylo by vhodné, aby naše sdělovací veřejnoprávní média, která jsou placena z peněz koncesionářských poplatníků věnovala problematice běžného občana více pozornosti a seznamovala ho s praktickými věcmi pro život.

Příklad: Kam se mohou občané a pozůstalí po obětech dopravních nehod obrátit pokud si nejsou jisti jak se domoci svých právních nároků. Zejména řádného vyšetření dopravní nehody a potrestání viníků. Například ze stránek Policie Příbram se lze dostat na stránky Policie ČR radí. Zde je možno vznést dotaz, nebo jsou zde praktické rady, jak postupovat v případě dopravní nehody, nebo jak si zabezpečit vozidlo před odcizením, nebo vykradením.<sup>22</sup> V dnešní době se občan může obrátit na právní kanceláře, pojišťovny právní ochrany a sdružení, která pomáhají proti bezpráví, bohužel, až na výjimečné případy za úplatu. V Příbrami se nachází několik právních poraden, které poskytují komplexní právní služby. Pro méně majetné jsou zde

---

<sup>22</sup> Policie české republiky [online]. 2011 [cit. 2011-02-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.policie.cz/dotazy-a-stiznosti.aspx>>.

i bezplatné právní poradny, nebo sdružení. MU Příbram.<sup>23</sup> V případě, že Váš případ nespadá do problematiky, kterou řeší MU Příbram, je možno se obrátit na bezplatné právní poradny, kde je možnost se objednat na bezplatnou poradou. V těchto případech se na určené datum a hodinu dostavíte na sjednané místo, kde po vysvětlení konkrétního případu vám pověřený advokát zdarma vysvětlí jak postupovat v dané věci dále.

Vzhledem k velmi dobré dostupnosti z Příbrami do Prahy uvádím jedno ze sdružení, které se jmenuje České sdružení obětí dopravních nehod.

Sídlí v Praze a má i několik poboček mimo Prahu. Je po domluvě schopno poskytnout své služby i v Příbrami. Jeho cílem je poskytovat podporu obětem dopravních nehod, jejich příbuzným a nakonec i pachatelům dopravních nehod. Poskytují kontakty na všechny složky, které postižené osoby dopravní nehodou mohou potřebovat.

*České sdružení obětí dopravních nehod:*

- poskytuje odbornou a diskrétní pomoc obětem dopravních nehod včetně psychické a morální podpory (individuální poradenství nebo účast ve skupině);
- nabízí ve velmi závažných případech doprovod obětí či pozůstalých k soudu, návštěvu v nemocnici a výjimečně i v domácím prostředí;
- organizuje společné akce členů, klientů ČSODN a veřejnosti, pořádá pietní setkání za oběti dopravních nehod;
- svými podněty ke změnám platné právní úpravy usiluje o zlepšení právního postavení osob poškozených dopravními nehodami;
- vydává informační letáky, brožury a další materiály;
- prostřednictvím své činnosti, materiálů a spolupráce s nejrůznějšími organizacemi usiluje o zveřejnění problémů, ve kterých se mohou oběti dopravních nehod ocitnout;
- zprostředkovává kontakt na další organizace a subjekty zabývající se problematikou dopravních neštěstí a na další odborníky či dobrovolníky;

---

<sup>23</sup> Příbram oficiální web [online]. 2011 [cit. 2011-02-02]. Dostupný z WWW: <[http://www.pribram.eu/index.php?akce=otazky&puv\\_vid=989](http://www.pribram.eu/index.php?akce=otazky&puv_vid=989)>.

např. z Psychosociálních intervenčních týmů (známých pod zkratkou PIT), z krizových center, charit a podobných organizací.<sup>24</sup>

## 2.2 Výchova a vzdělávání řidiče

Region Příbram se kromě jiných dopravně bezpečnostních aktivit zapojil také do projektu VIZE NULA.

Vize nula byla poprvé prezentována jejím autorem Kare Rumarem ze Švédska v roce 1997 jako program dlouhodobé vize vývoje následků dopravní nehodovosti ve Švédsku. I když v počátku byla tato vize přijímána s obrovskými pochybnostmi, časem byla nejenom přijata švédským parlamentem jako oficiální vize švédského programu zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ale rovněž nacházela více a více podpory i v dalších státech světa. V roce 2001 se k této vizi přihlásila jako ke svému cíli i Evropská Unie.

Myšlenka této vize je velmi prostá: „Nemůžeme se nadále smířit se skutečností, že de facto plánujeme počet obětí, které jsme ochotni zaplatit za rozvoj společnosti v provozu na pozemních komunikacích“ a jestliže dnes tento stav existuje, nemůžeme se s tím smířit a musíme udělat vše co je v našich silách, aby tyto počty neustále klesaly až k nulovým hodnotám.

Je nejvyšší čas abychom se všemi svými silami zasadili o uplatnění této vize i v činnosti směřující ke zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v České republice. Jako první se k této vizi přihlásili přijatými závěry účastníci Národní konference zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na Seči, věřím, že další „projektanti systému“ jak je ve své vizi nazývá pan profesor Rumar budou následovat.<sup>25</sup>

### 2.2.1 Výchova dětí a mládeže při bezpečnosti v dopravě

Region Příbram se prostřednictvím regionálních pracovišť BESIP, zapojil i do projektu Vize nula v rámci výchovy dětí a mládeže v dopravě. Regionální pracoviště je

---

<sup>24</sup> *České sdružení obětí dopravních nehod* [online]. 2010 [cit. 2010-09-09]. Dostupný z WWW: <<http://www.csodn.cz/download.php?id=11>>.

<sup>25</sup> *Vize Nula* [online]. 2010 [cit. 2010-07-09]. Dostupný z WWW: <<http://czrso.cz/index.php?id=4>>.

pracoviště Krajského koordinátora BESIP. Koordinátor pro Středočeský kraj BESIP, do něhož spadá i region Příbram je p. Dan Švanda, se sídlem Pod Rozvodnou 80, 149 00 Praha 4,

Cílem vládního projektu, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v ČR je snížit počet usmrcených v silničním provozu na 50 % roku 2002 do roku 2010. Na tomto projektu se velkou měrou podílí i BESIP, k jehož cílům se připojil i region Příbram.

Například: v rámci dopravní výchovy v regionu Příbram, provozuje dětské dopravní hřiště Automotoklub Příbram, čímž se podílí na dopravní výchově dětí a mládeže.

V duchu projektu VIZE O a pod záštitou BESIP přistoupil region Příbram k dopravní výchově dětí a mládeže se zaměřením na přípravu dětí a mládeže na dětských hřištích, besedách ve školách na téma chování na pozemních komunikacích. Žáky první a druhé třídy učí, jak sami bez doprovodu rodičů se dostanou do školy a ze školy. Žáky třetích tříd připravují na to, že od deseti let budou moci jezdit na kole bez doprovodu osoby starší patnácti let. Žáky čtvrtých tříd pak připravují na zkoušku v projektu, „Průkaz cyklisty“ Obr. v příloze č. 9. Není to již jako dříve, kdy řidičský průkaz na kolo dostal každý, ale musí absolvovat náročnou teoretickou i praktickou přípravu a zkoušku. BESIP stále rozšiřuje dopravní výchovu a to formou výuku i výcvik pro školy. V současné době má středočeský region už i mobilní dopravní hřiště.

### **2.2.2 Výuka a výcvik v autoškolách a akreditovaných školících střediscích**

Výuka a výcvik v autoškolách v regionu Příbram se dostala do situace, kdy boj o zákazníka předčil kvalitu. Naprosto stejné je to ve všech regionech. Drtivá většina autoškol, jsou soukromé autoškoly, které se musí udržet v nezdravém konkurenčním prostředí spočívajícím v nerovném konkurenčním boji tržního hospodářství, založeném na kvantitě nikoliv kvalitě. K dalším negativům patří i přístup žadatelů o řidičská oprávnění. Většina budoucích klientů autoškol se v první řadě zajímá o cenu poskytované služby, dobu, za kterou dostane příslušné řidičské oprávnění a velmi často se dotazují, zda vůbec musí do autoškoly chodit. Kvalita poskytované služby je zpravidla až na posledním místě. K tomuto fenoménu autoškoly přistupují tak, že se snaží nalákat uchazeče na nízké ceny. Ty jsou však hluboko pod hranicí provozních nákladů. Svě peníze si následně po neúspěšné zkoušce vynucují na klientech



dodatečnými platbami a různými příplatky za doplňovací výuku a výcvik. Nezřídka se vyskytují autoškoly, které nízké náklady řeší tím, že teorii vůbec neučí, klienti se učí teorii sami doma a praktické jízdy probíhají v duchu častého stání a vysvětlování chyb, místo jízd, tak aby vozidlo jelo co nejméně a spotřebovalo minimum pohonných hmot.

Samozřejmě existují i poctivé autoškoly, ale v konkurenci to mají hodně těžké. Cenu mohou například dotovat tím, že jsou ve svých prostorách, za které neplatí nájem a jinak by je těžko využily. Stále ještě existují autoškoly při školách, kde je výuka pro žáky školy dotována jejich zřizovatelem (krajem), Ministerstvem školství. Například u učeného oboru automechanik, mechanik - opravář zemědělských strojů apod.

Je zatím ještě několik podnikových autoškol, které si připravují pro vlastní potřebu nebo je to součástí výuky, řidiče osobních a nákladních vozidel, autobusů a traktorů a jiných zemědělských strojů. Například: Dopravní podniky, ČSAD, některá zemědělská družstva nebo VŠZ.

Podmínky Školení řidičů v akreditovaných školicích střediscích jsou stanoveny zák. 247/2000 Sb. Vzhledem k tomu, že se neprovádí žádné ověřování znalostí, řidiči to berou, buď jako odpočinek nebo zbytečně, povinně strávený čas. Není zde žádná motivace řidičů, mimo vstupního školení, které je zakončeno zkouškou, aby sledovali lektora, pokud nemají o přednášku vlastní profesionální zájem. Pověřené úřady obcí s rozšířenou působností provádějí namátkové kontroly účasti na těchto školeních. Kontrolují teoretickou i praktickou část výuky a výcviku. Přípravu a výuku lektorů. Nikdo však již nekontroluje a ani to není možné, případnou pasivní účast některých posluchačů.

### **2.3 Dopravně bezpečnostní opatření v regionu Příbram**

Policie České republiky, okresní ředitelství, Dopravní inspektorát – SDN (Služba dopravních nehod), Příbram, zajišťuje v regionu, nad rámec policejní činnosti mnoho dopravně preventivních a sportovních akcí. V roce 2009 zajišťovala 133 akcí. Jedná se zejména o silniční závody automobilů, cyklistické závody. Dále pro veřejnost připravuje ukázky policejní techniky a provádí ukázky činnosti i v integrovaném záchranném systému.

Nejatraktivnější akce je pravděpodobně setkání řidičů vozů tzv. Tuning, který se pravidelně pořádá na letišti Příbram. I na této akci je maximální snaha Policie ČR

a BESIP, poučit a přesvědčit účastníky o nutnosti dodržování pravidel silničního provozu, sebekázní na pozemních komunikacích a zodpovědnosti každého z nás.

### **Bodový systém**

Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků nebo trestných činů. Bodový systém se týká řidiče v ČR, a jeho jednání, spočívající v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání. Po dosažení 12 bodů řidič dostane oznámení a výzvu k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu.

Od 1. července 2006 celé České republice bodový systém. Mnoho občanů s nadšením očekávalo zavedení bodového systému. Zejména řidiči se domnívali, že bodový systém vyřeší všechny problémy související s provozem na pozemních komunikacích.

První tři měsíce jezdili řidiči velice opatrně, až na výjimky. Ze silnic zmizela částečně agresivita, ale po čase řidiči zjistili, že bodový systém neplatí úplně pro každého. To byl začátek současného žalostného stavu.

Reálná skutečnost byla a je jiná:

„Za první prázdninový měsíc červenec 2007 si dopravní nehody vyžádaly 117 lidských životů (statistiky dopravní policie – nárůst usmrcených, za období leden-červenec 2007, je o cca 21 % vyšší, než za stejné období roku 2006 ).

