

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Prevence dopravních nehod s chodci

Autor práce: Jakub Purkyt, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Prezenční

Vedoucí práce: Ing. Karel Machulda

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2014

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

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

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Karlovi Machuldovi za cenné rady a metodické vedení práce a Mgr. Vladimíru Divokovi za připomínky a předané zkušenosti.

Abstrakt

PURKYT, J., *Prevence dopravních nehod s chodci: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2014. 57 s. Vedoucí bakalářské práce Ing. Karel Machulda

Klíčová slova: Dopravní nehoda, Motorové vozidlo, Chodec, Policie České republiky, BESIP

Téma bakalářské práce o prevenci dopravních nehod chodců je z hlediska mého oboru přínosné pro společnost, jelikož detailně analyzuje vznik dopravních nehod chodců a dále stanovuje preventivní kroky, určené k předcházení vzniku předemného typu dopravních nehod. Práce popisuje jednotlivé zásadní faktory ovlivňující vznik dopravní nehody. Práce analyzuje situace, kdy dojde k setkání těchto faktorů a vzniku samotné nehody. Bakalářská práce se rovněž zabývá šetřením dopravních nehod orgány Policie České republiky. V práci je také rozebrán statistický vývoj dopravních nehod s účastí chodce a detailně rozebírá konkrétní charakteristickou dopravní nehodu s chodcem.

Abstract

PURKYT, J., *Prevention of the traffic accidents with pedestrians*: Bachelor thesis.
České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2014, 57 p.
Supervisor: Ing. Karel Machulda

Keywords: Traffic accident * Motor vehicle * Pedestrian * Police of the Czech republic * BESIP

The topic of this bachelor work about prevention of the traffic accidents with pedestrians is definitely benefit for society. The subject of this work is to analyze the causes rising of the traffic accidents with pedestrians. The subject is also to make some prevention steps up. The work describes major factors influencing the emergence of a traffic accident and encounter these factors. The investigation of the specific accident by the Police of the Czech republic is the part of this work too. The work use some statistic of BESIP to check the progression.

OBSAH

OBSAH.....	6
ÚVOD.....	8
1 CÍLE A METODIKA.....	10
2 PREVENCE DOPRAVNÍCH NEHOD.....	12
2.1 Dopravní nehody s chodci.....	12
2.1.1 Vidět a být viděn.....	13
2.1.2 Projekt vědců liberecké univerzity.....	14
2.2 Reakční doba řidiče.....	15
2.2.1 Tabulky reakčních dob řidiče.....	16
2.3 Lidská činnost v dopravě.....	17
2.4 Projekty zaměřené na prevenci dopravních nehod.....	18
2.4.1 BESIP.....	18
2.4.2 Projekt ROAD SAFETY WEEK.....	18
2.5 Další subjekty podílející se na prevenci dopravních nehod.....	20
2.5.1 Dopravní výchova.....	22
3 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ DOPRAVNÍ NEHODY.....	24
3.1 Chodec.....	24
3.2 In-line bruslař je také chodec.....	26
3.2.1 Rozbor statistiky počtu zraněných a usmrcených chodců v roce 2012.....	27
3.3 Přehlednost přechodů pro chodce.....	28
3.3.1 Osvětlení přechodu pro chodce.....	30
3.4 Stav pozemní komunikace.....	31
3.5 Vozidlo a jeho řidič.....	32
4 DOPRAVNÍ NEHODA.....	35
4.1 Porušení povinností řidičů a chodců.....	36
4.2 Služba dopravní policie.....	38
4.3 Šetření dopravních nehod Policií ČR.....	39
4.4 Dokumentace a zajištění stop na místě dopravní nehody.....	40
4.4.1 Paměťové stopy.....	41
4.4.2 Materiální stopy.....	42
5 ROZBOR DOPRAVNÍ NEHODY A PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ.....	45
5.1 Preventivní opatření.....	47

5.1.1 ROP Severozápad.....	51
ZÁVĚR	52
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	54
SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ	57

ÚVOD

Člověk a doprava. Nejinteligentnější živý tvor na Zemi, který díky své vynalézavosti a kreativitě dokázal vytvořit něco tak užitečného, jako je dopravní prostředek. Prostředek, který dnes a denně pomáhá lidem v běžných činnostech, které spočívají v tom, se někam přepravit nebo dopravit náklad na určené místo, či dokonce zachránit lidský život. Těžko si lze v dnešním civilizovaném světě představit život bez dopravních prostředků. Vývoj dopravních prostředků jde bohužel ruku v ruce s nehodami, které mohou tyto prostředky způsobit. Tragické bývají především ty nehody, kdy dojde ke kontaktu karoserie vozidla s nechráněným chodcem. Chodci mnohdy podceňují svou vlastní bezpečnost při pohybu přímo na pozemních komunikacích nebo v jejich blízkosti. Neuvědomují si to vysoké riziko možného střetu. Nezodpovědnost a nedbalost člověka vůči normám a zásadám, které sám vytvořil, už zmařily tisíce lidských životů. V dnešní době je průvodním jevem spěch. Lidé ráno spěchají do práce, poté na oběd, z práce domů, vyzvednout děti ze školy, odvézt je na zájmové kroužky, pospíchají zpět domů a další den podobně. Známé přísloví „spěchej pomalu“ se v těchto případech vyplácí dvakrát. Lidé si neuvědomují, že ať pospíchají v dopravním prostředku, či pěšky, většinou je to na úkor bezpečnosti jich samotných, popřípadě jejich dětí, za které jsou zodpovědní. Stačí zlomek sekundy a nezbytný pomocník člověka dokáže zabít.

Předmětem této práce je vyhodnotit základní rizika vzniku dopravní nehody na pozemních komunikacích s účastí chodce a faktory, které vznik takové nehody ovlivňují. Úkolem mnoha orgánů se stává vytvoření podkladů pro projekty, které budou působit pro společnost preventivně, především na děti předškolního a školního věku, a budou je rozvíjet. Cílem jednotlivých opatření je u veřejnosti vyvolat zamyšlení nad danou problematikou. Zamyšlení nad tím, že pouhé přizvednutí nohy z akcelérátoru nebo důkladné rozhlédnutí před vstupem na pozemní komunikaci, může předcházet srážce. Často společnost vnímá dopravní nehody z večerních zpráv jako nepříjemný jev, který už je dnes běžný, je s dopravou spojený a nedá se mu zabránit. Málokdo si však připouští, že se tato často vyskytovaná tragická událost, může stát komukoliv z nás. Lidský život je nenahraditelný, a proto je nezbytné prevenci dopravní nehodovosti věnovat velkou pozornost. Každý projekt, každá kampaň, každý leták, který zabrání byt' jen jediné dopravní nehodě, má smysl.

Bakalářská práce se rovněž zabývá šetřením dopravních nehod službou dopravní policie České republiky. V práci je také rozebrán historický vývoj dopravních nehod s účastí chodce a detailně rozebírá konkrétní charakteristickou dopravní nehodu s chodcem, která se stala na území města Plzeň. Tato nehoda poukazuje na situace, které vznikají u základních a mateřských škol každý den, když rodiče vysazují své děti na nevhodných místech. Proto je v práci vytvořen preventivní projekt, který tyto nebezpečné situace řeší.

1 CÍLE A METODIKA

Cílem práce je vyhodnotit základní rizika spojená s dopravními nehodami na pozemních komunikacích s účastí chodce a faktory, které vznik a následky předmětného typu nehody ovlivňují. Dalším cílem práce je zhodnocení a rozvedení projektů vytvořených různými subjekty, jež se podílejí na prevenci dopravní nehodovosti. Jedním z hlavních subjektů, podílejících se na prevenci dopravní nehodovosti je odbor BESIP, zřízený ministerstvem dopravy. BESIP vytvořil již desítky preventivních projektů v podobě letáků, či jiných propagačních materiálů a akcí. Tyto akce jsou organizovány pro širokou veřejnost. Orgánů a jiných subjektů, které se na prevenci dopravní nehodovosti s chodci podílí, je celá řada. Svoji důležitou úlohu zde hrají preventivní odbory Policie České republiky a Městské policie. Orgány obcí i měst se podílejí na preventivních opatřeních ke zvýšení bezpečnosti chodců, zvláště se zaměřením na děti a seniory. Prevence nehodovosti by ale měla začít primárně u každého účastníka provozu na pozemních komunikacích. V případě této práce se jedná především o osobu řidiče a chodce. V práci je dokumentována reakční doba řidiče, rozdíly reakční doby řidiče v závislosti na úhlu pohledu. V přehledu je rozlišena reakční doba svalová, psychická a optická. Tyto tři veličiny jsou následně sčítány a tím je vytvořena kompletní reakční doba řidiče.

V práci jsou popisovány preventivní projekty zaměřené na zvýšení bezpečnosti při pohybu chodců na pozemních komunikacích, při přecházení komunikace se zaměřením na předškolní a školní mládež. Zabývá se využitím reflexních a fluorescenčních materiálů. Použití těchto materiálů chodci přispívá na rapidním zvýšení viditelnosti chodců, čímž působí preventivně na vznik dopravní nehody. Důležitým faktorem užívání těchto doplňků oděvu či oděvu těmito prvky již vybaveném, se stává změna chápání potencionálních rizikových situací samotnými chodci.

V práci je detailně popsána konkrétní specifická dopravní nehoda s chodcem, která se udála v Plzni. Popisuje práci policejního orgánu dopravního inspektorátu Policie České republiky, při šetření dopravní nehody, jejími příčinami, zajištěním stop na místě a určení viníka dopravní nehody. Práce se zabývá prevencí, která by zabránila vzniku této konkrétní dopravní nehody. Zabývá se nejdůležitějšími faktory, díky kterým k nehodě došlo. Vyhodnocení vzniku dopravní nehody je podkladem pro vytvoření

konkrétního projektu, který by mohl napomoci snižovat riziko obdobných dopravních nehod.

2 PREVENCE DOPRAVNÍCH NEHOD

Prevence dopravních nehod spočívá v předcházení střetu dvou vozidel, vozidla a jiné překážky, vozidla s chodcem a podobně. Definice dopravní nehody, která je uvedena v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (dále jen zákon o provozu na pozemních komunikacích), říká, že se jedná o událost v provozu na pozemních komunikacích například o havárii nebo srážku, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby, nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.¹

2.1 Dopravní nehody s chodci

Práce se zabývá prevencí dopravních nehod s chodci, kteří jsou, stejně jako řidiči motorových vozidel, povinni dodržovat pravidla daná zákonem. Jedná se především o chůzi v blízkosti pozemních komunikací, po pozemních komunikacích či přecházení pozemních komunikací. Při chůzi po pozemní komunikaci, by chodci měli vždy dodržovat předpisy, které jim ukládají povinnost, pohybovat se při pravém či levém okraji vozovky. Při přecházení vozovky využívat především přechodů, podchodů nebo nadchodů pro chodce a v místech, kde přechod není se řídit zákonem.

Chodci mohou ve většině případů zabránit střetu s vozidlem. Měli by dodržovat hlavní zásady, jimiž jsou ohleduplnost, opatrnost a pozornost. Kdyby chodci důsledně dodržovali tyto zásady, předešlo by se velkému procentu srážek s vozidlem a mnohým zraněním. Bohužel se v dnešní zbytečně uspěchané době tyto základní zásady často opomíjejí. Chodci by měli pro své lepší zviditelnění používat reflexní prvky, které zvýší jejich viditelnost až na 200 metrů.

¹Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). Vyd. 13. Praha, 2014, s. 34.

2.1.1 Vidět a být viděn

Vidět a být viděn je hlavní pravidlo, díky kterému lze předejít obrovskému množství nehod. U motorových vozidel je povinnost mít rozsvícená světla uložena zákonem. Toto poměrně nové pravidlo (povinnost celoročního svícení byla v ČR zavedena 1. 7. 2006) bezpochyby působí preventivně na vznik dopravní nehody.²

U vozidel složek Integrovaného záchranného systému je viditelnost znásobena. Vozidla jsou vybavena modrým majákem, který složky využívají při jízdě s tzv. VRZem (výstražné a rozhlasové zařízení, tedy výstražné světlo modré barvy, doplněné zvláštním zvukovým výstražným zařízením). Toto zařízení je také používáno při zviditelnění a označení místa zásahu a zákroku, vyžadují-li to okolnosti. Tato vozidla jsou dále vybavena různými odrazkami s motivy a vzory jednotlivých složek. Zde se nebudeme zabývat represivními útvary, jako je služba kriminální policie a vyšetřování, kde se používají vozidla charakteristickými prvky neoznačená.³

Používání oranžového výstražného světla spočívá v upozornění ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích na zvláštní povahu vozidla, ať už pro své rozměry, či specifickou činnost, jež by mohla jakkoliv ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Je nutno dodat, že použití oranžového výstražného světla upravuje zákon a má svá jasná pravidla, tudíž nezáleží jen na rozhodnutí řidiče o jeho použití.

Chodci nemají v tomto ohledu zákonem uloženou žádnou povinnost, až na jednu výjimku. Touto výjimkou rozumíme ustanovení §56 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích o organizovaném útvaru chodců, který musí být následujícím způsobem označen: „*Za snížené viditelnosti musí být označen vpředu po obou stranách neoslňujícím bílým světlem a vzadu po obou stranách neoslňujícím červeným světlem. Označení světly může být nahrazeno oděvními doplňky s označením z retroreflexního materiálu*“.⁴

Rozdílné barvy nošeného oblečení výrazně ovlivňují viditelnost chodce, který se pohybuje v blízkosti nebo přímo na pozemní komunikaci. Rozdíl mezi viditelností

² Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). Vyd. 13. Praha: Armex, 2014, s. 45.