V době astronomicky prvního jarního dne r. 2008, někteří řidiči včas nezareagovali na sníženou viditelnost, snížením rychlosti a rozsvícením příslušného osvětlení. Následky jsou katastrofální. Dojde k zastavení dopravy na nejdůležitější dopravní tepně v republice, na dálnici D1 Praha – Brno. V mlze, která se utvořila během pár minut, havarují stovky automobilů. Jsou zranění, hmotné škody dosahují miliónových částek a řada cestujících individuální i veřejné dopravy tráví čas na neprodyšné dálnici.

V první dva víkendové dny 15 týdne r. 2008 zemřelo na silnicích 13 lidí.

Reakce medií a veřejnosti na tyto události je okamžitá a velmi emotivní, ovšem ve stále stejné, opakující se režii. Odborníci filozofují proč, co a jak bychom měli udělat, policie provede několik dopravně bezpečnostních akcí, takzvaných Kryštofů, laikové jsou v šoku, politici slibují a oficiální média mají žně. V praxi se ovšem nic

podstatného a zásadního nezměnilo. Viník těchto tragických událostí je většinou rychle a jednoznačně identifikován – lidský faktor (LF)<sup>26</sup>.

Projedete-li západní vyspělé evropské státy, kde řidiči mají dostatečné právní vědomí, respekt před zákonem a zásady slušného chování, nikde se nesetkáte s takovým negativním přístupem vůči dopravním předpisům a bodovému systému jako v České republice.

Jak je možné, že ve vyspělých západních civilizacích k porušování předpisů nedochází, nebo alespoň ne v takové míře jako u nás.

Položme si otázku, proč tato situace na našich silnicích dospěla tak daleko? To co se děje v dnešní době nemá obdoby. Hlavní problém je v tom, že současná společnost se stále schovává za nabytou demokracii a určitá skupina si pod pojmem demokracie představuje, že si může dělat, co chce. Této skupině by se mělo rázně vysvětlit co je demokracie a jak by se měli chovat. Zpravidla se stává, že ten kdo chce nějakým způsobem řešit současnou situaci, jak ve společnosti, tak v dopravě, dostává se do konfliktu se zaběhnutými způsoby a je poslán do ústraní.

K řešení přestupků ve správním řízení by bylo zapotřebí právníka, ale právníka městský úřad nezaplatí. Z této skutečnosti lze odvodit, že každý kdo má na právníka je ve výhodě oproti úřadu a také vyhrává správní řízení a odchází bez potrestání za spáchaný přestupek. Ti co na právníka nemají, se odvolávají na osobu blízkou nebo se vyhýbají převzetí obsílky a nedostavují se ke správnímu řízení. Problém orgánů ve správním řízení spočívá v tom, že přestupek je promlčen, pokud není projednán do jednoho roku od jeho spáchání. Slušný člověk zaplatí, je však potíže, zda tato pokuta má nějaký výchovný smysl, vzhledem k tomu, že na vyřízení přestupku má správní orgán jeden rok. V mnoha případech si přestupce ani nepamatuje, jakého přestupku se dopustil.

Vybodování řidiče je velký problém hlavně u řidičů, kteří mají řízení v popisu práce, nebo jsou profesionální řidiči. Jakmile přijdou o řidičský průkaz, přicházejí i o zaměstnání. V současné době se řidič může tzv. vybodovat během jedné jízdy. Například: Jede řidič z Aše do Ostravy a během této jedné jízdy opakovaně několikrát poruší pravidla silničního provozu a jsou tyto přestupky zaznamenány, včetně počtu

---

<sup>26</sup> *Dopravní web, Dopravní nehody a lidský faktor* [online]. 2010 [cit. 2010-06-09]. Dostupný z WWW: <<http://archiv.dopravni.net/view.php?cisloclanku=2008050001>>.

bodů podle bodového systému. V tomto případě by měly být řidiči započítány pouze body za nejzávažnější přestupek. Tento systém přičítání trestných bodů není stále jednotný. Je dvojí řízení o přestupcích.

Řízení o přestupku, kdy se jedná o jeden samostatný přestupek.

Společné řízení, příklad: na který pamatuje ustanovení § 123c odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., je takový, kdy je řidič při řízení motorového vozidla přistižen např. ve chvíli, kdy nemá zapnutá světla, současně není připoután bezpečnostním pásem a současně překročil nejvyšší dovolenou rychlost.

V tomto případě, se řidič během jízdy dopustí například tří různých přestupků. Řešitel přestupku udělí sankci za nejzávažnější přestupek ve společném řízení, ale registru řidičů oznámí všechny bodově hodnocené přestupky. Přestupce o řešení přestupku ví vždy, jen si myslí, že body dostává jen za ten, co zaplatil, což je těžký omyl. Je to pouze neznalost, na které se např. u profesionálních řidičů podepsala nekvalitní pravidelná školení. Pracovník oddělení přestupků nemá za povinnost řidičům, po udělení pokuty, sdělovat kolik se přičítá za jednotlivé přestupky trestných bodů, ale řidič má právo si toto zjistit a dotyčný pracovník mu na tento dotaz vždy odpoví. Podmínkou je, aby se řidič zeptal. Řidič, který se nezeptá, mnohdy odchází od správního orgánu s přesvědčením, že udělená pokuta je konečné vyřízení přestupku a neuvědomí si, že dostávají ještě trestné body, které se přičítají, a při dosažení dvanácti bodů dojde k odebrání řidičského průkazu. Pracovník státní správy, by uvedl, že, neznalost zákona neomlouvá a každý řidič si může za 15,- Kč. požádat o výpis z evidenční karty řidiče.

Toto má i souvislost s odečítáním bodů. Řidiči se mylně domnívají, že k odečtení bodů dochází každý rok, ale to není pravda, k odečtení bodů dochází jen v případě, kdy řidič během jednoho roku od posledního udělení sankce za přestupek neudělal žádný dopravní přestupek. V tomto případě má řidič právo na odečtení tří bodů. Opět se dostáváme do situace kdy někteří řidiči jsou zvýhodněni tím, že pokud mají dostatek peněz a času mohou si u specializovaného školicího střediska bezpečně jízdy, odečíst až čtyři body za rok. Zde dochází k nepoměru. Běžnému řidiči dojde k odečtení tří bodů za bez přestupkové období jeden rok, kdežto bohatý a časově neomezovaný řidič může v prosinci ve školicím středisku „Středisko bezpečné jízdy“ odečíst čtyři body a již v lednu další čtyři body. Toto určitě neprospívá ke slušnému a korektnímu jednání určité skupiny řidičů.

### **Řidiči v regionu Příbram, kteří dostali, za své přestupky 12 bodů.**

Informace z Městského úřadu Příbram, oddělení řidičských průkazů o počtu řidičů, kteří pozbyli řidičské oprávnění na základě dosažení dvanácti bodů, nebo na základě trestu – vyslovení zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

V roce 2007 – 33 řidičů.

V roce 2008 – 67 řidičů.

V roce 2009 – 74 řidičů.

Z této informace lze odvodit, že stále se zvyšující čísla počtu odebraných řidičských průkazů není nijak hrozivý, pokud tato čísla srovnáme s počtem řidičských průkazů v regionu Příbram. V regionu Příbram podle oddělení řidičských průkazů je 45 tisíc registrovaných řidičských průkazů. Z této skutečnosti se dá odvodit, že pouze malé skupině řidičů je jejich bodový stav lhostejný.

### **Národní strategie BESIP (Bezpečnost silničního provozu)**

Region Příbram přijal cíle národní strategie BESIP.

V oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích provádí prevenci BESIP. Oddělení BESIP pracuje na základě zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, pod vedením Ministerstva dopravy. BESIP se soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidský faktor, a to formou celostátních kampaní, dopravní výchovy a rozšiřováním informací o osvědčených postupech v této oblasti. BESIP úzce spolupracuje s ostatními orgány státní správy, působícími v oblasti prevence dopravních nehod. Velkou důležitost mají regionální pracovníci. Zajišťují prevenci v oblasti bezpečnosti silničního provozu v regionech, městech a obcích.

V porovnání s motoristicky vyspělými státy není ve společnosti stále bezpečnost silničního provozu vnímána jako priorita; právní vědomí účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích je standardní jako ve většině vyspělých států Evropy. V malé míře se projevuje respekt před zákonem. Pravidla se porušují vědomě, represe není funkční. Nápravu současného stavu lze docílit pouze koordinovaným přístupem v oblasti prevence i represe včetně přijetí některých nutných změn v právní úpravě provozu na pozemních komunikacích. Například: zpřísnit postihy řidičů, výše pokuty podle výše majetku. Mnoho bohatých a slavných si z výše pokuty nic nedělá. Posílit pravomoc policisty, pokud policista rozhodne, že přestupek byl spáchán, nelze o něm

diskutovat a nadřazení policisty by měli stát na jeho straně. Stejný přístup by měli mít i politici. Na druhou stranu by měla být nad policisty kontrola. Předpokladem úspěšnosti je nejen aktivní účast všech subjektů, a to jak z veřejné správy, tak i z oblasti podnikatelů v dopravě, nevládních organizací a občanských sdružení, ale i podpora široké veřejnosti celému projektu.

Strategický cíl je, do roku 2010 snížit počet usmrcených v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002.<sup>27</sup>

Strategický cíl z evropské Bílé knihy dopravní politiky o počtu usmrcených v silničním provozu se České republiky splnit nepodařilo. (Bílá kniha - autoritativní zpráva, která provádí řešení problémů či nastiňuje jejich řešení). Přesto rok 2010 byl za posledních dvacet let nejbezpečnější. Abychom splnili tento cíl, nesmělo by v České republice v roce 2010 zemřít na našich silnicích více než 650 lidí. Přesto podle předběžných statistik na našich silnicích v roce 2010 zemřelo 749 lidí.<sup>28</sup>

#### **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011- 2020**

Ministerstvo dopravy připravuje novou Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na roky 2011 – 2020 má termín předložení do vlády České republiky v červnu 2011.

Základní strategickou myšlenkou a mottem je: **Bezpečně po silnicích – právo a zodpovědnost každého z nás.**

Strategie 2011 – 2020 má sedm základních priorit:

- Zlepšit vzdělávání a výcvik účastníků silničního provozu
- Zesílit prosazování pravidel silničního provozu
- Bezpečnější silniční infrastruktura
- Bezpečnější vozidla
- Podpora používání moderních technologií za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu
- Zlepšení záchranné služby a služby následné péče o zraněné
- Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu.

---

<sup>27</sup> *Kdo-j sme* [online]. 2010 [cit. 2010-05-09]. Dostupný z WWW: <<http://ibesip.cz/Kdo-j sme>>.

<sup>28</sup> *749 obětí. Přesto byly silnice nejbezpečnější za 20 let* [online]. 2011 [cit. 2011-01-01]. Dostupný z WWW: <<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=686848>>.

**Hlavním cílem EU je do roku 2020 snížit počet usmrcených na silnicích EU na 50 % stavu v roce 2010.**

*Strategický cíl České republiky do roku 2020 je snížit následky nehod v silničním provozu na úroveň vyspělých evropských zemí. V praxi to znamená do roku 2020 počet usmrcených snížit o více než 50%.*

Akční program je sestaven ze tří kapitol:

K - komunikace V - vozidlo Ú - účastník

Finančního plánu a politické a řídicí podpory.

### 3 STAV BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU V REGIONU PŘÍBRAM

V regionu Příbram jsou také nebezpečné úseky silnic a silnice jako v celé České republice. Přímo Příbramí prochází tři vysoce vytížené silnice první a druhé třídy č. 18 (od Rožmitálu směr na Sedlčany), č. 66 (z Příbrami na Milín), č. 118 (od Zdic směrem na Kamík nad Vlt.) a okrajem prochází rychlostní komunikace R4. Podle odborné organizace EURORAP (nevládní iniciativa motoristických asociací s cílem poskytnout snadno srozumitelný nástroj hodnocení bezpečnosti silnic) jsou velmi vytížené. Na hustotu provozu silnic první a druhé třídy má vliv i blízký vojenský újezd BRDY. Tímto územím neprocházejí žádné silnice nižších tříd a tím nedochází k odlehčení silnic první a druhé třídy. U rychlostní komunikace R4 má v regionu Příbram na nehodovost vliv, snížení počtu jízdních pruhů z původních čtyř od Prahy na dva jízdní pruhy směrem na Strakonice. Zde dochází k přetížení této dvoupruhové silnice první třídy č. 4, navázáním dalších tří silnic, směrem od Prahy č. 18, č. 118 a č. 66 vedoucích z Příbrami. Nejnebezpečnější byly úseky Příbram – Milín (č. 66 – R4) a Příbram – Rožmitál (č. 18 – č. 19 / Spálené Poříčí – Rožmitál – Březince/). Evropská odborná organizace EURORAP uváděla, že nejde o to, že by sám stav silnice mohl za dopravní nehody, ale spíš svědčí o tom, že zde řidiči příliš riskovali!<sup>29</sup> Z čehož se dá odvodit, že za nehody opět mohla, vysoká rychlost, nesledování dopravního značení, nebezpečné manévrování bez domyšlení případných následků, absence práva a zodpovědnosti každého z nás. Již mnohokrát zmiňovaný lidský faktor.<sup>30</sup> Křižovatka Příbram - Rožmitál (č. 18 – č. 19 / Spálené Poříčí – Rožmitál – Březince/), byla upravena na velkou křižovatku s kruhovým objezdem a situace se zde zklidnila a k dalším nehodám ve větší míře nedochází. V příloze fotomapa č. 4. Křižovatka Příbram – Milín (č. 66 – R4) také dostala změn a z klasické křižovatky se stala mimoúrovňová křižovatka s nájezdy, výjezdy, připojovacími a odbočovacími pruhy. Většině nehod tím bylo

---

<sup>29</sup> *Na Příbramsku jsou nejnebezpečnější silnice v Česku* [online]. 2011 [cit. 2011-02-02]. Dostupný z WWW: <<http://regiony.impuls.cz/zpravy/nejnebezpecnejsi-silnice-v-cr-jsou-na-pribramsku/552727>>.

<sup>30</sup> *V příloze mapa s příslušnými komunikacemi a nejnebezpečnějšími body* [online]. 2011 [cit. 2011-02-02]. Dostupný z WWW:

<[http://www.mapy.cz/#mm=ZTtTcP@sa=s@st=s@ssq=P%C5%99%C3%ADbram@sss=1@ssp=124771436\\_128003788\\_145808492\\_145682124@x=132029440@y=134406144@z=10](http://www.mapy.cz/#mm=ZTtTcP@sa=s@st=s@ssq=P%C5%99%C3%ADbram@sss=1@ssp=124771436_128003788_145808492_145682124@x=132029440@y=134406144@z=10)>.



zabráněno. V příloze fotomapa č. 5. Je zde však stále problematický úsek od přechodu čtyřproudové silnice na dvouproudou směrem od Prahy, kde nastává problém v tom, že řidičům určitou dobu trvá, než si uvědomí, že již nejsou na čtyřproudé rychlostní komunikaci R4, ale na dvouproudé silnici první třídy č. 4. Kopcovitý terén s nepřehlednými zatáčkami. Částečně jízda lesem, kde zejména v zimě se mění střídavě adhezní podmínky. Na těchto místech přes zákazy předjíždějí nezodpovědní řidiči, aniž si uvědomují nepřehledný terén, kdy se vozidla ztrácejí za horizontem nebo nepřehlednou zatáčkou. Stále v tomto úseku zůstávají dvě nebezpečná místa. Na silnici první třídy č. 4, přibližně 3 km. Po skončení rychlostní komunikace R4 od Prahy, kdy jsou řidiči stále ještě rozjetí z rychlostní komunikace se před nimi náhle objeví klasická křižovatka se silnicí druhé třídy č. 118 od Příbrami. Nepřiměřenou rychlostí jedoucí vozidla značně znesnadňují vjetí na hlavní silnici první třídy č. 4 a ani přejetí křižovatky po silnici druhé třídy přes silnici první třídy č. 4, není bezpečné, vzhledem k nepřiměřené rychlosti vozidel, kdy si někteří řidiči stále neuvědomují, že zde již není povolena rychlost 130 km/h, ale jen 90 km/h. V příloze č. 3 mapa Příbrami s příslušnými komunikacemi.

Po mimoúrovňové křižovatce Milín následuje ještě jedno nebezpečné místo a to od Prahy odbočení vlevo směrem na silnici třetí třídy č. 0046 na Solenice, kde silnice vede do stoupání a před horizontem odbočuje vlevo na Solenice a rovně pokračuje na Strakonice. Silnice zde byla částečně rozšířena. Vzhledem k soukromým pozemkům však nedostatečně. Tato část komunikace po ukončení rychlostní komunikace R4 a dále směrem na Strakonice by bylo zapotřebí rozšířit a upravit výše uvedená nebezpečná místa. Optimálním řešením by bylo pokračovat čtyřproudou rychlostní komunikací č. R4. Byl vytvořen i projekt, který se z finančních důvodů neuskutečnil. Na základní mapě jsou již části nově vyprojektované silnice vyznačeny, tak aby, vedly mimo obce. Zatím neuskutečněno. V příloze č. 8 ukázka obchvatu obce Chrástičky rychlostní komunikací R4, přes kterou vede silnice první třídy č. 4.

Následující část bakalářské práce se zabývá především konkrétními údaji ze tří informačních zdrojů. Dopravního Inspektorátu - služby dopravních nehod Příbram. Krajského ředitelství Policie Středočeského kraje. Přehledu o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice.

### ***3.1 Nehodovost v regionu Příbram***

Přehled nehodovosti, na následujících stránkách je vytvořen na základě podkladů, které byly poskytnuty vedoucím Odboru služby dopravní policie, Krajského ředitelství policie Středočeského kraje plk. JUDr. Karlem Holým. Dále byly použity podklady z Okresního ředitelství, Policie České republiky, Dopravního inspektorátu – SDN, Tetická 498, Příbram, za přispění vedoucího DI – SDN Příbram npor. Ing. Miroslava Ptáčka.

Statistický přehled uvedený na následujících stránkách se týká nahlášených nehod, jejichž počet se mění s legislativou České republiky, kdy povinnost nahlásit dopravní nehodu se mění.

Je nutno upozornit na to, že statistické údaje o počtu mrtvých osobách se uvádějí pokud zemřeli na místě, při převozu do nemocnice, nebo zemřely do 24 hodin na následky dopravní nehody. Pokud osoba po dopravní nehodě zemře na následky nehody po 24 hodinách do 30ti. dnů statistika se vede pouze na policejním ředitelství Dopravní policie České republiky a je vedena zvlášť.

Další určitá nepřesnost může nastat u kategorie dopravních nehod s lesní zvěří a domácím zvířectvem. U lesní zvěře a domácího zvířectva se nedá úplně jistě uvést, zda nehodu zavinil lidský činitel nebo lesní či domácí zvíře. Jedná se hlavně o to, zda majitel zvířete mohl dopravní nehodě zabránit či nikoli.

Například domácí zvířata se dostala z pozemku majitele, který zapomněl za sebou pečlivě zavřít vrata. Nebo domácí zvířata prolomila nedostatečné, chatrné zábrany proti opuštění pozemku majitele.

Na majitelích domácích zvířat, správcích honiteb, kteří se starají o lesní zvěř, dopravních inženýrech a projektantech je, aby se pokusili v co největší míře zabránit střetu zvířat nebo zvěře zejména s vozidly na pozemních komunikacích. V dopravně vyspělých zemích se u dálnic a rychlostních komunikací staví ploty na nejvíce ohrožených místech a zároveň podchody pro migrující zvěř, aby nemusela přes pozemní komunikaci. Zde by mohli pomoci i ekologové a ochránci přírody, zejména určením směrů migrující zvěře a stanovením postupů, jak zvěř do těchto podchodů nasměrovat. V ČR jsou tato opatření již na nových úsecích dálnic (D11 směr Hradec Králové, D1 v úseku před Ostravou).

Od 01. 01. 2001 byli povinni řidiči nahlásit dopravní nehodu při škodě převyšující 20 000,- Kč, nebo došlo ke zranění nebo usmrcení, nebo ke škodě na majetku třetí osoby.

Od 01. 07. 2006 se změnila hranice vzniklé škody na 50 000,- Kč. Souřadnice dopravní nehody se od 01. 07. 2006 stanovují pomocí GPS.

Od 01. 01. 2009 se výše škody navýšila na současných 100 000,- Kč a byl odstraněn institut tzv. „třetí osoby“.

Tab. č. 2 Kategorie dopravních nehod a jejich počet. Škoda na vozidlech. V regionu Příbram.<sup>31</sup>

<b>Kategorie</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<b>Celkem DN</b>	<b>2 094</b>	<b>2 067</b>	<b>1 868</b>	<b>1 908</b>	<b>1 688</b>	<b>1 008</b>
<b>Úmrtí</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>14</b>
<b>Těžké</b>	<b>81</b>	<b>76</b>	<b>79</b>	<b>72</b>	<b>80</b>	<b>66</b>
<b>Lehké</b>	<b>336</b>	<b>342</b>	<b>301</b>	<b>347</b>	<b>327</b>	<b>343</b>
<b>Škoda na voz. x 100</b>	<b>105 226</b>	<b>106 025</b>	<b>96 815</b>	<b>87 917</b>	<b>78 271</b>	<b>69 347</b>
<b>Jiná škoda x 100</b>	<b>3 577</b>	<b>10 262</b>	<b>3 629</b>	<b>3 909</b>	<b>3 454</b>	<b>2 567</b>
<b>Celk. škoda x 100</b>	<b>108 804</b>	<b>116 288</b>	<b>100 444</b>	<b>91 826</b>	<b>81 725</b>	<b>71 914</b>
<b>Alkohol</b>	<b>117</b>	<b>127</b>	<b>110</b>	<b>96</b>	<b>101</b>	<b>86</b>
<b>Pachatelé DN</b>	<b>2 112</b>	<b>2 079</b>	<b>1 870</b>	<b>1 751</b>	<b>1 571</b>	<b>966</b>
<b>Účastníci do 15 let</b>	<b>42</b>	<b>40</b>	<b>54</b>	<b>56</b>	<b>50</b>	<b>50</b>
<b>DN v obci</b>	<b>1 103</b>	<b>1 089</b>	<b>997</b>	<b>978</b>	<b>822</b>	<b>462</b>
<b>DN mimo obec</b>	<b>991</b>	<b>978</b>	<b>871</b>	<b>928</b>	<b>866</b>	<b>546</b>
<b>Celkem DN ukončených</b>	<b>2 094</b>	<b>2 067</b>	<b>1 822</b>	<b>982</b>	<b>893</b>	<b>646</b>

<sup>31</sup> Dopravní inspektorát – Služba dopravních nehod. Vlastní sestavení.

Tabulka č. 2 ukazuje celkové počty dopravních nehod. Jsou zde uvedeny jednotlivé kategorie, které souvisejí s lidským faktorem anebo jsou nutné pro statistiku, aby bylo možné srovnání.

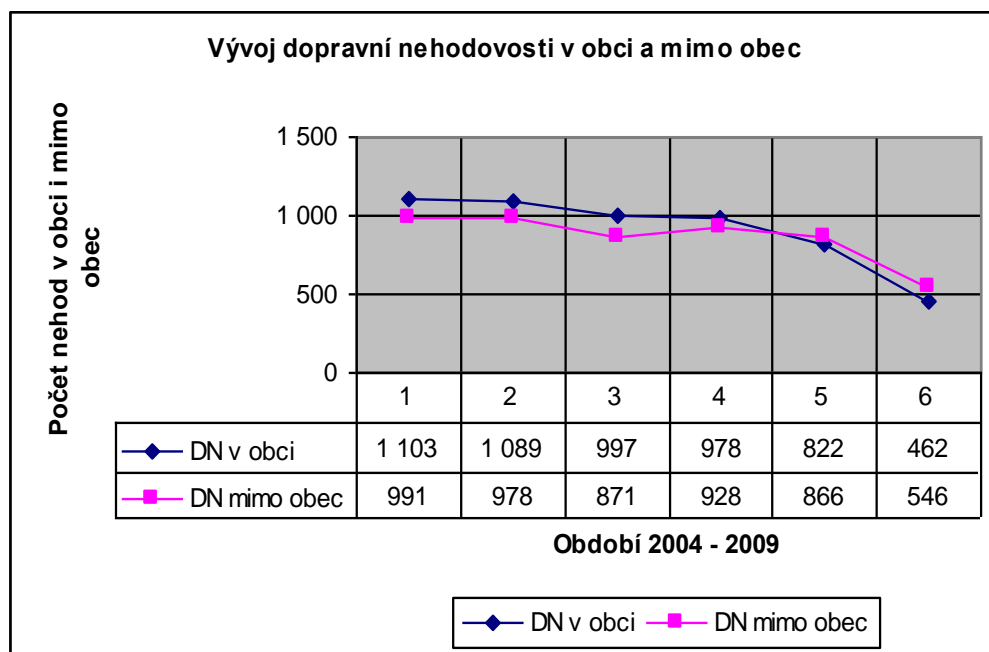
V první části se nachází tři položky. Úmrtí, těžké zranění a lehké zranění. Z těchto tří položek se dá odvodit, že statistika v jednotlivých skupinách se téměř nemění. Vzhledem k stále se zdokonalující technice nejen vozidel, ale i dopravních cest a zabezpečovací techniky je nutno konstatovat, že člověk dělá stále stejné chyby, ačkoli má k dispozici techniku a ostatní prostředky, které při určitém stupni sebekázně, respektu k druhým osobám a respektování pravidel provozu vozidel by byly schopny snížit počet nehod na minimum, ne-li je úplně zastavit, alespoň u těžkých zranění a úmrtí při dopravních nehodách.