³ SVOBODA, P., *Požáry, Ohnisko žhavých zpráv*, [online]. 2010 [cit. 2014-01-24]. Dostupné z [www.<http://pozary.cz/clanek/34115-vrz-vystrazne-zvukove-a-rozhlasove-zarizeni/>](http://pozary.cz/clanek/34115-vrz-vystrazne-zvukove-a-rozhlasove-zarizeni/).

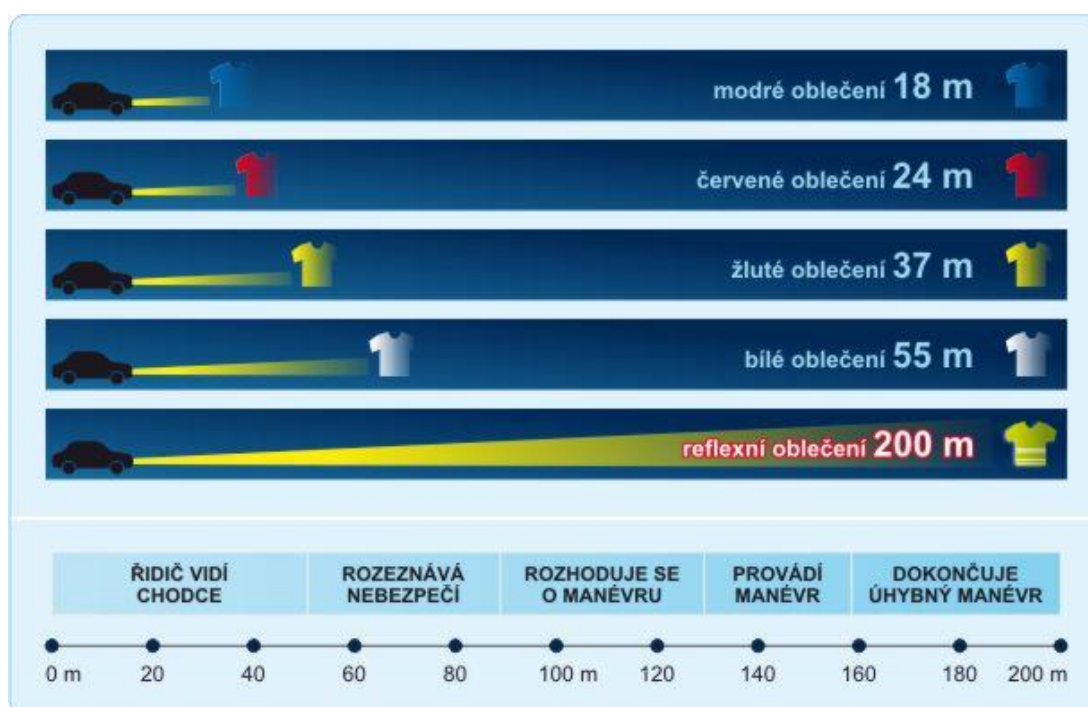
⁴ Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). Vyd. 13. Praha, 2014, s. 42.

oblečení například modré a bílé barvy je trojnásobný. Viditelnost reflexního materiálu sahá až k desetinásobku viditelnosti barvy modré. Tyto vzdálenosti výrazně ovlivňují bezpečnost chodců.

Obr. 1. – Reflexní pásky.⁵



Tab. 1 – Rozdíl viditelnosti⁶



2.1.2 Projekt vědců liberecké univerzity

Vědci z liberecké univerzity přišli v únoru roku 2014 s převratnou novinkou, která přispěje k lepší viditelnosti chodců na pozemních komunikacích. Jedná se o svítící optická vlákna, která prodlouží viditelnost chodců až na 1000 metrů. Tato vlákna se dají jednoduše všívát do bund, batohů, ale například i na cyklistickou přilbu. Na rozdíl od reflexních prvků, které je nutno přímo nasvítit reflektory vozu, jsou tato

⁵ BESIP - Fotografie- -*Reflexní pásky*.2013 [online]- [cit. 2014-03-03]. Dostupná na [www.<http://www.autoskolasluka.cz/?page_id=165>](http://www.autoskolasluka.cz/?page_id=165).

⁶ *Rozdíl ve viditelnosti* – [online],[cit. 2014-03-20]. Dostupné z [www.<http://www.nadacebesip.cz/page/180/Viditelnost.html>](http://www.nadacebesip.cz/page/180/Viditelnost.html).

optická vlákna viditelná po celé své délce a díky vlastnímu zdroji svítí i bez nasvícení. Další velkou výhodou je jednoduchá údržba, protože se dají společně s oděvem prát a nedojde u nich k poškození. Tento projekt má jednoznačně vliv na zlepšení bezpečnosti chodců a tím na prevenci dopravní nehodovosti s chodci.⁷

Obr. 2. - Svítící optická vlákna⁸



2.2 Reakční doba řidiče

Každý chodec by si v rámci své individuální a osobní bezpečnosti měl při pohybu po pozemní komunikaci nebo v její blízkosti opatřit pomůcky, které by jakkoliv zvýšily jeho vizuální odlišnost od okolního prostředí a tím ho zviditelnily. Jedná se především o reflexní a fluorescenční materiály, které prodlužují několikanásobně viditelnost. Aby se řidič vyhnul srážce, musí potencionální objekt srážky zaregistrovat včas. Fluorescenční materiály zvyšují viditelnost osoby jak za denního světla, tak za snížené viditelnosti. Nejčastější používané barvy u fluorescenčních materiálů jsou zelená, oranžová a žlutá. Ve tmě však svou funkci ztrácejí. Na rozdíl od materiálů fluorescenčních reflexní materiály odrážejí světlo zpět ke zdroji, a dokonce na vzdálenost až 200 metrů.

Reakční dobu řidiče chápeme jako časový úsek, který uplyne od vzniku nenadálé události do řidičovy reakce. Její doba se pohybuje okolo dvou sekund. Zde

⁷ BERNÁTHOVÁ, I. *Vědci vynalezli svítící optická vlákna*. In: [online]. [cit. 2014-03-21]. Dostupné na [www.<http://www.rozhlas.cz/zpravy/veda/_zprava/vedci-vynalezli-svitici-opticka-vlakna-lidi-na-silnicich-pry-ochrani-lepe-nez-reflexni-prvky--1320878>](http://www.rozhlas.cz/zpravy/veda/_zprava/vedci-vynalezli-svitici-opticka-vlakna-lidi-na-silnicich-pry-ochrani-lepe-nez-reflexni-prvky--1320878).

⁸ ČTK/PR, *Svítící optická vlákna*. Technická univerzita v Liberci. In: [online]. [cit. 2014-03-21]. Dostupné na [www.<http://www.rozhlas.cz/zpravy/veda/_zprava/vedci-vynalezli-svitici-opticka-vlakna-lidi-na-silnicich-pry-ochrani-lepe-nez-reflexni-prvky--1320878>](http://www.rozhlas.cz/zpravy/veda/_zprava/vedci-vynalezli-svitici-opticka-vlakna-lidi-na-silnicich-pry-ochrani-lepe-nez-reflexni-prvky--1320878).

vždy záleží na osobě řidiče. Záleží zde především na jeho pozornosti, kterou řízení věnuje, jeho věku, psychickém rozpoložení, fyzické kondici a dalších faktorech. Do této doby nezapočítáváme dobu prodlevy a náběhu brzd. Tato doba také závisí na úhlu pohledu řidiče, který nalezneme v následujících tabulkách.⁹

2.2.1 Tabulky reakčních dob řidiče

Tab. 2. – Reakční doba řidiče¹⁰

Reakční doba řidiče při úhlu pohledu do 0.75 stupňů na objekt	
optická reakce	0.00 s
psychická reakce	0.22 – 0.58 s
svalová reakce	0.15 – 0.21 s
celková reakční doba	0.37 – 0.79 s

Reakční doba řidiče při úhlu pohledu do 5 stupňů na objekt	
optická reakce	0.32 – 0.55 s
psychická reakce	0.22 – 0.58 s
svalová reakce	0.15 – 0.21 s
celková reakční doba	0.69 – 1.34 s

Reakční doba řidiče při úhlu pohledu nad 5 stupňů na objekt	
optická reakce	0.41 – 0.70 s
psychická reakce	0.22 – 0.58 s
svalová reakce	0.15 – 0.21 s
celková reakční doba	0.78 – 1.49 s

⁹ CHMELÍK, J. et. al. *Dopravní nehody*, Plzeň, 2009, s. 120.

¹⁰ SAJDL, J., *autolexicon.cz* [online]. © 2013 [cit. 2013-03-11] Dostupné z [www: <http://cs.autolexicon.net/articles/reakcni-doba-ridice/>](http://cs.autolexicon.net/articles/reakcni-doba-ridice/).

Z těchto tabulek vyplývá, že se reakční doba řidiče výrazně prodlužuje úměrně zvyšováním stupňů úhlu pohledu na objekt.

Zajímavostí je, jak se zvyšuje reakční doba řidiče při poslechu hlasité hudby v automobilu. Průzkumy ukázaly, že se interval reakční doby prodlužuje v průměru o 0,16 sekundy, což v praxi znamená, že vozidlo jedoucí rychlostí 100 km/h zastaví o 4 metry dále. ¹¹

2.3 Lidská činnost v dopravě

Některé skupiny osob jsou vystaveny riziku srážky s vozidlem den co den. Můžou to být například pracovníci správ komunikací, stavebních firem, složky integrovaného záchranného systému či účastníci dopravních nehod. Tyto osoby se zdržují na pozemní komunikaci v souvislosti se svým povoláním, službou, nebo v důsledku vzniklé mimořádné události. Pro upozornění ostatních řidičů na vzniklou překážku se využívá, kromě reflexních materiálů na oblečení, i dalších technických pomůcek. Mezi tyto pomůcky se řadí například výstražné kužely, doplněny o blikající světlo žluté barvy, výstražné dopravní značení, majáky žluté a modré barvy, apod. Tato technika by měla upozornit přijíždějící řidiče na překážku či nebezpečí a donutit jej ke zvýšené opatrnosti a ohleduplnosti.

Každá osoba, která se takto pohybuje po komunikaci či v její blízkosti, ať už v souvislosti s prací nebo mimořádnou událostí, by měla mít reflexní vestu, bundu nebo celý oblek. To, jak by měla vypadat reflexní vesta, určuje evropská norma EN 471. Pokud vesta odpovídá této normě, je to vyznačeno na cedulce vesty. ¹²

Od 1. 1. 2011 je v České republice zavedena povinnost, aby všechna motorová vozidla byla vybavena reflexní vestou, respektive jiným oděvním doplňkem, který je označen reflexním materiálem. Stejně tak zákon určuje, v jakých případech je účastníci silničního provozu musí použít. V zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, nalezneme v § 5, odst. 1, písm. l) zákonné vymezení použití reflexní vesty a to v následujících případech: *„mít na sobě oděvní doplňky s označením z retroreflexního materiálu stanovené prováděcím právním předpisem podle § 56 odst.*

¹¹ SAJDL, J., *autolexicon.cz*[online]. © 2013[cit. 2014-02-02] Dostupné z [www.<http://cs.autolexicon.net/articles/reakcni-doba-ridice/>](http://cs.autolexicon.net/articles/reakcni-doba-ridice/).

¹² MINISTERSTVO DOPRAVY, BESIP – Buďte vidět! Přežijete!, *Prospekt*, 2011.

8, *nachází-li se mimo vozidlo na pozemní komunikaci mimo obec v souvislosti s nouzovým stáním; to neplatí pro řidiče motocyklu, mopedu a nemotorového vozidla.*¹³

2.4 Projekty zaměřené na prevenci dopravních nehod

Subjekty, které se na prevenci dopravní nehodovosti podílejí, využívají velkého množství metod a postupů, k vytvoření efektivních strategií, jak předcházet úrazům a škodám v dopravě. Stejně tak využívají zkušeností kolegů ze zahraničí a účastní se mezinárodních akcí, zaměřených na danou problematiku.

2.4.1 BESIP

Hlavním garantem projektů zaměřených na prevenci vzniku dopravních nehod je samostatný orgán ministerstva dopravy BESIP. Jedná se o největší subjekt, jež koordinuje bezpečnost silničního provozu v České republice. BESIP je orgán, který realizuje a plní Národní bezpečnostní strategii silničního provozu pro období 2011-2020, která má mimo jiné tyto hlavní cíle:¹⁴

- snížení počtu usmrčených osob v silničním provozu na úroveň průměrných států Evropské unie,
- snížení počtu těžce zraněných osob o 40 % oproti roku 2009.

2.4.2 Projekt ROAD SAFETY WEEK

Velice zajímavým projektem ve vztahu k chodcům byl mimo jiných i projekt s anglickým názvem ROAD SAFETY WEEK, který byl realizovaný ve dnech 6. - 12. 5. 2013. V překladu projekt znamená - Bezpečný týden na silnicích a Česká republika se do něj aktivně zapojila. Cíl tohoto projektu mezinárodního rozměru má jak krátkodobý, tak dlouhodobý charakter.

¹³ Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (Zákon o silničním provozu). Vyd. 13. Praha, 2014, s. 34-45.

¹⁴ MINISTERSTVO DOPRAVY, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011. [online] *Dokument*. [cit. 2013-12-12]. Dostupné na [www:<http://ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>](http://ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf).

- a) **Krátkodobý cíl** - nulová úmrtnost chodců během tohoto týdne.
- b) **Dlouhodobý cíl** – zlepšení bezpečnosti chodců pomocí zásadních a trvalých opatření.

Z mezinárodních statistik vyplývá neuspokojivá skutečnost, že během jednoho týdne zemře v důsledku dopravy zhruba 5000 lidí. Z tohoto důvodu je nezbytné zlepšovat bezpečnost a ochranu chodců pohybujících se na komunikacích. Jedním z hlavních úkolů tohoto projektu bylo zavést opatření, která zvýší povědomí účastníků silničního provozu o právních normách a vymahatelnosti práva. Projekt se primárně zaměřil na rychlou jízdu, požití alkoholu při řízení vozidla, právo přednosti chodců a věnování pozornosti řízení a chůze.