V druhé části je uvedena škoda na vozidlech a jiná škoda (jiná zařízení a věci mimo vozidlo). Na základě těchto částek v korunách můžeme konstatovat, že vzhledem ke stále se zlepšující technice a tím stále dražší technice, můžeme dojít k závěru, že škoda na vozidlech, technice je o poznání nižší, což se nedá říci o lehce zraněných, těžce zraněných a usmrčených osobách.

U položky alkohol, v které by bylo záhodno, aby byly pouze nuly, se řidiči nevyznamenalí. Z daných údajů vyplývá, že ne příliš výrazně, ale klesá počet nehod z důvodu alkoholu. Pachatelů dopravních nehod podle statistiky nehodovosti také ubývá.

Pachatelů dopravních nehod podle údajů ubývá, ale některé nehody bývají o to tragičtější. Pachatelé si většinou nesou jak psychickou, tak fyzickou újmu na své osobě i druhých celý život.

Graf č. 1 Vývoj dopravní nehodovosti v obci a mimo obec s grafem<sup>32</sup>



V porovnání položek dopravní nehoda v obci a mimo obec jsou z tabulky 2. vyjmuty údaje o nehodách v obci a mimo obec do grafu č. 1 pro lepší názornost. Z uvedených statistických údajů vyplývá, že v letech 2004 až 2007 se více nehod stalo v obci a v roce 2008 až 2009 dochází k obratu a více nehod se stalo mimo obec. Tento obrat se dá vysvětlit intenzivní snahou o zvýšení bezpečnosti dopravy v obci. Bezpečnost v obci se stále zdokonaluje například budováním kruhových objezdů, nových přechodů pro chodce, jízdních pruhů pro cyklisty, pěších zón a dalších opatřeních. Z položek celkový počet dopravních nehod vyplývá, že opravdu dochází k postupnému snížení počtu evidovaných dopravních nehod. V roce 2004 bylo v regionu Příbram evidováno 2094 nehod a v roce 2009 bylo evidováno jen 646 dopravních nehod. Jak je výše uvedeno částečně na to má vliv změna legislativy, ale neklesající počet zraněných a usmrcených může znamenat, méně nehod, ale s většími následky na obyvatelstvu. Tato situace se dá analyzovat skutečností, že to, že má člověk dokonalejší techniku, neznamená, že nemusí dodržovat fyzikální zákony, které platí pro člověka i techniku. V dnešní době se setkáváme s dopravními nehodami kdy tělesná schránka řidiče po dopravní nehodě je na povrchu díky bezpečnostním zónám, airbagům a dalším vymoženostem techniky naprosto netknutá a přesto je řidič mrtvý! Vysvětlení je docela pochopitelné, snadno vysvětlitelné, ale některými řidiči absolutně ignorované.

<sup>32</sup> Dopravní inspektorát – Služba dopravních nehod. Vlastní sestavení.

Jedná se o to, že bezpečnostní systémy dokáží zbrzdit velké zpomalení při dopravní nehodě, ale jen na povrchu těla. Uvnitř těla dochází k pohybové (kinetické) energii, kterou, alespoň zatím nedokáže nikdo ovlivnit a tak dochází k utržení aorty (srdečnice), srdce, plic, ledvin, jater a dalších vnitřních orgánů v těle. O těchto aspektech žádná automobilka neinformuje. Můžeme se dohadovat proč. Pravděpodobně z komerčních důvodů.

Tab. č. 3 Dopravní nehody dle místa, v regionu Příbram.<sup>33</sup>

<b>Dle místa DN</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<b>dálnice</b>	0	0	0	0	0	0
<b>silnice 1.třídy</b>	583	581	523	649	569	333
<b>silnice 2.třídy</b>	365	355	330	373	319	213
<b>silnice 3.třídy</b>	339	372	341	295	315	200
<b>uzel</b>	0	0	0	0	0	0
<b>sledovaná komunikace (ve vybraných městech)</b>	0	0	0	0	0	0
<b>místní komunikace</b>	539	494	512	534	445	242
<b>účelová komunikace-polní a lesní cesty</b>	29	21	20	9	4	3
<b>účelová komunikace-o státní (parkoviště)</b>	239	244	142	48	36	17

Z tabulky číslo 3 lze vyvodit, že nejvíce nehod se stalo na silnicích první třídy, mezi které v regionu Příbram patří i rychlostní silnice R4 a místních komunikacích. Pokud se podíváme na tabulku celkově můžeme s uspokojením konstatovat, že pokles nehodovosti od roku 2004 do roku 2009 je viditelný, ale ne úplně uspokojivý. Například pokles na státních parkovištích je pravděpodobně velmi ovlivněn legislativou a to omezením šetření malých dopravních nehod, kdy se účastníci nehody dohodli na místě a k nehodě nevolali policii ČR.

<sup>33</sup> Dopravní inspektorát – Služba dopravních nehod. Vlastní sestavení.

Tab. č. 4 Příčiny dopravních nehod, nezaviněné řidičem a zaviněné řidičem v regionu Příbram.<sup>34</sup>

<b>PŘÍČINA</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<b>NEZAVINĚNÁ ŘIDIČEM</b>	187	142	152	199	167	81
<b>RYCHLOST</b>	461	478	366	320	308	264
<b>PŘEDJÍZDĚNÍ</b>	66	50	38	59	52	29
<b>PŘEDNOST</b>	214	203	196	229	221	118
<b>ZPŮSOB. JÍZDY</b>	1 161	1 190	1 107	1 090	934	515
<b>TECHNICKÁ ZÁVADA</b>	5	4	9	11	6	1

Tabulka číslo 4 nám uvádí příčinu DN, záměrně je uvedena položka příčiny nezaviněné řidičem a technická závada pro srovnání. Mezi nezaviněné DN řidičem se může jednat např. o střet s lesní zvěří nebo domácím zvířetem, technickou závadu, přírodní živly. Za technickou závadu lze považovat např. prasklá pneumatika, vozidlo přestane náhle brzdit technická závada na brzdovém systému nebo je porucha na řízení apod.

*Nepřiměřená rychlost jízdy.* Zde jsou nejčastější příčiny, nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu, nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti (mlha, soumrak, atd.), nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, mokro, výtluky, bláto apod.), nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky ( zatačka, klesání apod.), překročení rychlosti stanovené pravidly provozu, překročení rychlosti stanovené dopravní značkou, nepřizpůsobení rychlosti bočnímu nárazovému větru apod.. Vše nehody zaviněné lidským faktorem.

*Předjíždění,* mezi nesprávné předjíždění patří, předjíždění vpravo, bez dostatečného bočního odstupu, bez dostatečného rozhledu (před vrcholén stoupání apod.) ohrožení protijedoucího řidiče (špatný odhad vzdálenosti vozidel apod.),

<sup>34</sup> Dopravní inspektorát – Služba dopravních nehod. Vlastní sestavení.

předjíždění kde je to zakázáno dopravní značkou, bránění v předjíždění, přehlédnutí již předjíždějícího souběžně jedoucího vozidla apod.

*Nedání přednosti v jízdě.* Mezi nejnebezpečnější patří, jízda na „červené světlo“ 3barevného semaforu, proti příkazu dopravní značky STŮJ DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ, nebo DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ, vozidlu přijíždějícímu zprava, při odbočení vlevo, tramvaji dle PPV, protijedoucímu vozidlu při objíždění překážky, při zařazování do proudu jedoucích vozidel, při vjíždění na silnici, při otáčení nebo couvání, při přejíždění z jednoho pruhu do druhého, chodci na vyznačeném přechodu pro chodce, při odbočování vlevo souběžně jedoucímu vozidlu apod.

*Nesprávný způsob jízdy.* Mezi nejnebezpečnější patří, jízda po nesprávné straně, vjíždění do protisměru, vyhýbání bez dostatečné boční vůle, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nesprávné otáčení nebo couvání, chyby při udání směru jízdy, bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda, řidič se plně nevěnoval řízení vozidla, samovolné rozjetí nezajištěného vozidla, vjetí na nezpevněnou krajnici, nezvládnutí řízení vozidla, jízda nebo vjetí jednosměrnou ulicí nebo silnicí v protisměru.

Dopravní nehoda s chodcem je ve většině případů zaviněna lidským faktorem a to jak ze strany chodce, tak ze strany řidiče.

Stav chodce může být z hlediska psychického i fyzického dobrý, jedná se o většinu chodců. Nebo může být chodec nepozorný, roztěkaný, pod vlivem léků, narkotik, nebo alkoholu. Fyzická indispozice, nemoc, nevolnost, snížená pohyblivost. Může se jednat o pokus sebevraždy nebo sebevražda. Chodec může být Invalida.

Chování chodce může být správné, případně přiměřené okolnostem, jedná se o většinu chodců. Nebo může v omezené míře chodec vykazovat špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla, může náhle vstoupit do vozovky z chodníku, z krajnice, z nástupního nebo dělicího ostrůvku. Chování chodce může být nerozhodné, zmatené, zbrklé, nebo provede náhlou změnu směru chůze, narazí do vozidla z boku. Velice nebezpečná je hra dětí na vozovce apod. Chodci dosti často vstupují do vozovky na signál STŮJ, jedná li se o přechod řízený světelnou signalizací, nebo mimo přechod v jeho blízkosti apod.

Pokud není stav chodce dobrý a jeho chování správné nebo přiměřené je větší pravděpodobnost vzniku dopravní nehody. Chování chodce upravuje zákon 361/2000 Sb. § 53, 54, 55, 56.



Dopravní nehoda s chodcem zaviněná řidičem, většinou se jedná o nepřiměřenou rychlost, nesprávné předjíždění, špatný odhad vzdálenosti, nebezpečná agresivní jízda, neohleduplnost a nevěnování se plně řízení vozidla.

Tab. č. 5 Zaviněné dopravní nehody a ostatní za období 2004-2009 v regionu Příbram.<sup>35</sup>

<b>Zavinění DN</b>		<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Řidičem motorového vozidla		1 874	1 876	1 677	1 679	1 496	908
Řidičem nemot. vozidla		26	46	34	23	21	19
Chodcem		12	10	7	14	5	9
Lesní zvěří-domácím zvířectvem		155	120	130	168	153	65
Jiným účastníkem silničního provozu		0	0	1	1	2	1
Závadou komunikace		9	7	5	5	0	3
Technickou závadou vozidla		6	3	5	6	3	1
Jiné zavinění		10	5	9	12	8	2
<b>ZAVINĚNÍ</b>	<b>LF</b>	<b>1912</b>	<b>1932</b>	<b>1718</b>	<b>1716</b>	<b>1522</b>	<b>936</b>
	<b>ostatní</b>	<b>180</b>	<b>135</b>	<b>150</b>	<b>192</b>	<b>166</b>	<b>72</b>

<b>VYJÁDŘENÍ V %</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<b>DN z LF</b>	<b>91,4</b>	<b>93,5</b>	<b>92,9</b>	<b>89,9</b>	<b>90,2</b>	<b>92,9</b>
<b>DN ostatní</b>	<b>8,6</b>	<b>6,5</b>	<b>7,1</b>	<b>10,1</b>	<b>9,8</b>	<b>7,1</b>

Legenda: DN – dopravní nehoda; LF – lidský faktor

V tabulce číslo 5 je v první části popsán celkový počet zaviněných DN. Modře jsou zbarveny údaje, kde hraje roli lidský faktor a to negativně. Pokud se podíváme na jednotlivá čísla v roce, není pochyb, že nejvíce nehod z hlediska lidského faktoru zavinili řidiči motorových vozidel. Pokud se podíváme na poměr nehod řidičů nemotorových vozidel a chodců vychází statistika ve prospěch chodců, přesto, že chodců se po pozemních komunikacích pohybuje mnohem více než řidičů nemotorových vozidel. Toto lze přičítat skutečnosti, že budování přechodů pro chodce, zpomalovacích retardérů, zábradlí, tam kde by chodci neměli za žádných okolností

<sup>35</sup> Dopravní inspektorát – Služba dopravních nehod. Vlastní sestavení.

vstupovat do vozovky má smysl. Zároveň z daného přehledu vyplývá, že další budování cyklostezek má své opodstatnění.