Dalším důležitým cílem bylo přesvědčit chodce, aby si uvědomili, že svou vlastní bezpečnost mají především ve svých rukou. Měli by použít reflexních prvků na oblečení, které několikrát znásobují jejich viditelnost za tmy nebo šera, považovat za nutnost. Činnost spočívala i ve zdokonalení viditelnosti osvětlením okolí zařízení, používaných chodci. Velký důraz se kladl na zdokonalení ochrany a bezpečnosti cest využívaných dětmi do škol a uvnitř samotných školních zón.

Na této činnosti se podílí čím dál častěji příslušníci Městské policie (pokud je v obci zřízena, obrázek 3), a to v dobách, kdy je pohyb dětí v okolí škol nejintenzivnější. V tuto dobu je riziko srážky dítěte s vozidlem největší. Strážníci zajišťují bezpečnost na nejvytíženějších přechodech u škol. Velké riziko představují žáci, kteří jdou do školy pozdě, a ve spěchu do školy zapomínají na bezpečnostní zásady při přecházení pozemní komunikace. V této souvislosti zůstávají hlídky městských strážníků nebo dopravních policistů na přechodech po začátku vyučovací doby o několik minut déle. Některé obce mohou k této činnosti využívat dopravní asistenty, kteří jsou vyškoleni dopravní policií k činnosti na konkrétním přechodu. Činnost dopravních asistentů (obrázek 4) je zpravidla založena na bázi dobrovolnosti, některé obce poskytují finanční odměnu.

Obr. 3. - Strážník městské policie ¹⁵



Obr. 4. – Dopravní asistent ¹⁶



2.5 Další subjekty podílející se na prevenci dopravních nehod

Na preventivních opatřeních ke snížení počtu dopravních nehod s účastí chodce a jejich následků se podílí celá řada subjektů. Účinnost připravovaných a realizovaných projektů, závisí na aktivní spolupráci jednotlivých subjektů.

Při přípravě a realizaci jednotlivých projektů bylo využito zejména zkušeností ze Švédska a Velké Británie.

Na preventivních opatřeních v rámci funkčního systému bezpečnosti silničního provozu v České republice se podílejí:

- Vláda ČR

 1. Ministerstvo vnitra
 2. Ministerstvo dopravy

¹⁵ TOMAN, P. –Fotografie - Strážník městské policie.

¹⁶ "Vlastní fotografie." – Dopravní asistent.

- BESIP – oddělení Ministerstva dopravy
3. BESIP -krajské a místní iniciativy
 - Policie České republiky
 - Orgány státní správy a samosprávy
 4. Krajské úřady
 5. Města a Obce
 6. Magistráty a obecní a obvodní úřady
 - Občanská sdružení
 7. Profesionální sdružení
 8. Autokluby
 9. Český Červený kříž
 10. Nadace / např. Malina atd.
 - Školství, věda a dopravní výzkum
 11. Předškolní zařízení
 12. Základní a střední školy
 13. Vysoké školy
 14. Výzkumné ústavy (CDV Brno)
 - Auto školství
 - Pojišťovny
 - Automobilky – zástupci výrobců
 - Prodejci vozidel
 - Podnikatelské aktivity v oblasti BESIPu

Činnost těchto hlavních subjektů spočívá v budování hodnotového systému u veřejnosti prostřednictvím preventivně informačních akcí pro širokou veřejnost od nejmenších dětí po seniory.

Příklad: Orgán nižšího územně samosprávného celku (obce) rozhodne o osvětlení přechodů u kruhového objezdu na základě vyhodnocení dopravní nehodovosti ve spolupráci s dopravním inženýrem dopravního inspektorátu Policie České republiky, následně s příslušným správcem pozemní komunikace zajistí přípravu a projednání projektové dokumentace a následně realizaci stavby osvětlení. Chodec, který přechází komunikaci, bude mnohem lépe rozeznatelný pro přijíždějící vozidlo. Tato skutečnost ale nic nemění na tom, že se chodec před vstupem do vozovky musí

rozhlédnout na obě strany a ujistit se, zda může skutečně vstoupit do vozovky. Pokud to chodec neudělá, vystavuje se, i přes bezpečnostní osvětlení přechodu, riziku střetu s vozidlem.

Na prevenci dopravní nehodovosti se však mohou podílet i samotné automobilové společnosti. Například společnost Volvo vyvinula jako první tzv. airbag pro chodce. Princip tohoto vzdušného vaku, který se aktivuje při nárazu, by měl výrazně přispět k ochraně zdraví chodce při nehodě. Vzduchový vak se nafoukne v místě spoje čelního skla a přední kapoty. Přední kapota mírně nadskočí a aktivuje se vzduchový vak. Díky pootevření přední kapoty dojde k jejímu oddělení od pevné motorové části a následná deformace při dopadu chodce umožní také zmírnění nárazu. K dopravním nehodám s chodci dochází ze 75 % v rychlosti nepřesahující 40 km/h. Vývoj tohoto airbagu počítá se srážkou s chodcem do rychlosti 50 km/h. Aktivaci airbagu spustí čidla v nárazníku vyvinutá tak, aby rozpoznala střetnutí s nohou chodce. Nafouknutý airbag vyplní prostor stěračů, spodní část sloupků a téměř třetinu předního skla.¹⁷

Obr. 5. - Airbag pro chodce¹⁸



2.5.1 Dopravní výchova

Nezbytnou součástí prevence dopravní nehodovosti je dopravní výchova. Ta probíhá od září roku 2013 na základních školách povinně. Stala se součástí výuky jak na prvním, tak i druhém stupni. Dopravní výchova učí děti, jak se mají chovat na pozemních komunikacích. Součástí výchovy je teoretická část, kde se děti učí pravidla silničního provozu, a praktická část, kde si děti získané poznatky osvojují v praxi.

¹⁷ DVOŘÁK, F. Volvo má airbag pro chodce. Nafoukne se zpod kapoty. [online]. 2012 [cit. 2014-03-25]. Dostupné z: http://auto.idnes.cz/volvo-v40-ma-airbag-pro-chodce-dgo-automoto.aspx?c=A120601_111545_automoto_fdv.

¹⁸ DVOŘÁK, F.-fotografie. Volvo má airbag pro chodce. Nafoukne se zpod kapoty. [online]. 2012 [cit. 2014-03-25]. Dostupné z: http://auto.idnes.cz/volvo-v40-ma-airbag-pro-chodce-dgo-automoto.aspx?c=A120601_111545_automoto_fdv.

Každá z těchto částí trvá 5 hodin. Teoretickou výuku provádí zpravidla lektor dopravní výchovy přímo ve škole nebo na dopravním hřišti. Následuje 5 hodin na dopravním hřišti, čímž se kurz zakončí zkouškou. Děti, které úspěšně absolvují závěrečný test a jízdu na dopravním hřišti, získají tzv. „Průkaz cyklisty“. Kvalitně provedená dopravní výchova zásadně ovlivňuje chování a postoje dětí, jež jsou nebo se jednou stanou účastníky silničního provozu. Zvyšování bezpečnosti a ochrana zdraví a života dětí, jsou jedním z hlavních cílů politiky Ministerstva dopravy ČR. Hlavní koordináční subjekt bezpečnosti silničního provozu BESIP usiluje o co možná největší zapojení základních škol, hlavně čtvrtých ročníků, do praktické výuky dopravní výchovy přímo na zřízených dopravních hřištích. Ze statistik Ministerstva dopravy vyplývá, že se aktivní zapojení základních škol do těchto projektů rok od roku zvyšuje.¹⁹

Obr. 6. – Dopravní hřiště²⁰



¹⁹ MINISTERSTVO DOPRAVY, BESIP. Bezpečí dítěte v dopravě, pomocník a rádce rodičům. *Publikace*, Praha, 2008. 54 s.

²⁰ HRUBÝ, M. – Fotografie – *dopravní hřiště*.

3 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ DOPRAVNÍ NEHODY

S CHODCI

Každá dopravní nehoda je specifická. Neexistují dvě naprosto stejné dopravní nehody. Jedna z definic dopravních nehod zní: „*Dopravní nehoda je nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek*“.²¹

Příčiny vzniku dopravní nehody automobilu s chodcem můžeme chápat jako střety, ke kterým dochází, když se dráhy pohybu subjektů pod určitým úhlem protínají nebo kříží. Stavební řešení většiny komunikací ve městě pamatuje na chodníky pro chodce, vedoucích po obou stranách vozovky. Pokud chce ale chodec pozemní komunikaci přejít na protější stranu bez možnosti využití podchodu nebo nadchodu, nezbyde mu nic jiného, než do vozovky vstoupit a tím zkřížit cestu vozidlům.

3.1 Chodec

Chodec je osoba, která se vstupem na pozemní komunikaci stává účastníkem provozu na pozemních komunikacích, jelikož se přímým způsobem účastní silničního provozu.

Zákon o provozu na pozemních komunikacích považuje za chodce: „*i osobu, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně*“²².

Z tohoto odstavce pramení, kdo všechno může být chodcem. Zde můžeme vypočítat rozdíl mezi řidičem a chodcem, kdy na řidiče jsou kladeny daleko větší nároky pro úspěšné složení zkoušek v autoškole a získání řidičského oprávnění. Kromě právní úpravy, kterou nalezneme v § 3 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích, nám zákon definuje, že „*provozu na pozemních komunikacích se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním*

²¹ CHMELÍK, J. et. al. *Dopravní nehody*, Plzeň, 2009, s. 345 ,

²² Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). Vyd. 13. Praha. 2014, s. 101.

*schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu. To neplatí, pokud osoba sama nebo jiná osoba učinila taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nedošlo“.*²³

Chodcem tedy může být téměř každý. Proto je velice těžké odhadnout chování a reakce chodců na pozemních komunikacích. Skupinu chodců tvoří lidé různého věku, mravní a rozumové vyspělosti, inteligence, tělesných schopností, apod.

Základní povinnost chodce spočívá v tom, že je povinen se ujistit, zdali může vozovku bezpečně přejít. Jednou z nejčastějších příčin vstupu chodce do vozovky přímo pod kola projíždějícího automobilu je ta, že chodec nevěnuje dostatečnou pozornost svému vstupu do vozovky a dostatečně nevnímá okolní dění a hlavně příjíždějící vozidlo. Tento fakt je z velké části způsoben dnešním uspěchaným stylem života a nepozorností.

Člověk je často myšlenkami a pozorností někde jinde, než by měl být při přecházení komunikace a v jejím bezprostředním okolí. Často se setkáváme se situacemi, kdy chodec vnímá částečně okolní prostor. Takové případy jsou například, když při přecházení komunikace chodec používá mobilní telefon nebo poslouchá hudbu, což také zvyšuje riziko střetu s vozidlem. Často se na nehodě ale podílí nesprávný odhad dané situace v provozu na silnici, přičemž chodec špatně odhadne rychlost blížícího se automobilu, nebo své fyzické schopnosti rychle přejít vozovku (většinou u starších lidí), a do vozovky vstoupí s přesvědčením, nebo lehkomyšlným spoléháním, že vozovku přejde bezpečně. Stejně tak u chodců mnohdy vzniká mylné mínění, že jej příjíždějící řidič vozidla registruje a dokáže na to odpovídajícím způsobem reagovat.

Stavba lidského těla je díky svému skeletu a pokožce do jisté míry chráněna před nežádoucími poškozeními. Pokud při střetu s motorovým vozidlem nedojde ke zranění, můžeme hovořit o velkém štěstí, protože až 90 % střetů chodce s vozidlem končí zraněním či usmrcením. V následujícím statistickém rozboru vycházíme ze statistiky Ministerstva dopravy České republiky, kterou zpracoval BESIP.

²³ Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). Vyd. 13. Praha, 2014, s. 55.

3.2 In-line bruslař je také chodec

Ze zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších změn a předpisů vyplývá, že i jezdec na in-line bruslích je chodec. Vztahují se na něj veškerá pravidla platná jak pro všechny účastníky silničního provozu, tak i konkrétní pravidla pro chodce.

Mezi tyto povinnosti je mimo jiné zařazeno:²⁴

- Pohybuje-li se chodec po stezce, která je označena jako stezka pro chodce a cyklisty, kde je oddělen pruh pro cyklisty a pruh pro chodce, musí využít pouze pruhu pro chodce,
- Pakliže se chodec pohybuje na kolečkových bruslích, nesmí ohrozit ostatní chodce,
- Chodec na kolečkových bruslích by se měl chovat ohleduplně a ukázněně, aby v žádném případě neohrozil život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní,
- V určitém případě může osoba, která se pohybuje na kolečkových bruslích využít pruhu pro cyklisty, musí se při tom ale řídit platnými pravidly včetně světelných signálů.

Při pohybu in-line bruslařů na chodníku může vzhledem k větší rychlosti, než kterou se pohybuje chodec, docházet k situacím střetu. Zvýšené nebezpečí zde vzniká pro osoby staršího věku a pro osoby se sníženou pohybovou schopností. Dalším faktorem vzniku srážky chodce s bruslařem na chodníku je bezesporu fakt, že většina bruslařů neovládá dokonale svou jízdu na bruslích, především techniku brždění.

Na **prevenci** střetů bruslařů s jinými chodci či automobilem, se rozhodně podílí projekty financované např. Karlovarským krajem. Tyto **bezpečnostně preventivní programy** zahrnují výuku dětí na bruslích profesionálními instruktory, především osvojení základních technik bruslení a zastavování. Žáci jsou zpravidla rozděleni do dvou skupin na začátečníky a pokročilé. Instruktory také učí žáky základním zásadám předcházení úrazům.

²⁴ MINISTERSTVO DOPRAVY-BESIP - *IN-LINE bruslaři: Jezdci na in – line bruslích jsou chodci.* [online]. 2012 [cit. 2014-03-25]. Dostupné z: [www.<http://www.ibesip.cz/cz/chodec/rady-a-tipy/in-line-bruslari>](http://www.ibesip.cz/cz/chodec/rady-a-tipy/in-line-bruslari).

Obr. 7. - Výuka jízdy na kolečkových bruslích.²⁵



Hlavní **zásady bezpečné jízdy** na in-line bruslích zní:

- Jezdit na místech, kde nedochází k ohrožení ostatních lidí,
- Vždy používat ochrannou přilbu a chrániče loktů a kolen (na tyto části těla bruslař nejčastěji padá),
- Doporučuje se nosit ochranné rukavice nebo chránič zápěstí.
- Nikdy nepřeceňovat své schopnosti,
- Nikdy se nechytat jedoucího vozidla,
- Přizpůsobit svou jízdu povrchu, po kterém bruslař jede.

3.2.1 Rozbor statistiky počtu zraněných a usmrcených chodců v roce 2012

Z této statistiky, která popisuje mapu dopravních nehod s chodci a jejich následky, vyčteme několik důležitých poznatků. BESIP při tvorbě tohoto dokumentu využil i statistiky Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.

Z pohledu následků dopravní nehodovosti je tento dokument zaměřen na usmrcené, lehce a těžce zraněné chodce. Jako první je třeba vyzdvihnout fakt, že počet usmrcených chodců byl v roce 2012 nejnižší od roku 1993. Počet usmrcených chodců se tento rok zastavil na čísle 146. I když lze zde pozorovat velké snížení počtu obětí

²⁵ „Vlastní fotografie“. – *Výuka jízdy na kolečkových bruslích.*

z řad chodců, je stále číslo 146 hodně vysoké a snaha subjektů, kterých se na prevenci dopravní nehodovosti chodců podílí, nesmí ustávat.²⁶

Ze statistiky můžeme vyzorovat, že nejvíce dopravních nehod s chodci se událo mezi 16. až 19. hodinou. Mezi těmito hodinami bývá často snižená viditelnost. Nechvalně pověstné šero, které je pro oči horší než tma. Narážíme zde opět na pravidlo „vidět a být viděn“. Na toto pravidlo, na které by měl každý chodec, pohybující se v blízkosti pozemních komunikací, neustále myslet. Měl by se snažit odlišit se od okolí pomocí reflexních prvků. Tím vytvoří kontrast, který přijíždějící řidič včas zaregistruje a adekvátně zareaguje.

I přes to, že se tento rok většina dopravních nehod s chodci stala v intravilánu a to téměř 91 %, je riziko usmrcení chodce v extravilánu 5x vyšší. Tento fakt je dán dvěma hlavními faktory. Ten první představuje větší intenzitu pohybu chodců v intravilánu, proto se zde stane většina nehod. Ten druhý vysvětluje 5x větší riziko usmrcení osoby v extravilánu, a to především v důsledku větší rychlosti vozidel a zanedbání použití reflexních materiálů chodci. Plochy intravilánu bývají logicky lépe osvětleny, než plochy extravilánu.²⁷

3.3 Přehlednost přechodů pro chodce

Vliv na bezpečnost chodce při pohybu na přechodu pro chodce má bezesporu přehlednost okolí přechodu. Vybudování přechodu pro chodce na nevhodném místě má vliv na dopravní nehodovost v dané lokalitě. Je také možné, že je místo na vybudování přechodu vhodné, avšak díky různým překážkám je zhoršena viditelnost chodce. Touto překážkou může být například městská zeleň. Tato problematika přísluší do kompetencí orgánů v oboru silniční dopravy. Každý občan může vznést podnět k těmto orgánům a oznámit tak úsek, který se mu nezdá bezpečný. Orgány se podnětem budou zabývat a případně podniknou opatření, jež vedou ke zvýšení bezpečnosti v dané lokalitě.

²⁶ BESIP - CHODCI. *Základní poznatky statistických ukazatelů chodců v roce 2012* [online]. [cit. 2014-03-24]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-ceske-republice/dopravni-nehodovost-v-roce-2012/chodci>.

²⁷ CHODCI. *Základní poznatky statistických ukazatelů chodců v roce 2012* [online]. [cit. 2014-03-24]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-ceske-republice/dopravni-nehodovost-v-roce-2012/chodci>.

V obci Příbram se nachází přechod pro chodce, který byl po vybudování dlouhé měsíce poměrně rizikový. V přehlednosti zde bránila již zmiňovaná městská zeleň. Řidič, jedoucí s vozidlem po ulici Čs. Armády, který odbočoval vpravo na nádraží, spatřil chodce až na poslední chvíli před přechodem. Při odbočování z ulice Čs. armády na nádraží vede silnice do kopce a řidiči tedy jezdí v tomto úseku s přidáním plynu, což vede k delší brzdné dráze.

Obr. 8. – Nepřehledný přechod pro chodce.²⁸



Fotografie č. 8 je upravená, aby zobrazovala situaci, kdy ještě zeleň nebyla vysekána a úsek byl velice nepřehledný. Řidič přijíždějící z tohoto směru a odbočující vpravo, nemá šanci chodce vidět. Stejně tak chodec nemá šanci vidět přijíždějící automobil. Na tomto úseku došlo k úpravám zeleně a nyní vypadá takto.

Obr. 9. – Úprava zeleně - přehlednější úsek.²⁹



²⁸ „Vlastní fotografie.“

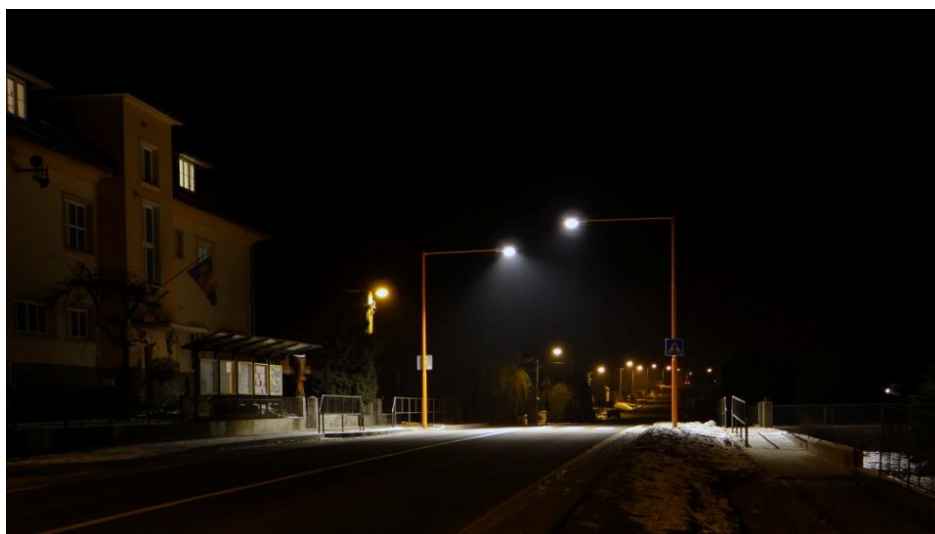
²⁹ „Vlastní fotografie.“

Z fotografie je patrné, jak se přehlednost přechodu pro chodce zlepšila. I když v rozhledu stále brání elektrický sloupek a poštovní schránka, je úsek jednoznačně bezpečnější.

3.3.1 Osvětlení přechodu pro chodce

Pro zvýšení bezpečnosti chodců se přechody pro chodce osvětlují. V rámci územně samosprávných celků se rozhoduje o pořadí osvětlování co největšího počtu přechodů, jelikož to několikanásobně zvyšuje bezpečnost chodců při přecházení vozovky při snížené viditelnosti, hlavně potom v noci. Na následujícím obrázku je vidět úsek, kde by bez osvětlení přechodu bílými světly, přechod splynul s okolní tmou, a přijíždějící řidič by chodce zpozoroval jednoznačně hůře, než při osvětlení přechodu. Jednoduše řečeno, přechody bez dostatečného osvětlení představují pro chodce, při snížené viditelnosti smrtelně nebezpečné riziko. Dopravní policie v současné době registruje 243 rizikových přechodů.³⁰

Obr. 10. – Osvícený přechod pro chodce³¹



Na projektu osvětlování přechodů se aktivně podílí firma ČEZ. Na svých webových stránkách dokonce vytvořila anketu, ve které může každý občan zvolit přechod, který je z jeho pohledu nutné osvětlit. Z každého regionu se poté vybraly 3 přechody, s nejvyšším počtem hlasů, které ČEZ osvětlil. Další dvě nejrizikovější místa vybrala odborná komise.

³⁰ ČEZ-ČEZ regiony, a.s., [online]Copyright 2013 –[cit. 2014-03-11]. Dostupné na [www:<http://www.cezregiony.cz>](http://www.cezregiony.cz).

³¹ ČEZ-Fotografie-Osvícený přechod pro chodce.[online].Copyright 2013.[cit. 2013-12-4]. Dostupná na [www:<http://www.cezregiony.cz>](http://www.cezregiony.cz).

Celý projekt probíhá v úzké spolupráci tří subjektů:³²

- a) Akciová společnost ČEZ
- b) Policie České republiky
- c) BESIP

Výsledkem spolupráce těchto třech subjektů bylo vybudování 70 osvětlení přechodů. Projekt byl financován grantem Nadace ČEZ.

3.4 Stav pozemní komunikace

Stav pozemní komunikace téměř vždy ovlivňuje okolnosti dopravní nehody. Tímto stavem rozumíme jednak technický stav vozovky, tak aktuální stav způsobený meteorologickými a povětrnostními vlivy. Právní vyjádření pozemní komunikace najdeme v zákoně č. 13/2007 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších změn a novel. Z tohoto právního předpisu vyplývá, co to vlastně pozemní komunikace je. Zákon o pozemních komunikacích ji definuje následovně: „*pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“³³

Tento zákon také rozděluje komunikace do čtyř kategorií a to podle druhu využití. Tyto kategorie jsou:

- Dálnice
- Silnice
- Místní komunikace
- Účelové komunikace

Důležitý je zde fakt, že o zařazování komunikace do dané kategorie určuje stav právní, nikoli faktický. V praxi to může znamenat například to, že účelové komunikace, kde je daleko menší maximální povolená rychlost a nehody nemívají tak fatální

³² ČEZ, *ČEZ regiony, a.s.*, [online] Copyright 2013-[cit. 2014-03-11]. Dostupné na [www:<http://www.cezregiony.cz>](http://www.cezregiony.cz).

³³ FASTR, P. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, se souvisejícími a prováděcími předpisy*. 10. aktualiz. a rozš. vyd. podle stavu k 1.2.2010, s. 224.

následky, jsou v daleko lepším stavu než dálnice, kde je maximální povolená rychlost 130 km/h. V tomto případě může mít stav pozemní komunikace zvýšený podíl na vzniku a následcích dopravní nehody.³⁴

Například na Slovensku provedli redaktoři jednoho předního slovenského deníku průzkum u řady odborníků z odboru dopravy, zaměřený na otázku: „Jak snížit počet mrtvých na silnicích?“ Přední slovenští odborníci na dopravu, mezi kterými byl například Jozef Gnap či dopravní psycholog Karol Kleinmann, se shodují v několika bodech, které by podle nich měly vliv na snížení počtu tragických dopravních nehod. Jozef Gnap, profesor na univerzitě v Žilině, říká, že zlepšení kvality silnic časově zaostává za růstem intenzity dopravy. Dopravní psycholog pan Karol Kleinmann si myslí, že je nutné: *„Vytvorenie centra dopravných informácií, inteligentné riadenie dopravy, zlepšenie cestnej infraštruktúry a ďalšie vzdelávanie vodičov sú základné úlohy, ktoré môžu znížiť počet dopravných nehôd a jej následkov. Na znižovaní počtu dopravných nehôd sa nepodieľa iba polícia, ale aj vodič, vozidlo, vozovka, legislatíva, infraštruktúra.“*³⁵

V dalších evropských funguje mnoho programů, které se zabývají především vzděláváním a práce s řidiči. Už dávno se zde nepoužívají jen finanční sankce, které řidiče nenaučí ovládat auto na mokré vozovce. Program školy smyku však tyto dovednosti řidiče naučí.

3.5 Vozidlo a jeho řidič

Při dopravních nehodách, kde figuruje jako hlavní faktor vzniku nehody vozidlo, se jedná zpravidla o technickou závadu na vozidle. Technický stav vozidla je mnohdy svými majiteli nebo jinými osobami, které užívají vozidlo, zanedbáván. Takto benevolentní přístup k údržbě vozidla, oddalování termínu oprav, ba jen podcenění drobných závad, mohou mít za následek vznik dopravní nehody. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích vymezuje jasná pravidla, jimiž by se měl řidič

³⁴ KRAJSKÝ ÚŘAD - *Seminář k zákonu č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích pro základní silniční správní úřady obcí I. Typu* [online],[cit. 2014-03-13]. Dostupný na [www.<http://www.krkalovehradecky.cz/assets/krajsky-urad/.../osnova_seminare.doc>](http://www.krkalovehradecky.cz/assets/krajsky-urad/.../osnova_seminare.doc).

³⁵ NOVOTNÝ, T., *Ako znížiť počet mŕtvych na cestách, spýtali sme sa odborníkov.*[online].Vyd. 17.7.2012.[cit.-2014-02-12]. Dostupné na [www.<http://auto.sme.sk/c/6445114/ako-znizit-pocet-mrtvych-na-cestach-spytali-sme-sa-odbornikov.html#ixzz2xSVepHRR>](http://auto.sme.sk/c/6445114/ako-znizit-pocet-mrtvych-na-cestach-spytali-sme-sa-odbornikov.html#ixzz2xSVepHRR).