V druhé části je vytvořen součet zaviněných DN z LF a ostatních DN.

V třetí části tabulky jsou součty čísel z druhé části převedeny na procenta, z kterých vyplývá, že lidský faktor v dopravě, až na rok 2007, kde k 90% chybí jedna desetina procenta, zaviní lidský faktor více jak 90% dopravních nehod. Z této statistiky vyplývá, že člověk je v dopravě nejslabší článek a tento problém by se měl co nejdříve aktivněji řešit.

Tab. č. 6 Zaviněné nehody pod vlivem alkoholu, usmrcených s DN pod vlivem alkoholu a usmrcených celkem.<sup>36</sup>

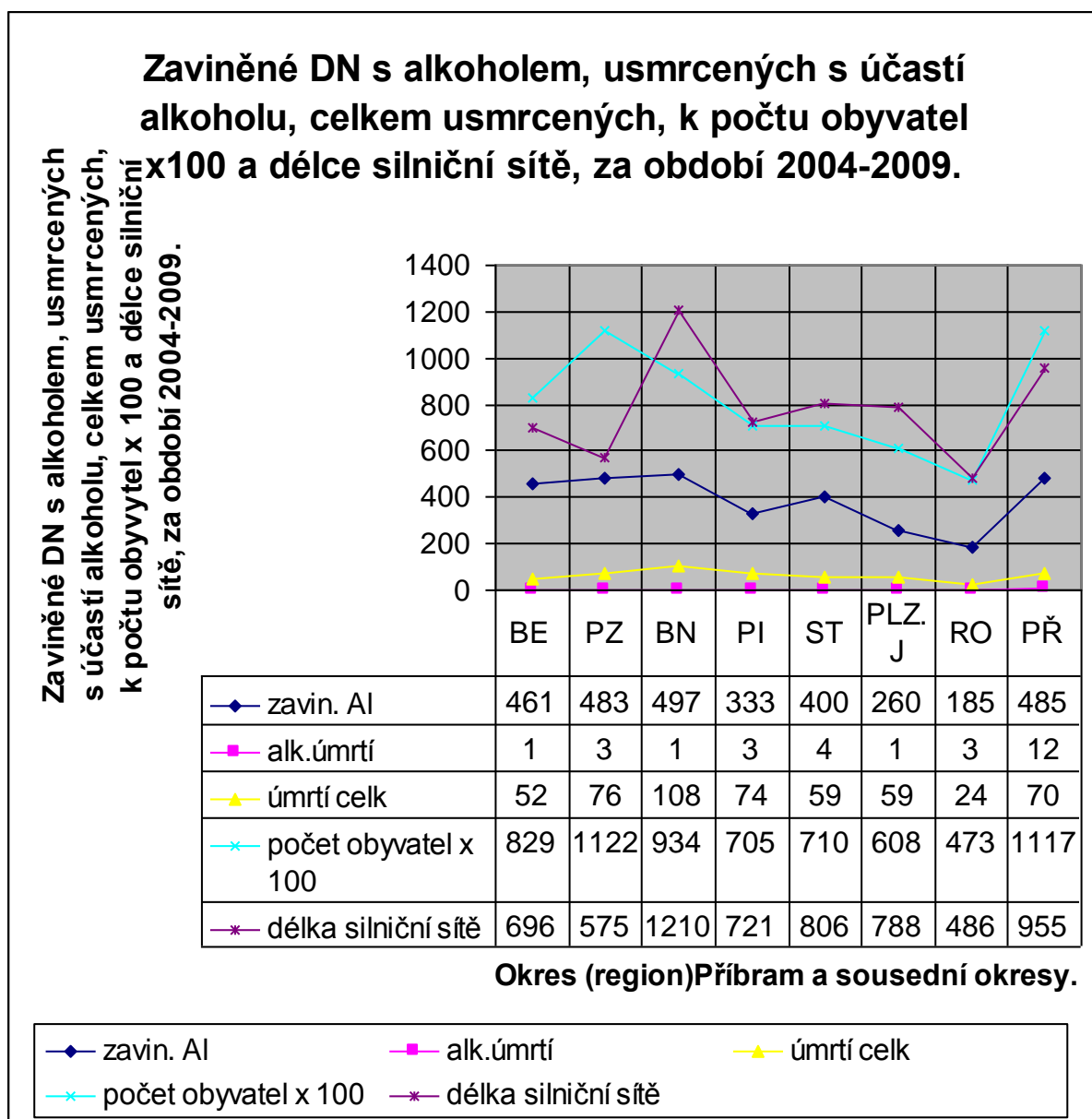
ROK.	UDÁLOST	BE	PZ	BN	PI	ST	PLZ.J	RO	PŘ
2004	zavin. Alk.	93	78	103	50	89	46	31	89
	alk. úmrtí.	0	1	1	1	2	0	0	1
	úmrtí celk.	13	19	24	14	11	16	3	15
2005	zavin. Alk.	88	80	94	68	71	48	41	86
	alk. úmrtí	0	0	0	1	0	0	0	2
	úmrtí celk.	9	16	17	11	12	11	11	14
2006	zavin. Alk.	72	58	83	58	69	35	35	74
	alk. úmrtí	0	0	0	0	0	0	0	1
	úmrtí celk.	6	16	11	8	7	6	6	4
2007	zavin. Alk.	8	75	76	61	61	47	30	83
	alk. úmrtí	0	0	0	0	11	0	0	1
	úmrtí celk.	9	7	22	12	12	8	6	12
2008	zavin. Alk.	79	108	76	55	60	39	30	87
	alk. úmrtí	1	1	0	0	0	0	2	4
	úmrtí celk.	11	8	21	17	13	10	5	13
2009	zavin. Al	51	84	65	41	51	46	18	66
	alk. úmrtí	0	2	0	1	1	1	1	3
	úmrtí celk.	5	10	13	12	7	8	3	12
ROK	UDÁLOST	BE	PZ	BN	PI	ST	PLZ.J	RO	PŘ
CELK.	zavin. Alk.	461	483	497	333	400	260	185	485
	alk. úmrtí	1	3	1	3	4	1	3	12
	úmrtí celk.	52	76	108	74	59	59	24	70

Legenda: Regiony sousedící s regionem Příbram – PŘ; Beroun – BE; Praha Západ – PZ; Benešov – BN; Písek – PI; Strakonice – ST; Plzeň Jih – PLZ.J; Rokycany – RO.

Alk. událost s alkoholem.

<sup>36</sup> Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2004. Praha. Vlastní sestavení.

Graf č. 2 Zaviněné DN s alkoholem, usmrcených s účastí alkoholu, celkem usmrcených, k počtu obyvatel x100 a délce silniční sítě, za období 2004-2009.<sup>37</sup>



Legenda: Regiony sousedící s regionem Příbram – PŘ; Beroun – BE; Praha Západ – PZ; Benešov – BN; Písek – PI; Strakonice –ST; Plzeň Jih – PLZ.J; Rokycany – RO.

zavin. Al – nehoda zavinění alkoholem; alk. úmrtí – nehoda s úmrtím, kde byl zjištěn alkohol; úmrtí celk – celkový počet usmrcených.

<sup>37</sup> Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2004. Praha. Vlastní sestavení.

Z grafu č. 2 pro lepší názornost z tabulky s grafem č. 7 můžeme analyzovat, počet dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, počet usmrcených s alkoholem v krvi, počet usmrcených celkem. V tabulce č. 5 jsme již zkonstatovali, že více jak 90% nehod zavinil lidský faktor.

**Tyto skutečnosti můžeme porovnat s počtem obyvatel v jednotlivých okresech a délkou silniční sítě v daném okrese v grafu č. 2.**

Všechny uvedené okresy, pro možné srovnání jsou sousedící okresy s okresem Příbram. Okresy Příbram, Beroun Praha Západ a Benešov jsou zároveň z regionu Středočeský kraj, z hlediska Evropské Unie je Středočeský kraj NUC 2 (Území rozdělení podle EU, regiony soudržnosti).

V tabulce jsou uvedeny i další okresy, které sousedí s regionem Příbram, pro možné srovnání.

Z tabulky a grafu je možné analyzovat, že Příbram co do počtu obyvatel můžeme srovnat s regiony Praha Západ a Benešov.

Srovnání počtu zaviněných nehod s alkoholem, lze konstatovat přibližně stejný počet dopravních nehod.

Srovnání počtu úmrtí při dopravních nehodách zaviněných řidičem pod vlivem alkoholu, Příbram s dvanácti usmrcenými vysoce převyšuje ostatní regiony. Porovnáme-li úmrtnost účastníků dopravních nehod, zaviněných pod vlivem alkoholu s údaji z okresu Praha – Západ, kde byli ve sledovaném období a ze stejné příčiny usmrceni tři lidé a údaji z okresu Benešov, kde přišel o život jeden účastník dopravní nehody. Je potřeba hledat příčiny kde nastala chyba a jak ji napravit.

Ke srovnání počtu úmrtí celkem za období let 2004 až 2009 lze uvést, že Příbram až na nehody zaviněné pod vlivem alkoholu si vede dobře ze srovnatelných tří regionů, vzhledem k počtu obyvatel.

Ke srovnání s ostatními sousedními regiony, můžeme uvést, že počty jsou srovnatelné s poměrem počtu obyvatel a délky silniční sítě k počtu dopravních nehod. Přesto lze konstatovat, že počet obyvatel a délka silniční sítě, také struktura silniční sítě má podstatný vliv na nehodovost, počet usmrcených, nehody pod vlivem alkoholu a úmrtí při nehodách pod vlivem alkoholu. Neměli bychom, také opomenout roční období, svátky, letní dovolené, období prázdnin a další svátky a pracovní volna kdy v rekreačních oblastech stoupne počet obyvatel až na trojnásobek místního obyvatelstva. Nesmíme také zapomenout, že některé regiony, např. Praha Západ je

tranzitním regionem, přes který se přesouvají obyvatelé Prahy každý víkend na svá rekreační zařízení a zpět. Podstatnou měrou se na nehodách podílejí i cizinci, zejména řidiči kamionů z východních zemí.

V poslední době i naši profesionální řidiči, které zaměstnavatelé nutí jezdit více, než lidský organismus snese. Příklad: Řidiči některých kamionů uvádějí, že se vrací z celodenní jízdy a už ví, že na něho v provozovně čeká nákladní dodávkový automobil, u kterého není třeba záznamové zařízení a on bude muset absolvovat i přes únavu další jízdu, jinak se vystavuje riziku propuštění z práce, proto, že někdo další čeká na pracovní místo a chce ho za každou cenu. Dotyčný řidič se bude takto nechávat vydírat a přetěžovat do té doby, než se fyzicky nebo psychicky zhroutí, možná oboje. Nebo někde usne za volantem a způsobí dopravní nehodu.

### **3.2 Návrh opatření v regionu Příbram**

Navrhuji, zaměřit se na oblast pozemní komunikace od přechodu čtyřproudé rychlostní komunikace R4 na dvouproudou komunikaci první třídy č. 4. Upravit dvě nejnebezpečnější místa. První nebezpečné místo, klasická křižovatka silnic první třídy č. 4 se silnicí druhé třídy č. 118. Vybudovat mimoúrovňovou křižovatku, jako u křižovatek, rychlostní komunikace č. R4 se silnicí první třídy č. 18, nebo rychlostní komunikací č. R4 se silnicí první třídy č. 66. Rozšířit o odbočovací pruh vlevo směrem od Prahy silnici první třídy č. 4 na křižovatce se silnicí třetí třídy č. 0046 kde vozidla odbočují na Solenice. Optimální řešení by bylo pokračovat v projektu rychlostní komunikace R4. Zvětšit úpravou rozšíření komunikací první a druhé třídy č. 18 a č. 118 dopravní propustnost v oblasti okolo vojenského újezdu BRDY.