řídít, aby kvůli špatnému technickému stavu svého vozidla neohrozil bezpečnost a plynulost silničního provozu a tím nezpůsobil dopravní nehodu. Hlavní povinnosti vyplývající z tohoto zákona pro řidiče jsou tato:

- Užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem,
- Přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla nebo fyzickým schopnostem zvířete,
- Odstranit na místě závadu, zjistí-li řidič během jízdy, že vozidlo nebo jen náklad nesplňují stanovená pravidla,
- Učinit taková opatření, aby nebyla při jízdě ohrožena bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Tyto kroky bezesporu preventivně působí na ohrožení bezpečnosti silničního provozu a vznik dopravní nehody. V praxi bohužel vidáme často fakt, že řidič, jehož vozidlo zcela zjevně nesplňuje podmínky provozu na pozemních komunikacích, otálí s opravou vozu až do doby, kdy to přímo ovlivňuje jeho jízdu.³⁶

Pozitivní přínos prevence dopravní nehodovosti v závislosti na technickém stavu vozidla je dle mého názoru zpřísnění kontrol STK (stanice technické kontroly). Dnes je bohužel běžnou praxí, že technickou kontrolou projde vozidlo, které nesplňuje zákonné podmínky provozu na pozemních komunikacích. Dokonce kontrolou prochází i vozidla, která ani nejsou přítomna na místě STK (stanice technické kontroly, dále jen „STK“). Tento fakt je často spojen s korupcí. Mělo by zde dojít k právní úpravě, která rozvine pravomoci orgánů územně samosprávných celků, které by mohly s Policií České republiky provádět kontroly dodržování zákona v místech STK.

Řidič vozidla, by měl být po celou dobu jízdy plně soustředěný, aby mohl přijímat a vnímat informace z vnitřního i vnějšího prostředí. Vnitřním prostředím je myšlen interiér automobilu a vnějším prostředím je myšlen provoz na pozemních komunikacích. Na veškeré podněty by měl být řidič schopen po vyhodnocení správně reagovat. Dokonce i sebemenší ztráta pozornosti, či neschopnosti ovládat své vozidlo, může mít při vzniku dopravní nehody vážné následky. V současné době je věnována

³⁶ CHMELÍK, J. et. al. *Dopravní nehody*, Plzeň, 2009, s. 187.

pozornost reklamním billboardům a plakátům poblíž dopravních cest a snaha o jejich redukci.³⁷

Z rozdělení místních komunikací do čtyř tříd vyplývá, že komunikace IV. třídy je primárně určená pro pohyb chodců. Jedná se o chodník. Při pohybu po chodníku je chodec, jakožto velice zranitelný účastník provozu na pozemních komunikacích, chráněný, protože tato komunikace je především určená pro pohyb chodců, není-li stanoveno jinak. Ve vztahu k chodci zákon vymezuje řidičům tato základní pravidla. Jedním z nejdůležitějších pravidel je povinnost řidiče, s výjimkou řidiče tramvaje, umožnit chodci, který se nachází na přechodu pro chodce nebo je tu předpoklad, že ho použije, nerušené a bezpečné přejítí vozovky. Zároveň také pro řidiče vyplývá povinnost, že nesmí být ohrožen ani chodec, který přechází pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje svým vozidlem. Chodec nesmí být ohrožen řidičem ani v případě, kdy tento odbočuje na místo, které leží mimo pozemní komunikaci, nebo když na pozemní komunikaci z tohoto místa vjíždí.³⁸

U některých poslanců se dokonce objevily návrhy, které by ukládaly tuto povinnost i řidičům tramvají. Z praktického hlediska je to ovšem téměř nereálné. Tento fakt je dán především dlouhou brzdou dráhou tramvaje, kvůli její velké hmotnosti. Dále je tramvaj brána jako drážní vozidlo, tudíž podobně jako vlak, který také nedává chodcům přednost. Řidič by při zpozorování chodce v kolejišti mnohdy nestihl včas zabrzdit a došlo by ke střetu. Při přecházení tramvajového pásu by tedy chodec měl postupovat zvláště obezřetně a situaci dobře odhadnout. Přecházet by měl chodec kolejiště vždy kolmo.³⁹

³⁷ GILLERNOVÁ I., KEBZE V., RYMEŠ M., *Psychologické aspekty změn v české společnosti*, 1.vydání, Praha, 2011, 256 s.

³⁸ CHMELÍK, J. et. al. *Dopravní nehody*, Plzeň, 2009, s. 230.

³⁹ KÉZROVÁ, E., Zelená vlna, *Motoporaďna rádia Český rozhlas*, 4.11.2010 [online], [cit. 2014-01-14]. Dostupné z [www.<http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/motoporaďna/_zprava/806590>](http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/motoporaďna/_zprava/806590).

4 DOPRAVNÍ NEHODA

Vznik dopravní nehody je zapříčiněn určitým jevem. Tento jev lze chápat z teoretického hlediska subjektivně i objektivně. Zpravidla se jedná o každý jev, bez něhož by škodlivý následek dopravní nehody nenastal. Jako objektivní jev vzniku dopravní nehody můžeme chápat technický stav vozidla. Samotné selhání účastníků dopravní nehody můžeme označit jako jev subjektivní. Při dopravní nehodě mnohdy dochází k setkání několika faktorů, jež ovlivňují vznik a průběh dopravní nehody. V předmětu této práce, která se týká nehod s chodci, dochází k nebezpečné situaci, pokud dojde ke střetu vozidla s chodcem. Tato situace předpokládá, že dojde k porušení povinnosti uložené zákonem buď ze strany řidiče vozidla, nebo ze strany chodce. V případě, že by tito účastníci pravidla v plné míře dodržovali, věnovali by provozu na pozemních komunikacích potřebnou míru pozornosti a předvídavosti, k nežádoucím situacím, dopravním nehodám, by nedocházelo. Tento stav je bohužel z praktického hlediska nemožný, a tudíž dochází ke střetům chodců s vozidly.⁴⁰

Ze základního právního předpisu, který se týká dopravy, což je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, konkrétně z § 47 vyplývá, že dopravní nehodou je *„událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu“*.⁴¹

Z této zákonné definice vyplývají čtyři základní znaky, aby nežádoucí situace byla skutečně dopravní nehodou:

- Událost se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci,
- Situace vznikla v důsledku vozidla v pohybu,
- Při nehodě došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo škodě na majetku,
- Existence přímé souvislosti mezi vozidlem v pohybu a újmě na zdraví či škodě na majetku.

⁴⁰ CHMELÍK, J. et. al. *Dopravní nehody*, Plzeň, 2009, s 210.

⁴¹ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A.: *Zákon o silničním provozu s komentářem*, Praha 2011, s. 73.

4.1 Porušení povinností řidičů a chodců

Vybrané povinnosti řidičů a chodců jsou popsány v předchozích kapitolách. Porušením těchto zákonných povinností se účastníci dopouštějí protiprávního jednání. Za toto protiprávní, neboli také deliktní, jednání lze uložit podle zákona sankci. To samozřejmě za předpokladu, že je pachatel deliktu pravomocně uznán vinným. Pachatel však není trestně odpovědný, nespĺňuje-li podmínky trestní odpovědnosti, nebo spáchal-li čin jinak trestný, u kterého trestnost zaniká. Z hlediska problematiky dopravních nehod s chodci rozlišujeme tyto dva hlavní druhy protiprávního jednání:⁴²

- a) Přestupky,
- b) Trestné činy.

Pojem přestupek definuje § 2, odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Definice přestupku z hlediska tohoto zákona zní: „*Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.*“⁴³

Přesnou definici trestného činu nalezneme v § 13 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, ve znění pozdějších předpisů. Odstavec (1) tohoto paragrafu definuje trestný čin takto: „*Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.*“⁴⁴

Dopravní nehoda bývá událost neočekávaná, avšak předvídatelná. Zpravidla k dopravní nehodě dojde po porušení či zanedbání pravidel silničního provozu daných zákonem. V drtivé většině případů se pro účastníky nehody jedná o moment překvapení. Nutno říci, že u dopravních nehod se s převážnou většinou jedná o delikty nedbalostní, nikoli úmyslné.

⁴² HENDRYCH, D., *Právní slovník*. 3., podstatně rozš. vyd. V Praze, 2009, xxii, 1459 s.

⁴³ HORZINKOVÁ, E. a KUČEROVÁ H. *Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou a přehled zákonů obsahujících skutkové podstaty přestupků*. 2. vyd. Praha, 2011, s. 480.

⁴⁴ JELÍNEK, J. a KUČEROVÁ, H. *Trestní zákoník a trestní řád: s poznámkami a judikaturou : Zákon o soudnictví ve věcech mládeže ; Zákon o výkonu vazby ; Zákon o výkonu trestu odnětí svobody ; Advokátní tarif*. 1. vyd. podle stavu k 1.1. 2010. Praha: Leges, c2009, s. 23.

Nedbalost dělíme v souladu se zákonnými normami na vědomou, nevědomou a hrubou. Vědomá a nevědomá nedbalost mají společnou absenci vůle – pachatel nechce svým jednáním způsobit škodlivý následek, a dokonce ani není srozuměn s tím, že jej způsobí. Prvek nedbalostního zavinění je postaven na složce vědění. Kdy pachatel věděl nebo nevěděl, že může škodlivý následek způsobit. U nedbalosti vědomé však bez přiměřených důvodů spoléhal, že porušení či ohrožení nezpůsobí a u nedbalosti nevědomé toto porušení či ohrožení vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Až od roku 2010 zná český právní řád nedbalost hrubou. Definicí hrubé nedbalosti nalezneme v § 16 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku. Vymezení zní: „*trestný čin je spáchán z hrubé nedbalosti, jestliže přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákoníkem*“.⁴⁵

Při vzniku a průběhu samotné dopravní nehody sledujeme dva znaky. Jedná se o nehodové jednání a nehodovou událost. Nehodové jednání spočívá v konání či opomenutí, jež způsobí dopravní nehodu. Jedná se o subjektivní stránku. Nehodová událost je příhoda, kdy se projeví průběh a následek nehody v dopravě.

Obr. 11. – Demontrace - dopravní nehoda s chodcem⁴⁶



⁴⁵ JELÍNEK, J. a KUČEROVÁ, H. *Trestní zákoník a trestní řád: s poznámkami a judikaturou: Zákon o soudnictví ve věcech mládeže ; Zákon o výkonu vazby ; Zákon o výkonu trestu odnětí svobody ; Advokátní tarif*. 1. vyd. podle stavu k 1.1. 2010. Praha, 2009, s. 29.

⁴⁶ ČESKÝ ČERVENÝ KŘÍŽ. *Dopravní nehoda s chodcem*. [online]. 2009.[cit. 2014-03-18] Dostupné na [www.<http://http://www.cck-brno.cz/clanek-6-173-simulovana-dopravni-nehoda-akce.html>](http://www.cck-brno.cz/clanek-6-173-simulovana-dopravni-nehoda-akce.html).

4.2 Služba dopravní policie

V rámci Policie České republiky je zřízena služba dopravní policie. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky metodicky řídí nižší útvary na krajské, okresní či městské úrovni (ve statutárních městech). Dopravní inspektoráty jsou součástí vnější služby jednotlivých územních odborů v rámci krajských ředitelství Policie České republiky. Předmětem činnosti služby dopravní policie je dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, šetření dopravních nehod a projednávání přestupků v dopravě. Dopravní policisté se zabývají přímým dohledem nad plynulostí a bezpečností silničního provozu, šetří dopravní nehody a plní úkoly v rámci spolupráce se správními orgány na úseku pozemních komunikací a stanovení dopravního značení. Služba dopravní policie postupuje při své činnosti v souladu s platným právním řádem České republiky. Její činnost upravují především tyto zákony:

- Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky,
- Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích,
- Zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád,
- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník,
- Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

V praxi to znamená, že dopravní policisté provádí především hlídkovou činnost, kdy odhalují dopravní přestupky, měří rychlost a řídí provoz na pozemních komunikacích. Dopravní policisté jsou vyškoleni a obsluhují technické prostředky pro měření rychlosti, obrazovou dokumentaci chování účastníků silničního provozu a vážení vozidel. Jako jediní se zabírají šetřením dopravních nehod.

Úkoly, které vyplývají pro dopravní policisty v souvislosti s dopravními nehodami, spočívají především v:

- Zajištění místa dopravní nehody, opatření proti vzniklému nebezpečí,
- Poskytnutí první pomoci zraněným osobám, spolupracovat s dalšími složkami IZS (integrovaný záchranný systém),
- Zajištění majetku zraněných osob,
- Uzavření místa dopravní nehody a zajištění stop proti poškozování,

- Ohledání místa dopravní nehody,
- Zjištění totožnosti účastníků dopravní nehody a svědků,
- Provedení orientační dechové zkoušky či testu na přítomnost omamných a psychotropních látek v těle,
- Provedení dalších nutných úkonů (např. zajistit pronásledování účastníka dopravní nehody, který z místa ujel nebo utekl),
- Obnovení bezpečnosti a plynulosti provozu.

Výsledkem šetření dopravní nehody jsou tyto jednotlivé položky:

- Protokol o dopravní nehodě,
- Plánek dopravní nehody,
- Detailní fotodokumentace z místa dopravní nehody,
- Úřední záznamy o všech provedených úkonech,
- Vyhodnocení důkazů, které policejní orgán zajistil.

4.3 Šetření dopravních nehod Policií ČR

K šetření dopravních nehod je v České republice ze zákona příslušný policejní orgán, který je také oprávněn projednávat přestupky, jež vzniknou na úseku plynulosti a bezpečnosti silničního provozu v blokovém řízení. Ve správním řízení projednává policejní orgán přestupky jen v případě, že mu toto oprávnění uloží zákon. Při dopravních nehodách dochází často k újmě na zdraví, a proto policejní orgán většinou nekoná hlavní rozhodnutí v dané věci. Ze zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích v ustanovení § 58 vyplývá pro policejní orgán pravomoc šetření dopravní nehody a zjištění pachatele přestupkového jednání. Dále také zajistit veškeré nezbytné důkazní prostředky pro dokazování ve správním řízení. Zajištění důkazních prostředků na místě dopravní nehody je zásadní rozhodující faktor při rozhodování správního orgánu. O všech zjištěných skutečnostech na místě dopravní nehody je policejní orgán povinen sepsat úřední záznamy, které jsou přiloženy k oznámení správnímu orgánu. Zákonná lhůta pro oznámení o přestupku správnímu orgánu je v současné době třicet dnů. Tato zákonná lhůta je počítána ode dne, kdy se policejní orgán o přestupku dozví. Mezi hlavní náležitosti tohoto oznámení jsou základní údaje o kvalifikaci přestupkového jednání, důkazní prostředky zajištěné policejním orgánem na místě nehody a osoba podezřelého ze spáchání přestupku.

Policejní orgán prověřuje druh protiprávního jednání a zkoumá, zdali nebyl spáchán trestný čin. Z hlediska této práce se zaměříme na újmu na zdraví chodce. Policejní orgán shromažďuje a zajišťuje všechny potřebné důkazy pro případné trestní řízení. Řádně tedy musí objasnit skutkový stav věci. Zásada „*In dubio pro reo*“, neboli „*v pochybnostech ve prospěch viníka*“ nám říká, že veškeré, byť jen malé, nesrovnalosti, které vytváří pochybnosti o vině pachatele, jsou v jeho prospěch.

Tuto povinnost ukládá policejnímu orgánu ustanovení § 158 odst. 1 zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (dále jen trestní řád), ve znění pozdějších předpisů. V ustanovení tohoto paragrafu nalezneme, že: „*na základě vlastních poznatků, trestních oznámení i podnětů jiných osob a orgánů, na jejichž podkladě lze učinit závěr o podezření ze spáchání trestného činu, učinit všechna potřebná šetření a opatření k odhalení skutečností nasvědčujících tomu, že byl spáchán trestný čin, a směřující ke zjištění jeho pachatele; je povinen činit též nezbytná opatření k předcházení trestné činnosti*“.⁴⁷

Tento zákon také ukládá povinnost OČTŘ (orgánům činných v trestním řízení) prověřit všechny důležité skutečnosti, o kterých se dozví i v případě doznání pachatele.

Pokud se policejní orgán vzhledem k prověřovaným skutečnostem dozví, že byl spáchán trestný čin, neprodleně o této skutečnosti vyhotoví záznam. Tuto povinnost policejního orgánu nalezneme v ustanovení § 158 odst. 3 zákona č. 141/1961 Sb., Trestná činnost, která je páchaná v souvislosti s dopravními nehodami s chodci, má značná specifika, kterými se liší od jiných protiprávních jednání. Jedná se zde především o osobu pachatele, jeho jednání a zavinění a souhrn příčin a podmínek, za kterých nehoda vznikla.⁴⁸

4.4 Dokumentace a zajištění stop na místě dopravní nehody

Na místě dopravní nehody vzniká pro policejní orgán, jakožto jednu ze tří základních složek integrovaného záchranného systému, mnoho úkolů. Když pomineme úkoly primární, jež jsou vyjmenovány v předešlých odstavcích (např. poskytnutí první pomoci zraněným), spočívají úkoly především v ohledání místa dopravní nehody a její zadokumentování. Součástí ohledání je tzv. zaměření místa nehody, kdy si policista stanoví výchozí pevný bod měření. Tento bod se zpravidla určuje na neměnném stálém

⁴⁷ JELÍNEK, J. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. vydání. Praha, 2009, s. 702.

⁴⁸ STRAUS, Jiří. *Kriminalistická metodika*. Plzeň, 2006, s. 204.

objektu. V praxi se tím myslí nejčastěji roh budovy, elektrický sloup, apod. Nedoporučuje se při určování tohoto bodu využívat stromy.

Bod měření je stanoven z toho důvodu, že by byla potřeba udělat znovu rekonstrukci dopravní nehody. Myšleno samozřejmě na tom samém konkrétním místě, kde se skutek odehrál.

Nezbytně nutné je v případě ohledání místa dopravní nehody stanovení ohledávaného okruhu. Zde se budou sledovat především příjezdové a příchodové cesty účastníků dopravní nehody. Co se týče stop na místě dopravní nehody, zjišťuje a dokumentuje policejní orgán ty stopy, jež mají příčinnou souvislost s dopravní nehodou. Pokud jsou zde u určitých stop pochybnosti o příčinné souvislosti, zadokumentují se i tyto.

V případě této práce, která se věnuje dopravním nehodám s chodci, se policejní orgán zaměřuje na poškození automobilu, které se zvláště zadokumentuje. Nejčastěji poškozené části automobilu při dopravní nehodě s chodcem je přední kapota s nárazníkem a čelní sklo.

Správným zadokumentováním všech stop a dalších důkazních prostředků na místě dopravní nehody se výrazně ulehčí proces dokazování. Z hlediska dopravní nehody se rozdělují stopy na materiální a paměťové.

4.4.1 Paměťové stopy

Stopy paměťové vznikají v mysli zúčastněných osob, v tomto případě účastníků dopravní nehody, kteří danou událost vnímají zprostředkovaně svými smysly. Tyto informace se vytěžují pomocí výslechu. Paměťové stopy mají bezesporu materiální charakter, protože dochází ke změně biochemického charakteru složení jednotlivých mozkových buněk. Z praktického hlediska však tyto změny nejsou doposud exaktně vyhodnotitelné. Častým jevem bývají odlišnosti ve výpovědích zúčastněných osob, avšak popisují stejnou událost.

Každý vnímá nehodu jinak a nachází se v jiném psychickém a citovém rozpoložení. Další fakt, který tuto skutečnost ovlivňuje je schopnost vnímání, fixování, vybavování a reprodukce paměťové informace. Vyjmenované vlastnosti určují charakter osoby. Účastníci si vytváří svůj subjektivní pohled na situaci, který formuje verzi, později reprodukovanou při výslechu. Čím větší je rozestup mezi výpovědí a nehodou, tím víc může být výpověď neúplná, jelikož dochází k horšímu vybavení si události v mysli účastníka.

Výpověď svědka může být výrazně ovlivněna traumatizujícím zážitkem z nehody. Traumatizující zážitek, který vznikne například při smrti osoby blízké při nehodě, může ovlivnit objektivní realitu nehody při výslechu. Paměťové stopy nelze zpravidla využívat opakovaně. Z opakovaných výpovědí k jedné události vznikají irelevantní informace.⁴⁹

4.4.2 Materiální stopy

Policista si musí uvědomit, jaké stopy na místě dopravní nehody lze vůbec nalézt. Obecně typickými stopami vznikajícími na místě dopravní nehody jsou:

1. Stopy na vozovce,
2. Stopy na zúčastněných vozidlech,
3. Stopy na ostatních objektech,
4. Stopy na tělech poškozených,
5. Stopy po kolejových vozidlech na kolejnicích.

U dopravních nehod s chodci se především soustředíme na první čtyři body. Pořadí vyhledávání a zajišťování jednotlivých stop zákon neupravuje.⁵⁰

Záleží na konkrétní situaci a konkrétním policistovi, jaký přístup si zvolí. Po oznámení dopravní nehody je většinou místo nehody zřejmé. I když policisté přijíždějí k dopravní nehodě zpravidla za užití VRZu (výstražné zvukové a rozhlasové zařízení), v bezprostředním okolí nehody musí dbát zvýšené opatrnosti a svůj vůz zastavit na vhodném místě s rozsvíceným modrým majákem. Takový přístup přijíždějící hlídky může zamezit poškození některých materiálních stop. Prvotní úkony hlídky na místě směřují k poskytnutí první pomoci zraněné osoby a zjištění její totožnosti. Pokud byla osoba transportována posádkou zdravotnické záchranné služby do nemocničního zařízení na ošetření, musí policisté zjistit do jakého. V případě, že to zdravotní stav zraněného chodce dovoluje, provede policista orientační dechovou zkoušku na přítomnost alkoholu. Pakliže osoba jeví známky požití omamné či psychotropní látky, provede policista také test na přítomnost těchto látek v těle. To samé policista provádí u řidiče havarovaného vozidla. Policista se snaží o krátký prvotní výslech od účastníků nehody, aby zjistil okolnosti dopravní nehody. Okolnosti nehody

⁴⁹ STRAUS, Jiří. *Úvod do kriminalistiky*. Plzeň, 2004, s 91-92.

⁵⁰ STRAUS, Jiří. *Kriminalistická metodika*. Plzeň, 2006, s. 208.

mohou samozřejmě objasnit i svědecké výpovědi svědků, které policejní orgán na místě také zajistí. Úkolem policie je zjištění, zdali nebylo manipulováno s vozidlem před příjezdem hlídky. Pokud policisté zjistili, že s objekty manipulováno bylo, nesnaží se uvést věci do původního stavu. Situaci zadokumentují ve stavu, v jakém je při jejich příjezdu. Z výpovědi se snaží policisté zjistit co nejpřesnější průběh a stav nehody před příjezdem hlídky.

1. Stopy na vozovce

Stopy na vozovce lze rozdělit do několika skupin. Jedná se o stopy jízdy vozidla, brzdné stopy, blokovací stopy, stopy smyku, stopy dření a vlečení, rýhy. Pro úplnost je třeba zmínit stopy obuvi a stopy biologické.

Stopy jízdy vozidla zanechávají kola vozidla, která se otáčejí ve směru jízdy. Kvalita zanechaných stop závisí na mnoha faktorech. Mezi hlavní faktory řadíme kvalitu pneumatik, stav vozovky a v neposlední řadě váhu vozidla. Stopa jízdy vozidla, hlavně její tvar a reliéf dezénu zanechaný na vozovce, zcela odpovídá skutečnosti. Tento faktor je významný při pátrání po pachateli, který z místa dopravní nehody ujel. V těchto případech je možné zjistit z jízdní stopy základní markanty, např. poškození či nepravidelnost dezénu.⁵¹

Brzdné stopy nám vznikají na vozovce otáčejícími se koly, kdy řidič brzdí, avšak nedojde k blokaci kol. Blokaci kol při prudkém brždění zamezuje antiblokovací brzdící systém „ABS“. Systém, původně vyvinutý pro leteckou dopravu, měl zamezit blokaci kol letadla při brždění. Dnes je běžně využíván v automobilovém průmyslu. Jestliže řidič naplno sešlápne brzdový pedál, nedojde zde díky ABS k blokaci kol, a tudíž řidič může měnit směr jízdy a vyhnout se tak případné srážce s chodcem. Nevýhodou tohoto systému je fakt, že na suchém povrchu vozovky prodlužuje brzdnou dráhu. Výhodou zde však zůstává výrazné zkrácení brzdné dráhy na mokřím, zmrzlém či zasněženém povrchu. Při procesu brždění dochází k otisku pneumatiky na povrch vozovky. Zpravidla se otisk pneumatiky rozmazává a tvar dezénu je deformovaný.⁵²

Blokovací stopy se tvoří zablokovanými, tedy neotáčejícími se koly. Třením blokováných kol o vozovku vzniká tmavý pruh viditelný pouhým okem. Tato stopa se

⁵¹ STRAUS, Jiří. *Kriminalistická metodika*. Plzeň, 2006, s. 208.

⁵² STRAUS, Jiří. *Kriminalistická metodika*. Plzeň, 2006, s. 209.

dá dobře zadokumentovat fotografiemi. Pro účely zjištění rychlosti jízdy vozidla před srážkou je nutné zjistit délku brzdné dráhy, stav a polohu vozovky (nachází-li se na rovném či šikmém úseku), technický stav pneumatik vozidla a účinnost brzd.⁵³

Stopy smyku vznikají v souvislosti s pohybem vozidla do strany a vpřed. Důvody smyku mohou být například nepřiměřeně rychlá jízda, prudký pohyb volantem nebo náhlé brždění na kluzké vozovce. Vozovka může být kluzká například z důvodu náledí či mokrého listí.⁵⁴

Na situace, kdy se vozidlo dostane do smyku, může řidiče připravit centrum bezpečné jízdy se svou školou smyku. Jedním z největších a nejkompexnějších center bezpečné jízdy je v České republice Polygon Most. Během praktických vyučovacích programů se řidiči učí ovládat své vozidlo v krizových momentech na kluzkých plochách, apod. Nejprve však instruktoři učí řidiče seznámit se s druhem vozidla a tím vyžadovaným stylem jízdy. Účastníci kurzu si osvojují poznatky nabyté v teoretické části. Po té se na cvičných rozlehlých plochách učí bezpečně manévrovat s vozidlem. Celou dobu jsou přítom v kontaktu s instruktory pomocí vysílaček. Součástí těchto manévru je brždění, průjezd zatáčkou a brždění v zatáčce, vyhýbací manévry, zvládnutí smyku a aquaplaningu. Tyto situace jsou realizovány tak, aby se co nejméně lišily od reality.

Při šetření dopravních nehod s účastí chodce se policisté mimo jiné zaměří na chování chodce v silničním provozu, na míru předvídatelnosti nehodové situace ze strany řidiče a na chování ostatních účastníků silničního provozu i účastníků dopravní nehody, apod.⁵⁵

⁵³ STRAUS, Jiří. *Kriminalistická metodika*. Plzeň, 2006, s. 209.