Zaměřit se na dobu řízení profesionálních řidičů. Zejména kombinaci jízd automobily se záznamovým zařízením a bez záznamového zařízení. Hodně majitelů dopravních firem nutí jezdit řidiče maximální povolenou dobu řízení na záznamové zařízení a následně dále s dodávkovými vozy bez záznamového zařízení. Práce pro dvě takzvaně nezávislé firmy najednou. Kdy řidič u jedné firmy skončí a začne u jiné firmy, která nemá společné doklady o řízení motorových vozidel, ale vlastní ji stejná osoba. Může se jednat i o dvě firmy kde řidič pracuje a firmy o sobě nevědí, nebo záměrně vědět nechtějí. Odhalování těchto řidičů, nebo zaměstnavatelů by mělo docházet při součinnosti policie, městské policie, živnostenských úřadů a dalších orgánů státní správy.

Zpřísnit kontroly chování řidičů na místech kde to má smysl. U základních škol, přechodů pro chodce a místech kde dochází k dopravním nehodám. Často se provádějí kontroly ze strany obecní policie na místech, která, zaručují dostatečný příjem do obecní pokladny. Příklad: Pozemní komunikace vede ze svahu směrem k obci, v současné době mnoho obcí a to nejen z důvodu bezpečnosti silničního provozu, posouvají dopravní značky obec, pokud jim to legislativa dovoluje, dále od prvních obydlí, kde je předpoklad, že se může řidič setkat s chodci. Dopravní značka obec se tak nachází na okraji vozovky a okolo jsou pole, nebo louky, dokonce někdy tyto značky splynou řidiči ve stromořadí. Na takovém to místě by většina řidičů ani dopravní značku obec nepředpokládala a soustředí svou pozornost na vozovku, která ho dostatečně zaměstnává svými výmoly a výtluky. Řidič v dálce zaznamená obytné domy, nebo jiná stavení a začne zpomalovat a svým odhadem při snižování rychlosti motorem bez dodávky paliva předpokládá, že se dostane k nejbližším obydlím předepsanou rychlostí 50 Km/h. Pokud obecní policisté měří rychlost vozidla u takto umístěné značky obec, většinu řidičů naměří vyšší rychlost než je povolena. Následuje sankce za dopravní přestupek. Pro většinu řidičů to však nebude působit výchovně, ale jako křivda. Před základní školou radar neuvídíte, řidičů, kteří zde pojedou nepřiměřenou rychlostí, bude minimum, ale zde hrozí daleko větší nebezpečí vběhnutí dítěte do vozovky, než u dopravní značky obec umístěné mimo lokality kde se pohybují chodci.

Kontroly řidičů na alkohol, především před a po zavírací době restaurací, kontrola vozidel parkujících před restauracemi. Vytipování vozidel majitelů, kteří mají bydliště dále od restaurace. Například kontroly provádět podle místní znalosti, u restaurací NON stop, podle registračních značek vozidel před a v okolí restaurace a následné namátkové kontroly osob v restauraci. Např. Policie ve spolupráci s obecní policií města Příbram se zaměří na kontroly řidičů motorových i nemotorových vozidel v blízkosti restauračních a kulturních zařízení, kde se konají společenské akce a kde je předpoklad, že se zde podávají také alkoholické nápoje, nebo u kterých je podezření na výskyt a požívání návykových látek. Při hromadných akcích, sportovních a společenských. Příklad: Prováděním Dopravně bezpečnostních akcí na alkohol prostřednictvím policistů ze sousedních regionů. Vytipování strategických bodů, okolo i uvnitř obce. Bez ohlášení a nepravdělně.

Omezení reklamy podél silnic. Řídit motorové vozidlo je práce, řidič musí vyhodnocovat svými smysly mnoho podnětů a informací souvisejících s jízdou. Tyto

informace jsou nezbytné pro správné rozhodování. Některé jsou důležité více, některé méně, všechny jsou určeny řidiči, aby se správně rozhodoval. Reklama u silnic může odpoutat pozornost od řízení a může vést k přehlédnutí podstatné dopravní informace a tím pádem k dopravním přestupkům, nehodám, až zavinění smrtelných úrazů.

V obcích pokračovat:

-ve zklidňování dopravy

-budování obytných a pěších zón

-omezování rychlosti ve městech mimo hlavní dopravní trasy

-mimo obec, vytváření bezpečných a pohodlných odpočívadel pro řidiče i cestující, s odpovídající infrastrukturou.

### **Dopravní prostředí v regionu Příbram**

Dopravní prostředí v regionu Příbram se zlepšuje. Vzhledem k urbanistice města to nejde všude, ale tam kde je možnost, se objevují kruhové objezdy, které výrazně pozitivně ovlivňují nehodovost, jak se to projevilo, zejména z možnosti selhání lidského faktoru. Světelné křižovatky s automatickým preferováním více zatížené komunikace. Přechody pro chodce s protiskluzovým povrchem před přechodem a nočním osvětlením pro lepší viditelnost přecházejícího chodce jak ze strany chodce, tak ze strany řidiče. Pěší zóny. Neprůjezdné zóny a omezení jízdy některých druhů vozidel.

## ZÁVĚR

V první části bakalářské práce je mapován základní pojem bezpečnost a lidský faktor v podobě účastníků silničního provozu. Do šedesátých let minulého století byl hlavně zkoumán vliv lidského faktoru na nehodovost s tím, že dnes se zkoumá v hlubších souvislostech. V tomto ohledu, zejména stálé či vrozené, vývojové a variabilní charakteristiky účastníka provozu na pozemních komunikacích zapříčiní více jak 90% dopravních nehod. Stále se řeší otázka, jak člověku, co nejvíce přizpůsobit výuku a vzdělávání vzhledem k jeho vlastnostem a schopnostem.

Důležitou úlohu v silniční dopravě má i dopravní prostředek. Vědci a konstruktéři řeší, jak nejlépe člověku přizpůsobit stroj v našem případě motorové vozidlo. Rozhodovací kapacita člověka stejně jako kapacita přijímání informací není nekonečná. V těchto souvislostech hovoříme o procesech informačních, rozhodovacích a řídicích. Překročení této kapacity může znamenat nadměrnou únavu, chybné rozhodnutí až selhání. Zde také uvádíme, že automobilky, které honbou za ziskem většinou upozorňují na klady svých systémů, neuvádějí záměrně zápory, které člověk svými smysly odhalí, až když je již pozdě. Například, že ABS (antiblokovací systém brzd). Má za zvýšené adheze delší brzdnu dráhu, než vozidlo bez ABS. Je nutno dodat, že výrobci vozidel by měli upozorňovat na fyzikální zákony a defenzivní způsob jízdy, což nedělají. Řidiči v mnoha případech přeceňují možnosti technického vybavení vozidla, což je také jedna z možností selhání lidského faktoru.

Další důležitou úlohu, v oblasti bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích hraje i dopravní prostředí a dopravní cesta. Velký rozvoj dopravy si vynutil od počátku dvacátého století vytvořit hustou síť silnic a dálnic, jejichž výstavba se stále rozšiřuje. Technologicky dobrou silnicí se rozumí silnice vnímána řidičem jako pohodlná v tom smyslu, že po ní rád jede. Tyto požadavky však v některých případech narážejí na začlenění silnice do přírody a na finanční možnosti. Na druhé straně ani silnice nemůže být moc pohodlná, aby řidiče nezbavovala ostražitosti. Práce upozorňuje, že největším problémem snižující bezpečnost na silnicích je alkohol a návykové látky jako jsou např. drogy. V tomto ohledu se na nehodovosti nejvíce podílejí mladí řidiči.

Druhá část práce mapuje význam výchovy a vzdělávání v silniční dopravě. Zde je zaměřena pozornost na legislativu, kde určitý problém spočívá v množství zákonů



a prováděcích vyhlášek k zákonům, přičemž se snižuje srozumitelnost a ochota k dodržování těchto norem. V tomto ohledu autor upozorňuje i na problém vymahatelnosti práva při dopravních nehodách.

Pozornost je věnována i prevenci v podobě zkvalitnění přípravy nových řidičů v autoškolách a školicích střediscích. U školicích středisek, je potom řešena otázka nutnosti přezkoušení nebo ověření znalostí řidičů z povolání. Podrobně práce pojednává o našem bodovém systému, který svou kvalitou a zejména pak vymahatelností podle autora zaostává za evropskými požadavky.

Třetí část práce se věnuje bezpečnosti silničního provozu v regionu Příbram, se zaměřením na lidský faktor. Dle evropské odborné organizace EURORAP, jsou na Příbramsku jedny z nejnebezpečnějších silnic, a proto nehodovost je většinou zapříčiněna selháním lidského faktoru, přičemž je doloženo, že řidiči příliš riskují a nadhodnocují svoje schopnosti. Autor se v tomto ohledu pokouší o určitou komparaci nehodovosti v regionu Příbram v období od roku 2004 až do roku 2009 na základě materiálů získaných od dopravní policie Středočeského kraje. Autor dochází k závěru, že celkový počet dopravních nehod je na stejné úrovni, jako v ostatních srovnávaných regionech. Ovšem v počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu, převyšuje region Příbram ostatní regiony s tím, že zase počet usmrcených je menší než v ostatních srovnávaných regionech. Na základě tohoto empirického zjištění se autor domnívá, že zvláštní pozornost by měla být v regionu Příbram věnována bezpečnostním opatřením, která by snížila počet dopravních nehod, jejichž příčinou je alkohol nebo návykové látky, zejména pak u mladých řidičů. V tomto směru by měla být bezpečnostní opatření nejenom represivní, ale zejména preventivní.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### LITERÁRNÍ ZDROJE

1. BARNETT, J. *The Meaning of Environmental Security. Ecological Politics and Policy in the New Security Era.* Zed Books: London and NY, 2001.
2. BUŠTA, P., KNĚŽÍČEK, J. *Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem.* Praha : Lenka Buštová - Venice Music production s.r.o., 2007. 133 s. ISBN 80-902948-4-4.
3. ČLUPEK, J. *Silniční doprava : pasivní bezpečnost.* Praha : Nakladatelství dopravy a turistiky, 1997. 48 s. ISBN 80-85884-80-1.
4. DANICS, S. *Bezpečnostní politika ve veřejné správě.* 1. vyd. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2007. 99 s. ISBN 978 – 80 – 86708 – 38 – 6.
5. HOKEŠ, V. et al. *UČEBNICE PRO AUTOŠKOLY.* 1. vyd. Praha : Naše vojsko, 1988. 294 s. ČSR čj. SD/12-307476.
6. Michal Miovský, M. *Adiktologie.* Tišnov : Odborný časopis pro prevenci, léčbu a výzkum závislosti / 2008, ročník 8, číslo 3. 80 s. ISSN 1213-3841
7. NEŠPOR, P. *Závislost na alkoholu a řízení motorového vozidla.* *Adiktologie,* 2008, č. 3, s. 237.
8. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2004.* Praha: Publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2004. 50 s., 45 tabulkových příloh.

9. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2005.* Praha: Publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2005.51 s., 45 tabulkových příloh.
10. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2006.* Praha: Publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2006.53 s., 215 tabulkových příloh.
11. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007.* Praha: Publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2007.56 s., 163 tabulkových příloh.
12. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008.* Praha: Publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2008.60 s., 159 tabulkových příloh.
13. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009.* Praha: Publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2009.59 s., 183 tabulkových příloh.
14. ŠTIKAŘ, J., VOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod.* Nakladatelství Karolinum, 2006. 218 s. ISBN 80-246-1096-5
15. ŠTIKAŘ, J., VOSKOVEC, J., ŠTIKAŘOVÁ, J. *Psychologie v dopravě.* Praha: Nakladatelství Karolinum, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2.
16. Výrobce – Vogelmed. *Nový zákon 361/2000 Sb. o pozemních komunikacích.* Praha: BertelsmannSpringer CZ s.r.o. - divize dopravních médií. 66 s. ISBN 80-86411-07-9.