⁵⁴ STRAUS, Jiří. *Kriminalistická metodika*. Plzeň, 2006, s. 209.

⁵⁵ STRAUS, Jiří. *Kriminalistická metodika*. Plzeň, 2006, s. 214.

5 ROZBOR DOPRAVNÍ NEHODY A PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ

V květnu roku 2011 došlo v Plzni k dopravní nehodě autobusu s chodcem. Nehodě předcházelo vysazení z vozidla nezletilého dítěte jeho otcem na zcela nevhodném místě v křižovatce. Otec vezl své dítě v ranních hodinách do školy osobním automobilem. Dítě po vystoupení muselo cestou do školy přejít přes frekventovanou komunikaci. Do začátku výuky zbývalo pár minut a dítě pospíchalo a nevěnovalo dostatečnou pozornost provozu na silnici. Chodec v místě přechodu vběhl na přechod v době, kdy místem projížděl autobus městské hromadné dopravy. Chodec se nerozhlédl a ani se nedíval přes přechod. Chodec narazil do pravé přední boční části autobusu.

Obr. 12. – Dopravní nehoda.⁵⁶



Nehoda byla ihned oznámena na tísňovou linku 158. Operační důstojník ihned vyrozuměl službu dopravní policie a ZZS (zdravotnickou záchrannou službu) s lékařem. Lehce zraněný nezletilý chodec byl transportován posádkou ZZS na ošetření do fakultní nemocnice. Hlídka dopravního inspektorátu dorazila na místo dopravní nehody a začala se šetřením nehody. Hlídka provedla nezbytné úkony k šetření dopravní nehody. Zajištěné stopy na chodníku byly označeny sprejem oranžové barvy a hlídka provedla fotodokumentaci celé nehody. Hlídka zjistila, že na autobusu nevznikla žádná hmotná škoda. Později bylo zjištěno, že na oblečení zraněného chodce vznikla hmotná škoda

⁵⁶ Fotografie – Policie České republiky.

zhruba 500,- Kč. Po zákonné výzvě byla u řidiče autobusu v souladu se zákonem provedena orientační dechová zkouška přístrojem Dräger 7510 s negativním výsledkem. Vzhledem k věku nezletilého chodce u něj nebyla provedena orientační dechová zkouška. Po provedení všech úkonů ze strany policejního orgánu mohl autobus pokračovat dál po své trase.

Obr. 13. – Stopy u dopravní nehody.⁵⁷



Ze šetření policejního orgánu vyplynulo, že technická závada, jako příčina nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. K nehodě byli vyslechnuti: řidič autobusu, otec nezletilého chodce, nezletilý chodec a s jejich výpovědí vyplynulo, že se nehoda stala tak, jak je výše popsáno.

Obr. 14. – Místo dopravní nehody⁵⁸



⁵⁷ Fotografie – Policie České republiky.

⁵⁸ Fotografie – Policie České republiky.

Tím, že chodec se před vstupem na přechod nepřesvědčil, že může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky silničního provozu porušil ustanovení § 54 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a tím je důvodně podezřelý ze spáchání přestupku podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. l) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Policejní orgán postupoval podle platných předpisů v době dopravní nehody. Vzhledem k věku nezletilého chodce policejní orgán věc dopravní nehody odložil. Rodinní příslušníci nezletilého chodce se po seznámení s výsledkem šetření neztotožnili a navštívili příslušný dopravní inspektorát, kde žádali vysvětlení postupu policejního orgánu. Policejní orgán rodiče podrobně seznámil s výsledky šetření, s právy a povinnostmi jednotlivých účastníků silničního provozu. Rodiče na základě podaného vysvětlení postupu policejního orgánu uznali zavinění ze strany jejich dítěte. Faktory, které ovlivnily průběh dopravní nehody, byly:

1. Pozdní příjezd ke škole,
2. Nesprávné místo k vystupování,
3. Krátký úsek pohybu po chodníku mezi vystoupením a vstupem na přechod,
4. Nevěnování pozornosti dítěte okolnímu dopravnímu ruchu.

Jedná se o chybu chodce. Pozemní komunikace v místě dopravní nehody odpovídá standardům, jedná se o přehledné místo. Řidič autobusu nemohl střetu zabránit, svojí jízdu přizpůsobil dopravně technickému stavu pozemní komunikace a situaci v silničním provozu.

5.1 Preventivní opatření

Na základě výše uvedené dopravní nehody se nabízí otázka, zdali u každé základní či mateřské školy, kam rodiče denně vozí své děti automobilem, jsou vhodná místa pro jejich vysazení. Když už se tato vhodná místa, kde může rodič bez obav dítě vysadit, nacházejí v blízkosti školy, často musí dítě ještě přejít silnici. Tato situace se výrazně může zhoršit tím, když rodič spěchá. Ať už je to v důsledku zaspání, ranní dopravní špičky či jiné situace, díky které se řidič dostává do časové tísně, neměl by tím v žádném případě ohrozit bezpečnost svého dítěte. Bohužel to v praxi bývá jinak. Řidiči vysazují děti na nevhodných místech často se slovy: „bud' opatrný“, apod. Avšak si mnohdy neuvědomí, že děti mohou být myšlenkami někde jinde, nebo pro svůj věk

špatně odhadnou situaci a může dojít ke srážce s jiným vozidlem, což mnohdy končí tragicky.

Součástí této bakalářské práce je také vytvoření vlastního projektu, který by mohl tyto situace u základních a mateřských škol značně ulehčit a tím přispět k větší bezpečnosti. Projekt se zabývá bezpečným vystupováním dětí z automobilů u škol. Zabývá se vybudováním vhodných míst k vystoupení dětí z automobilů v blízkosti školy. Toto místo by se mělo nacházet v blízkosti areálu školy a v nejlepším případě na takovém místě, aby dítě, které z automobilu vystoupí, nemuselo už cestou do školy přecházet žádnou další pozemní komunikaci. V praxi by to znamenalo výrazné zlepšení bezpečnosti školáků, kde tato nebo podobná místa pro vystoupení vybudována nejsou. Na místech zřízených pro vystoupení dětí u škol by byla vytvořena nová dopravní značka s názvem: „K+R Výstup dětí.“

Obr. 15. – Návrh dopravní značky⁵⁹



Tato dopravní značka by byla umístěna na pravém okraji vozovky v souladu s platnými předpisy. Rozměry dopravní značky jsou 1000 mm x 1500 mm. V horním okraji značky se nachází zabudovaná dopravní značka s označením: „IP 13e“. Jedná se o dopravní značku K+R, což znamená dvě anglická slova: „kiss and ride“, neboli v českém jazyce: „polib a jed“. V praxi to znamená označení místa, kde řidič krátkodobě zastaví za účelem vystoupení či nastoupení osob. Původně byla tato značka vytvořena pro blízkosti nádraží a zastávek hromadné dopravy. Zřízení těchto míst u škol však tuto značku vyžaduje, protože je potřeba místo po vystoupení dětí bezprostředně

⁵⁹ Vlastní návrh – Návrh dopravní značky - K+R výstup dětí.

opustit. Prostor, vybudovaný za tímto účelem, přepokládá prostor pro dva osobní nebo lehké užitkové automobily. Důležitý je fakt, že tento návrh nové dopravní značky musí posoudit, popřípadě pozměnit odborníci z oboru silniční dopravy.

Tab. 3. – Rozměry parkovacích míst.⁶⁰

Skupina vozidel	Způsob parkování	Základní šířka stání ¹⁾	Odstup od pevné překážky	Délka stání	Délka krajního stání	Délka krajního stání	Šířka jízdního pruhu/pásu
		a (m)	d (m)	b (m)	b ₁ (m)	b ₂ (m)	c (m)
Osobní	jízda vpřed	2,00	0,40	6,75	5,25	7,75	3,25
	couvání			5,75	–	6,75	3,75
Lehké užitkové (dodávka)	jízda vpřed	2,25	0,40	8,25	6,50	9,00	3,50
	couvání			7,50	–	8,00	3,75

Z této tabulky vyplývá, že tento krátkodobý parkovací prostor bude mít délku minimálně 16, 5 metrů. Pro pohodlnost vjezdu a výjezdu bude kapacita místa pro dvě lehká užitková vozidla (dodávky). Šířka tohoto prostoru bude 2,25 metrů opět s předpokladem vjezdu lehkých užitkových vozidel. Náklady na vybudování budou, z důvodů rozdílných terénních úprav rozdílné.

Prostředky na vybudování tohoto prostoru by bylo teoreticky možné získat z několika možných zdrojů. V rámci územně samosprávných celků by se začlenil tento projekt do bodů jednání obecních či krajských zastupitelstev. V rámci celostátní působnosti by návrh posuzovalo ministerstvo dopravy ve spolupráci s BESIPem. Rovněž je možné využití evropských dotací v rámci rekonstrukcí pozemních komunikací.

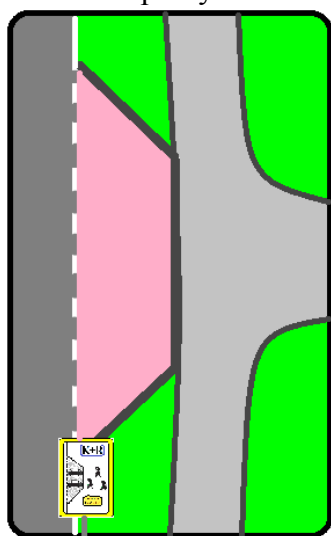
Cíl samotného projektu spočívá v zajištění maximální bezpečnosti dětí, které do školy přiváží rodiče automobilem. Dále v úspoře času stání vozidla na pozemní komunikaci před školou a celkově pohodlnému vystoupení či nastoupení dětí. Nově vytvořená dopravní značka upozorňuje na fakt, že místa jsou určena k jasnému účelu, který se týká dětí, jejichž bezpečnost je u škol prioritní. Z tohoto důvodu by se na místech neměla zdržovat vozidla, která by zde zastavila s jiným účelem. Z praktického pohledu může na toto pravidlo dohlížet hlídka strážníků městské policie, která se

⁶⁰Rozměry parkovacích stání pro osobní a lehká užitková vozidla (dodávky) při podélném řazení a šířka přílehlého jízdního pruhu-ČVUT [online].[cit. 2014-03-22]. Dostupné na [www.<http://d2051.fsv.cvut.cz/predmety/dosz/5.pdf>](http://d2051.fsv.cvut.cz/predmety/dosz/5.pdf).

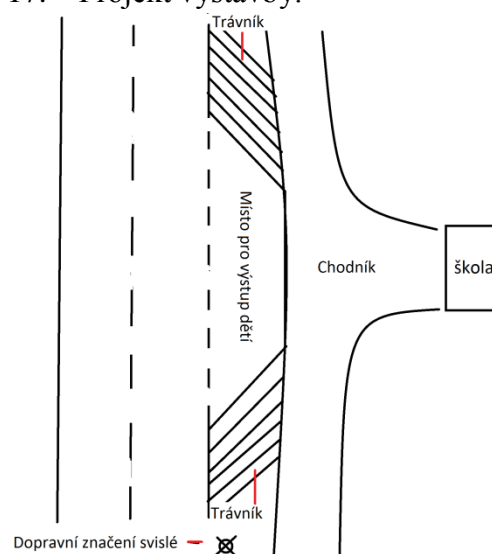
obvykle podílí na zajištění bezpečnosti u nejvytíženějších přechodů pro chodce v blízkosti škol. Hlídkka upozorní řidiče, který se v místech nezdržuje s účelem vystoupení či nastoupení dětí, aby místo neprodlouženě opustil.

Nutné je striktně dodržovat zásadu, aby dítě vystupovalo dveřmi na pravé straně automobilu, jinak by tento projekt absolutně ztrácel smysl zlepšení bezpečnosti. Kdyby totiž vystoupilo stranou levou, ocitlo by se v bezprostřední blízkosti komunikace, ze které automobil sjel na toto místo. Zde by docházelo k velkému riziku srážky dítěte s vozidlem.

Obr. 16. – Stavební úpravy.⁶¹



Obr. 17. – Projekt výstavby.⁶²



Obrázek č. 16 zobrazuje ideální stav zrealizování mého projektu. V dolní části je vidět umístění svislého dopravního značení, které místo označuje. Samotné místo pro vystoupení dětí je vydlážděné zámkovou dlažbou růžové barvy, jež ho odlišuje od přilehlé pozemní komunikace. Na parkovací místo navazuje chodník, který vede rovnou do školy. V místě je možnost, v závislosti na intenzitě provozu, uvažovat o umístění zpomalovacího prahu, nebo dopravní značky B20a, která omezuje maximální povolenou rychlost na 30 km/h.

Skutečnost, že v blízkosti školy vznikne takové místo, je potřeba sdělit samotným rodičům dětí. Je možné, že své dítě vozí do školy z jiné strany, než se nachází místo pro bezpečné vystoupení dítěte a této možnosti si vůbec nevšimnou. Rodiče by měli být seznámeni se vznikem těchto míst na třídních schůzkách, případně písemně.

⁶¹ Vlastní návrh- stavební úpravy.

⁶² Vlastní návrh- projekt výstavby.

V současné době se pro obsluhu škol při vystupování a nastupování dětí používají jednoruhové komunikace bez parkovacích míst. Vozidlo rodičů vjede na předmětnou komunikaci a u vchodu do školy zastaví, dítě vystoupí či nastoupí a řidič by měl neprodleně odjet. V praxi to však není funkční, rodiče na předmětné komunikaci zastaví, vystoupí a jdou do školy s dítětem, komunikace je neprůjezdná. Rodiče se opět vrací na přilehlou komunikaci a svým zastavením blokují veřejný silniční provoz. Upozorňování rodičů na smysl využívání nemá požadovaný výsledek. Jediná cesta je tedy vybudování krátkodobých parkovacích míst a zajištění trvalé průjezdnosti.