17. Waisová, Š. *Bezpečnost - vývoj a proměny konceptu*. Pelhřimov : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. 159 s. ISBN 80-86898-21-0
18. WEIGEL, O. *Autoškola 2005 Pravidla, značky, testy*. Brno: Vydavatelství a nakladatelství CP Books, a.s., 2005. 246 s. ISBN 80-251-0503-2.
19. ZEMAN, P. (ED.). *Česká bezpečnostní terminologie – Výklad základních pojmů*. Brno: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2003. 156 s. ISBN 80-210-3037-2

#### ELEKTRONICKÉ ZDROJE

1. *České sdružení obětí dopravních nehod* [online]. 2010 [cit. 2010-09-09]. Dostupný z <http://www.csodn.cz/download.php?id=11>
2. *Bezpečnostní rizika dopravy - environmentální a zdravotní aspekty* [online]. 2002 [cit. 2010-09-09]. Dostupný z <http://www.czrso.cz/index.php?id=418>
3. *Dopravní web, Dopravní nehody a lidský faktor* [online]. 01.05.2008 [cit. 2010-09-09]. Dostupný z <http://archiv.dopravni.net/view.php?cisloclanku=2008050001>
4. *iBESIP: Užitečné odkazy* [online]. 2010 [cit. 2010-09-09]. Dostupný z <http://www.ibesip.cz/Uzitecne-odkazy>
5. *Policie české republiky* [online]. 2011 [cit. 2011-02-02]. Dostupný z <http://www.policie.cz/dotazy-a-stiznosti.aspx>
6. *Příbram oficiální web* [online]. 2011 [cit. 2011-02-02]. Dostupný z [http://www.pribram.eu/index.php?akce=otazky&puv\\_vid=989](http://www.pribram.eu/index.php?akce=otazky&puv_vid=989)

## *SEZNAM ZKRATEK*

AMK - auto moto klub

NUTS - zkratka pro normalizovanou klasifikaci administrativně územních celků ze strany Evropské unie

## *SEZNAM TABULEK*

Tab. č.1 Skupiny osobností zjištěných mezi řidiči a jednání řidičů každé skupiny

Tab. č.2 Kategorie dopravních nehod a jejich počet. Škoda na vozidlech. V regionu Příbram.

Tab. č.2a Vývoj dopravní nehodovosti v obci a mimo obec s grafem

Tab. č.3 Dopravní nehody dle místa, v regionu Příbram.

Tab. č.4 Příčiny dopravních nehod, nezaviněné řidičem a zaviněné řidičem v regionu Příbram.

Tab. č.5 Zaviněné dopravní nehody a ostatní za období 2004-2009 v regionu Příbram.

Tab. č.6 Zaviněné nehody pod vlivem alkoholu, usmrcených s DN pod vlivem alkoholu a usmrcených celkem.

Tab. č.7 Zaviněné DN s alkoholem, usmrcených s účastí alkoholu, celkem usmrcených, k počtu obyvatel x100 a délce silniční sítě, za období 2004-2009.

## *SEZNAM PŘÍLOH*

**Příloha č.1** Zákona 361/2000 Sb. §85 - 89.

**Příloha č.2** Vyhláška 31/2001 Sb. §11 - Harmonizační kódy.

**Příloha č.3** Mapa Příbram

**Příloha č.4** kruhový objezd Rožmitál - Příbram

**Příloha č.5** mimoúrovňová křižovatka Milín

**Příloha č.6** křižovatka silnic první třídyR4 se silnicí druhé třídy 118

**Příloha č.7** křižovatka silnic první třídyR4 se silnicí třetí třídy 0046 směrem na Solenice

**Příloha č.8** neuskutečněná změna vedení pozemní komunikace první třídy č.4 z finančních důvodů

**Příloha č.9** průkaz cyklisty

## **Příloha č. 1 Zákona 361/2000 Sb. §85 - 89.**

### **§ 85**

(1) Posouzení zdravotní způsobilosti provádí posuzující lékař na žádost žadatele o řídičské oprávnění nebo držitele řídičského oprávnění. Náklady na posouzení zdravotní způsobilosti hradí žadatel.

(2) Po provedení lékařské prohlídky, popřípadě odborného vyšetření vydá posuzující lékař žadateli posudek o zdravotní způsobilosti.

(3) Posudek o zdravotní způsobilosti musí mít písemnou formu.

(4) Posuzující lékař v posudku o zdravotní způsobilosti uvede zjištěný zdravotní stav z hlediska zdravotní způsobilosti žadatele o řídičské oprávnění nebo držitele řídičského oprávnění a hodnocení jeho zdravotní způsobilosti.

(5) Žadatel o řídičské oprávnění nebo držitel řídičského oprávnění je

- a) zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel,
- b) zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel s podmínkou,
- c) zdravotně nezpůsobilý k řízení motorových vozidel.

(6) V hodnocení zdravotní způsobilosti podle odstavce 5 písm. b) se uvede důvod a podmínka zdravotní způsobilosti a v hodnocení zdravotní způsobilosti podle odstavce 5 písm. c) se uvede důvod zdravotní nezpůsobilosti k řízení motorových vozidel.

(7) Prováděcí právní předpis stanoví obsah a vzor posudku o zdravotní způsobilosti a upraví podrobnosti hodnocení zdravotní způsobilosti.

### **§ 86**

Je-li žadatel o řídičské oprávnění nebo držitel řídičského oprávnění podle posouzení zdravotní způsobilosti zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel s podmínkou nebo zdravotně nezpůsobilý k řízení motorových vozidel, oznámí posuzující lékař neprodleně tuto skutečnost příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností a zašle mu kopii posudku o zdravotní způsobilosti.

## **Pravidelné lékařské prohlídky**

### **§ 87**

(1) Pravidelným lékařským prohlídkám je povinen se podrobovat

- a) řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy [2], případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení,
- b) řidič, který řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě,
- c) řidič, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti prováděné podle zvláštního právního předpisu [28],
- d) držitel řídičského oprávnění skupin C, C+E, D, D+E nebo podskupin C1, C1+E, D1 a D1+E, který řídí motorové vozidlo zařazené do příslušné skupiny nebo podskupiny řídičského oprávnění,
- e) držitel osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik v řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu [4].

(2) Vstupní lékařské prohlídce je osoba uvedená v odstavci 1 povinna se podrobit před zahájením výkonu činnosti uvedené v odstavci 1, dalším pravidelným lékařským prohlídkám pak do dovršení 50 let věku každé dva roky a po dovršení 50 let věku každoročně.

(3) Držitel řídičského oprávnění, který není osobou uvedenou v odstavci 1, je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 60, 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky.

(4) Posuzující lékař může na základě výsledku pravidelné lékařské prohlídky v odůvodněných případech, zejména s přihlédnutím k aktuálnímu zdravotnímu stavu, určit osobě uvedené v odstavci 1 nebo 3 (dále jen "povinná osoba") termín další pravidelné lékařské prohlídky kratší, než jsou lhůty uvedené v odstavci 2 nebo 3.

(5) Je-li to potřebné pro zjištění zdravotní způsobilosti povinné osoby, může posuzující lékař nařídít provedení odborného vyšetření.

(6) Náklady na pravidelnou lékařskou prohlídku osob uvedených v odstavci 1 hradí u osob v pracovně-právním vztahu zaměstnavatel. U osob uvedených v odstavci 1, které nejsou v pracovněprávním vztahu, a u osob uvedených v odstavci 3 hradí náklady na pravidelnou lékařskou prohlídku tyto osoby.

(7) Prováděcí právní předpis upraví rozsah pravidelné lékařské prohlídky.

#### § 87a

### **Dopravně psychologické vyšetření a vyšetření elektroencefalogramem**

(1) Dopravně psychologickému vyšetření a vyšetření neurologickému, včetně elektroencefalografického (dále jen "EEG") je povinen se podrobovat

- a) držitel řidičského oprávnění skupin C, C+E a C1+E, který řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg,
- b) držitel řidičského oprávnění skupin D a D+E a podskupin D1 a D1+E, který řídí motorové vozidlo zařazené do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.

(2) Dopravně psychologickému vyšetření a neurologickému a EEG vyšetření je držitel řidičského oprávnění uvedený v odstavci 1 povinen se podrobit před zahájením výkonu činnosti uvedené v odstavci 1, a dalšímu dopravně psychologickému vyšetření a neurologickému a EEG vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých pět let.

(3) Dopravně psychologické vyšetření provádí psycholog nebo klinický psycholog.

(4) EEG popisuje neurolog s příslušným vzděláním a hodnotí jeho výsledek v kontextu klinického neurologického vyšetření.

(5) Dopravně psychologické vyšetření a neurologické vyšetření, včetně EEG se vyhotovuje písemnou formou a je podkladem k posudku o zdravotní způsobilost.

(6) Náklady na dopravně psychologické vyšetření a vyšetření neurologické, včetně EEG držitelů řidičských oprávnění uvedených v odstavci 1, hradí řidič.

(7) Povinnost dopravně psychologického vyšetření a vyšetření neurologického včetně EEG se netýká řidiče, který provádí silniční dopravu soukromé povahy, pokud není prováděna za úplatu, a dále řidičů vozidel požární ochrany, řidičů vozidel policie a řidičů vozidel ozbrojených sil České republiky.

#### § 88

(1) Po provedení pravidelné lékařské prohlídky vydá posuzující lékař povinné osobě posudek o zdravotní způsobilosti. Posudek o zdravotní způsobilosti musí mít písemnou formu.

(2) Povinná osoba je

- a) zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel,
- b) zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel s podmínkou,
- c) zdravotně nezpůsobilá k řízení motorových vozidel.

(3) V hodnocení zdravotní způsobilosti podle odstavce 4 písm. b) se uvede podmínka zdravotní způsobilosti.

(4) Je-li povinná osoba podle výsledku pravidelné lékařské prohlídky zdravotně způsobilá s podmínkou nebo zdravotně nezpůsobilá, oznámí posuzující lékař tuto skutečnost obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému podle místa trvalého pobytu povinné osoby a u osob uvedených v §87 odst. 1, které jsou v pracovněprávním vztahu, i zaměstnavateli.

(5) Povinná osoba se musí podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejpozději den před dnem ukončení platnosti posudku o zdravotní způsobilosti.

(6) Prováděcí právní předpis stanoví vzor posudku o zdravotní způsobilosti a upraví podrobnosti hodnocení zdravotní způsobilosti povinné osoby.

#### § 89

Povinná osoba, která nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti, je zdravotně nezpůsobilá k řízení motorových vozidel.

## **Příloha č. 2** Vyhláška 31/2001 Sb. §11 - Harmonizační kódy

### § 11

#### Harmonizační kódy

V řidičském průkazu podle § 1 odst. 5 bodu 12 a v řidičském průkazu vzoru Evropských společenství II podle § 10 odst. 5 bodu 12 se mohou uvádět harmonizační kódy 01 až 99, které vyjadřují

a) další podmínky pro řidiče

01. Ochrana nebo korekce zraku

01.01 Brýle,

01.02 Kontaktní čočky,

01.03 Ochranné brýle,

01.04 Sluneční brýle,

01.05 Oční kryt,

01.06 Brýle nebo kontaktní čočky.

02. Sluchové pomůcky/komunikační pomůcky.

03. Povinné užití pomůcek pro podporu pohybového ústrojí (protézy, orthézy)

03.01 Protéza na horní končetinu,

03.02 Protéza na dolní končetinu.

04. se neuvádí.