5.1.1 ROP Severozápad

Na území Karlovarského a Ústeckého kraje funguje program určený především pro zvýšení kvality fyzického prostředí, přeměnu ekonomických a sociálních struktur zmiňovaného regionu a snaží se o zvýšení atraktivity regionu pro život obyvatel. Tento regionální operační program se mimo jiné zaměřuje především na zlepšení dopravní infrastruktury. Program čerpá finanční prostředky z Evropského fondu pro sociální rozvoj, ze kterého je pro tento projekt vyčleněno 762,77 milionů eur. Projekt má pět hlavních bodů, které ze svých prostředků podporuje. Těmito body jsou:

- a) Regenerace a rozvoj měst,
- b) Integrovaná podpora místního rozvoje,
- c) Dostupnost a dopravní obslužnost,
- d) Udržitelný rozvoj cestovního ruchu,
- e) Technická asistence.

Z těchto bodů vyplývá, že by na územní těchto dvou regionů bylo za určitých podmínek možné zrealizovat můj projekt z prostředků programu ROP Severozápad. O finanční podporu mohou žádat obce, kraje, školská a vzdělávací zařízení s právní subjektivitou, která jsou zařazená do školského rejstříku, nestátní neziskové organizace, organizace na území obce, podnikatelé a další osoby. Z prostředků tohoto strukturálního fondu byl například realizován projekt na modernizaci a zefektivnění dopravní infrastruktury v okolí letiště Karlovy Vary.⁶³

⁶³ REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM, *ROP Severozápad*, [online]. 2007. [cit.-2014-02-20]. Dostupné na [www.<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2007-2013/Regionalni-operacni-programy/ROP-Severozapad>](http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2007-2013/Regionalni-operacni-programy/ROP-Severozapad).

ZÁVĚR

Každý projekt, který přispěje k předcházení dopravních nehod s chodci, rozhodně svůj význam má. Byť by zachránil jeden jediný život, či předešel jedné srážce chodce s vozidlem. Vytvořením projektu bezpečného vystoupení dětí z automobilu u školy se naplnil jeden z cílů práce. Projekt je vytvořen na základě známých dopravních situací u škol a popisované dopravní nehody s účastí nezletilého chodce. Zpracovaný projekt rozvíjí dnes používané dopravně technické prostředí u škol. I když tento návrh na nové dopravní značení by byl předmětem dalších odborných posudků, nebo pozměňovacích návrhů, vytváří myšlenku zajímavého zlepšení dopravní situace u mateřských a základních škol.

Práce popisuje a rozebírá základní faktory, které působí na vznik dopravní nehody s chodci. Rozborem těchto faktorů zjistíme, na co se při tvorbě preventivních projektů zaměřit. Hlavním subjektem, který se prevencí dopravní nehodovosti v České republice zabývá, je BESIP. V práci nalezneme popis několika jeho projektů. BESIP realizuje a plní Národní bezpečnostní strategii silničního provozu v České republice. V rámci svého jedinečného působení v oblasti bezpečnosti silničního provozu úzce spolupracuje s dalšími orgány a tím výrazně zvyšuje účinnost společných projektů. V práci také nalezneme průběh šetření nehod Policií České republiky a další úkoly, které její útvar Služby dopravní policie, má ve vztahu k dopravě.

V současné době Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Policií České republiky pracují návrhu změny zákona č. 361/2000 Sb., který by měl zavést povinnost pro chodce, využívat při chůzi po krajnici reflexní prvky. Tato povinnost se bude vztahovat na chodce pohybující se na okraji vozovky po setmění a na místech, kde není souvislé pouliční osvětlení. Tato novela vychází z faktu, že většina chodců je sražena a usmrcena v noci. Bývalý ředitel Služby dopravní policie plk. Ing. Leoš Tržil (v současné době je v čele dopravní policie Tomáš Lerch), byl předložen, ve spolupráci s pracovníky Ministerstva dopravy zákonodárcům, obdobný návrh, který ovšem počítal s povinností pro chodce nosit reflexní vestu. Tento návrh nebyl přijat. Nový návrh, užívání pouze reflexních prvků, je pro poslance i odbornou veřejnost přijatelnější.

V práci je také řešena otázka přechodů pro chodce. Z nejnovějšího stanoviska Nejvyššího soudu vyplývá, že by soudy měly výrazně zpřísnit trestání řidičů, kteří se chovají agresivně v okolí přechodů pro chodce. Konkrétně je zde řešeno jednání, kdy

jeden vůz u přechodu pro chodce zastaví a druhý ho tzv. „myškou“ agresivně objede a srazí přecházejícího chodce. Nejvyšší soud řešil dovolání nejvyššího státního zástupce na verdikt krajského soudu v Plzni. Soud v Plzni se zabýval dopravní nehodou, která se stala v roce 2012 v Plzni. Na agresivní jízdu řidiče objíždějícího stojící vůz, který dal chodcům přednost, doplatil životem dvacetiletý mladík a jeho přítelkyně skončila s vážným zraněním v nemocnici. Soud potrestal viníka pouze podmínkou. Nejvyšší soud nabádá ostatní soudy, aby podobné jednání bylo kvalifikováno podle § 143, odst. 3 trestního zákoníku, za což hrozí pachateli trest odnětí svobody za usmrcení z nedbalosti až osm let. Je patrné, že při tomto jednání řidič nedává chodcům žádnou šanci a nehody končí tragicky.

Aktivity orgánů a organizací ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu by měly být zaměřeny na rizikové skupiny chodců – děti a seniory. Činnost BESIPu by měla spočívat v bezprostředním kontaktu s občany. Ti mají možnost účastnit se akcí zaměřených na prevenci dopravní nehodovosti, které organizuje BESIP, ve spolupráci s ministerstvem dopravy a zpravidla Policií ČR, pro širokou veřejnost. Při tvorbě preventivních projektů by měly být více využívány finanční prostředky z evropských fondů. Zjištění podmínek, za jakých lze prostředky získat, by mělo být prioritou pro územně samosprávné celky. Využívání těchto prostředků pro rozvoj dopravní infrastruktury, s cílem zlepšení bezpečnostní situace, dokáže výrazně ušetřit rozpočty obcí, krajů a státní rozpočet. Tyto projekty podporuje Ministerstvo pro místní rozvoj, jako ústřední orgán státní správy.

V prevenci dopravní nehodovosti se může angažovat velké množství subjektů a jiných orgánů, ale základem vždy zůstane osobní přístup samotných účastníků silničního provozu. Tito účastníci by měli dbát především o svou vlastní bezpečnost a chovat se ohleduplně k dalším účastníkům. Uvědomit si vlastní důležitost pro zachování plynulosti a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární Zdroje

BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A.: *Zákon o silničním provozu s komentářem*, Praha 2011, s. 73, ISBN – 978-80-904270-1-3.

FASTR, P. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, se souvisejícími a prováděcími předpisy*. 10. aktualiz. a rozš. vyd. podle stavu k 1.2.2010. Linde, 2010. ISBN 978-807-2017-928.

GILLERNOVÁ I., KEBZE V., RYMEŠ M. a kolektiv, *Psychologické aspekty změn v české společnosti*, 1.vydání, Praha: Grada publishing, a.s., 2011, 256 s., ISBN 978-80-247-2798-1.

HENDRYCH, D. *Právníký slovník*. 3., podstatně rozš. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009, xxii, 1459 s. Beckovy odborné slovníky. ISBN 978-80-7400-059-1.

HORZINKOVÁ, E. a KUČEROVÁ, H. *Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou a přehled zákonů obsahujících skutkové podstaty přestupků*. 2. vyd. Praha, 2011, 480 s. ISBN 978-808-7212-943.

CHMELÍK, J. et. al. *Dopravní nehody*, Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, 540 s., ISBN 978-80-7380-211-0.

JELÍNEK, J. a KUČEROVÁ, H. *Trestní zákoník a trestní řád: s poznámkami a judikaturou : Zákon o soudnictví ve věcech mládeže ; Zákon o výkonu vazby ; Zákon o výkonu trestu odnětí svobody ; Advokátní tarif*. 1. vyd. podle stavu k 1.1. 2010. Praha: Leges, c2009, s. 23. ISBN 978-808-7212-226.

JELÍNEK, J. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, 1216 s. ISBN 978-80-87212-22-6.

MINISTERSTVO DOPRAVY, BESIP – Buďte vidět! Přežijete!, *Prospekt*, 2011.

MINISTERSTVO DOPRAVY, BESIP. Bezpečí dítěte v dopravě, pomocník a rádce rodičům. *Publikace*, Praha, 2008.

STRAUS, Jiří. *Kriminalistická metodika*. Plzeň, 2006, 310 s. Vysokoškolské učebnice (Aleš Čeněk). ISBN 80-868-9866-0.

STRAUS, Jiří. *Úvod do kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2004, 310 s. Vysokoškolské učebnice (Aleš Čeněk). ISBN 80-864-7382-1.

Legislativní zdroje

Úplné znění zákona č. 273/2008 Sb., *o Policii České republiky: Úplné znění zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích*. Vyd. 4. Praha: Armex, 2010. 84 s. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-86795-83-6.

Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu)*. Vyd. 13. Praha: Armex, 2014, 136 s. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-27-4.

Elektronické zdroje v českém jazyce

BERNÁTHOVÁ, Ivana. *Vědci vynalezli svítící optická vlákna*. In: [online].2014 [cit. 2014-03-21]. Dostupné na [www.<http://www.rozhlas.cz/zpravy/veda/_zprava/vedci-vynalezli-svitici-opticka-vlakna-lidi-na-silnicich-pry-ochrani-lepe-nez-reflexni-prvky--1320878>](http://www.rozhlas.cz/zpravy/veda/_zprava/vedci-vynalezli-svitici-opticka-vlakna-lidi-na-silnicich-pry-ochrani-lepe-nez-reflexni-prvky--1320878).

ČEZ, *ČEZ regiony, a.s.*, [online]Copyright 2013 –[cit. 2014-03-11]. Dostupné na [www:<http://www.cezregiony.cz>](http://www.cezregiony.cz).

DVOŘÁK, F. Volvo má airbag pro chodce. Nafoukne se zpod kapoty. [online]. 2012 [cit. 2014-03-25]. Dostupné z: [www.< http://auto.idnes.cz/volvo-v40-ma-airbag-pro-chodce-dgo-/automoto.aspx?c=A120601_111545_automoto_fdv>](http://auto.idnes.cz/volvo-v40-ma-airbag-pro-chodce-dgo-/automoto.aspx?c=A120601_111545_automoto_fdv).

CHODCI. *Základní poznatky statistických ukazatelů chodců v roce 2012* [online]. [cit. 2014-03-24]. Dostupné z: [www. <http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-ceske-republice/dopravni-nehodovost-v-roce-2012/chodci>](http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-ceske-republice/dopravni-nehodovost-v-roce-2012/chodci).

KÉZROVÁ, E., *Zelená vlna, Motoporadna rádia Český rozhlas*, 4.11.2010 [online], [cit. 2014-01-14]. Dostupné z

www.<http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/motoporadna/_zprava/806590>.

KRAJSKÝ ÚŘAD - *Seminář k zákonu č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích pro základní silniční správní úřady obcí I. Typu* [online],[cit. 2014-03-13]. Dostupný na www.<http://www.krkralovehradecky.cz/assets/krajsky-urad/.../osnova_seminare.doc>.

MINISTERSTVO DOPRAVY, *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011.* [online] *Dokument.* [cit. 2013-12-12]. Dostupné na

www:<<http://ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>>.

REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM, *ROP Severozápad*, , [online]. 2007. [cit.- 2014-02-20]. Dostupné na www.<<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2007-2013/Regionalni-operacni-programy/ROP-Severozapad>>.

SAJDL, J., *autolexicon.cz* [online]. © 2013 [cit. 2013-03-11] Dostupné z www:<<http://cs.autolexicon.net/articles/reakcni-doba-ridice/>>.

SVOBODA, M., *Požáry, Ohnisko žhavých zpráv*, [online]. 2010 [cit. 2014-01-24]. Dostupné z www.<<http://pozary.cz/clanek/34115-vrz-vystrazne-zvukove-a-rozhlasove-zarizeni/>>.

Elektronické zdroje v cizím jazyce

NOVOTNÝ, T., *Ako znížiť počet mŕtvych na cestách, spýtali sme sa odborníkov.* [online]. Vyd. 17.7.2012. [cit.-2014-02-12]. Dostupné na

www.<<http://auto.sme.sk/c/6445114/ako-znizit-pocet-mrtvych-na-cestach-spytali-sme-sa-odbornikov.html#ixzz2xSVepHRR>>.

SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ

Tab. 1: Rozdíl viditelnosti.

Tab. 2: Reakční doba řidiče.

Tab. 3: Rozměry parkovacích stání pro osobní a lehká užitková vozidla (dodávky) při podélném řazení a šířka přilehlého jízdního pruhu.

Obr. 1: Reflexní pásky.

Obr. 2: Svítící optická vlákna.

Obr. 3: Strážník městské policie.

Obr. 4: Dopravní asistent.

Obr. 5: Airbag pro chodce.

Obr. 6: Dopravní hřiště.

Obr. 7: Výuka jízdy na in-line bruslích.

Obr. 8: Nepřehledný přechod pro chodce.

Obr. 9: Úprava zeleně – přehlednější úsek.

Obr. 10: Osvícený přechod pro chodce.

Obr. 11: Demonstrace - dopravní nehoda s chodcem.

Obr. 12: Dopravní nehoda.

Obr. 13: Stopy dopravní nehody.

Obr. 14: Místo dopravní nehody.

Obr. 15: Návrh dopravní značky - K+R výstup dětí.

Obr. 16: Stavební úpravy.

Obr. 17: Projekt výstavby.