05. Omezení jízdy (povinná doplňující podmínění nebo omezení řidičského oprávnění)

05.01 Omezení jízdy podle denní doby (např. jedna hodina po východu slunce a jedna hodina před západem slunce),

05.02 Omezení jízdy v okruhu .... km od místa bydliště řidiče nebo pouze ve městě/regionu,

05.03 Řízení (jízda) bez cestujících,

05.04 Jízda rychlostí nepřesahující ..... km.h-1,

05.05 Řízení výhradně, je-li doprovázen jiným držitelem řidičského oprávnění,

05.06 Bez přívěsu,



- 05.07 Zákaz jízdy na dálnici a silnici pro motorová vozidla,
- b) přizpůsobení vozidla
- 10. Upravené ústrojí k ovládání řazení rychlostních stupňů
  - 10.01 Manuální převodovka,
  - 10.02 Automatická převodovka,
  - 10.03 Přebodovka řízena elektronicky,
  - 10.04 Nastavení řadicí páky,
  - 10.05 Bez pomocné převodovky.
- 15. Upravené ústrojí ovládání spojky
  - 15.01 Nastavení pedálu spojky,
  - 15.02 Ruční spojka,
  - 15.03 Automatická spojka,
  - 15.04 Rozdělený - vpřed/zastrčený/oddělený pedál spojky.
- 20. Upravené ústrojí ovládání brzdové soustavy
  - 20.01 Nastavení brzdového pedálu,
  - 20.02 Zvětšený brzdový pedál,
  - 20.03 Brzdový pedál upravený na levou nohu,
  - 20.04 Brzdový pedál upravený na chodidlo,
  - 20.05 Ohnutý brzdový pedál,
  - 20.06 Ruční ovládání provozní brzdy,
  - 20.07 Maximální využití posilovací brzdy,
  - 20.08 Maximální využití nouzové brzdy zabudované v provozní brzdě,
  - 20.09 Nastavení parkovací brzdy,
  - 20.10 Ovládání parkovací brzdy elektricky,
  - 20.11 (Nastavená) nožní parkovací brzda,
  - 20.12 Rozdělený - vpřed/zastrčený/oddělený pedál brzdy,
  - 20.13 Ovládání provozní brzdy kolenem,
  - 20.14 Ovládání provozní brzdy elektricky,
- 25. Upravené ústrojí ovládání akcelérátoru
  - 25.01 Nastavení pedálu akcelérátoru,
  - 25.02 Samostatný pedál akcelérátoru,
  - 25.03 Ohnutý pedál akcelérátoru,
  - 25.04 Ruční ovládání akcelérátoru,

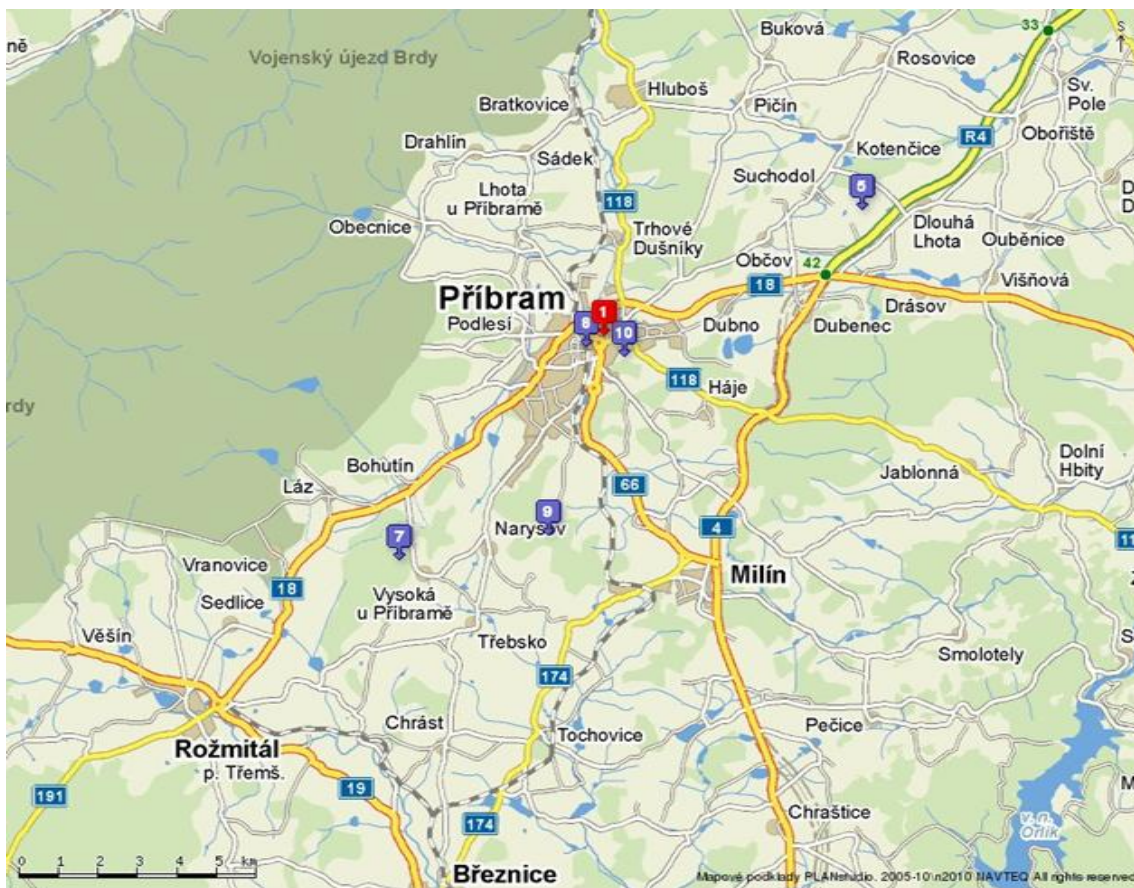
- 25.05 Ovládání akcelérátoru na koleno,
  - 25.06 Servo-akcelérátor (elektronický, pneumatický),
  - 25.07 Pedál akcelérátoru nalevo od brzdového pedálu,
  - 25.08 Pedál akcelérátoru nalevo,
  - 25.09 Rozdělený - vpřed/zastrčený/oddělený pedál akcelérátoru.
30. Upravený společný systém ovládání brzdové soustavy a akcelérátoru
- 30.01 Paralelní pedály,
  - 30.02 Pedály (téměř) ve stejné úrovni,
  - 30.03 Posuvný pedál akcelérátoru a brzdy,
  - 30.04 Posuvný pedál akcelérátoru a brzdy s protézou,
  - 30.05 Zastrčený/oddělený pedál akcelérátoru a brzdy,
  - 30.06 Vyvýšená podlaha,
  - 30.07 Rozdělení na boku brzdového pedálu,
  - 30.08 Rozdělení pro protézu na straně brzdového pedálu,
  - 30.09 Rozdělení v přední části pedálu akcelérátoru a brzdového pedálu,
  - 30.10 Podpěra paty/stehna,
  - 30.11 Elektrické ovládání akcelérátoru a brzdového pedálu.
35. Upravené ovládání výbavy vozidla (přepínače světel, stěrač/ostřikovač předního skla, ovladač výstražného zvukového znamení, směrová světla apod.)
- 35.01 Ovládací zařízení fungující bez negativního vlivu na řízení a manipulaci,
  - 35.02 Ovládací zařízení fungující bez odejmutí volantu s příslušenstvím (zásuvka, vidlice apod.),
  - 35.03 Ovládací zařízení fungující bez odejmutí volantu s příslušenstvím (zásuvky, vidlice apod.),
  - 35.04 Řídicí zařízení fungující bez odejmutí volantu s příslušenstvím (zásuvka, vidlice apod.) na pravou ruku,
  - 35.05 Řídicí zařízení fungující bez odejmutí volantu s příslušenstvím (zásuvka, vidlice apod.) a kombinace mechanismu akcelérátoru a brzdy.
40. Úprava řízení

- 40.01 Standardní pomocné řízení,
  - 40.02 Posílené pomocné řízení,
  - 40.03 Řízení pomocí podpůrného systému,
  - 40.04 Prodloužený sloupek řízení,
  - 40.05 Nastavitelný volant (větší a/nebo silnější volant, zmenšený průměr volantu apod.),
  - 40.06 Odkloněný volant,
  - 40.07 Vertikální poloha volantu,
  - 40.08 Horizontální poloha volantu,
  - 40.09 Nožní ovládání řízení,
  - 40.10 Alternativní ovládání řízení (ovládací pákou apod.),
  - 40.11 Zásuvka (tlačítko) na volantu,
  - 40.12 Ruční protéza na volant,
  - 40.13 S celkovou protézou.
42. Úprava zpětných zrcátek
- 42.01 Venkovní (levé nebo pravé) zpětné zrcátko,
  - 42.02 Venkovní zpětné zrcátko na blatník,
  - 42.03 Přídavné vnitřní zpětné zrcátko (ke sledování provozu),
  - 42.04 Panoramatické vnitřní zpětné zrcátko,
  - 42.05 Bodové zpětné zrcátko k eliminaci mrtvého úhlu,
  - 42.06 Vnější zpětné zrcátko(a) ovládané elektricky.
43. Úprava sedadla řidiče
- 43.01 Sedadlo řidiče ve správné výšce a v příslušné vzdálenosti od volantu a pedálů,
  - 43.02 Nastavení sedadla řidiče - anatomické tvarování,
  - 43.03 Sedadlo řidiče s postranní podpěrrou pro dobrou stabilitu,
  - 43.04 Sedadlo řidiče s postranním opěradlem,
  - 43.05 Prodloužení posouvání sedadla řidiče,
  - 43.06 Nastavení bezpečnostního pásu,
  - 43.07 Popruhový typ bezpečnostního pásu.
44. Technická úprava motocyklu (povinná úprava)
- 44.01 Jednoduché ovládání brzdy,
  - 44.02 (Nastavení) ručně ovládaná brzda (přední kolo),

- 44.03 (Nastavení) brzda ovládaná nohou (zadní kolo),
  - 44.04 (Nastavení) rukovět' akcelérátoru,
  - 44.05 (Nastavení) ruční ovládání převodovky a spojky,
  - 44.06 (Nastavení) zpětné zrcátko,
  - 44.07 (Nastavení) ovládacího panelu (směrová světla, brzdové světlo apod.),
  - 44.08 Výška sedadla umožňující řidiči v poloze vsedě mít současně obě nohy na zemi.
45. Jen pro motocykl s postranním vozíkem.
50. Omezení na určitá vozidla (identifikační číslo vozidla - VIN/číslo podvozku).
51. Omezení na určité vozidlo (státní poznávací značka),
- c) administrativní záležitosti
70. Výměna řidičských průkazů číslo... .., vydaných (kým)... .. (rozlišující označení EU/OSN v případě třetí země; např. 70.0123456789.NL).
71. Druhopis řidičského průkazu číslo.. . .., (rozlišující označení EU/OSN v případě třetí země; např. 70.987654321.HR).
72. Omezení řidičského oprávnění skupiny A s největším objemem válců 125 cm<sup>3</sup> a maximálním výkonem 11 kW (řidičské oprávnění podskupiny A1).
73. Omezení řidičského oprávnění skupiny B na provedení tříkolové nebo čtyřkolové (řidičské oprávnění podskupiny B1).
74. Omezení řidičského oprávnění skupiny C do celkové hmotnosti 7 500 kg (řidičské oprávnění podskupiny C1).
75. Omezení řidičského oprávnění skupiny D do počtu 16 sedadel, kromě sedadla pro řidiče (řidičské oprávnění podskupiny D1).
76. Omezení řidičského oprávnění skupiny C do celkové hmotnosti 7 500 kg (řidičské oprávnění podskupiny C1), s přípojným vozidlem o celkové hmotnosti nad 750 kg, s tím, že hmotnost soupravy nepřevyšuje 12 000 kg, a hmotnost přívěsu nepřevyšuje pohotovostní hmotnost tažného vozidla (řidičské oprávnění podskupiny C1+E).

77. Omezení řidičského oprávnění skupiny D do počtu 16 sedadel, kromě sedadla pro řidiče (řidičské oprávnění podskupiny D1) s přípojným vozidlem o celkové hmotnosti nad 750 kg, s tím, že hmotnost soupravy nepřevyšuje 12 000 kg, a hmotnost přívěsu nepřevyšuje pohotovostní hmotnost tažného vozidla (řidičské oprávnění podskupiny D1+E).
78. Omezení pro řízení vozidla s automatickou převodovkou.
79. Omezení pro vozidla, která vyhovují specifikacím uvedeným v závorkách.
- 90.01 Nalevo,
- 90.02 Napravo,
- 90.03 Levá,
- 90.04 Pravá,
- 90.05 Ruční,
- 90.06 Nožní,
- 90.07 Použitelná.

### Příloha č. 3 Mapa Příbram





**Příloha č. 4** Kruhový objezd Rožmitál – Příbram



**Příloha č. 5** Mimoúrovňová křižovatka Milín



**Příloha č. 6** Křižovatka silnic první třídy R4 se silnicí druhé třídy 118



**Příloha č. 7** Křižovatka silnic první třídy R4 se silnicí třetí třídy 0046 směrem na Solenice





**Příloha č. 8** Neuskutečněná změna vedení pozemní komunikace první třídy č. 4  
z finančních důvodů



**Příloha č. 9** Průkaz cyklisty

