

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**CHODCI COBY ÚČASTNÍCI DOPRAVNÍCH
NEHOD**

Autor práce: Lucie Jeníčková, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Milan Šumbera

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2016

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

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

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Milanovi Šumberovi, za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. Poděkování patří i mým nejbližším, kteří mi byli během studia oporou.

ABSTRAKT

JENÍČKOVÁ, L. *Chodci coby účastníci dopravních nehod : bakalářská práce.*
České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2016. 62 s.
Vedoucí bakalářské práce : JUDr. Milan Šumbera

Klíčová slova: chodec, dopravní nehoda, účastník silničního provozu, střet vozidla s chodcem, pravidla silničního provozu

Bakalářská práce řeší problematiku dopravních nehod řidičů motorových a nemotorových vozidel s účastí chodců. Kromě vysvětlení základních pojmů z tematické oblasti teoretická část práce vysvětluje, jaké dopravní nehody a s tím spojené protiprávní jednání mezi výše zmíněnými účastníky provozu na pozemních komunikacích vznikají, jaká zranění chodců mohou být následkem dopravních nehod, dále charakterizuje zákonné povinnosti chodců a projekty a kampaně pro prevenci těchto dopravních nehod. Teoretickou část, při níž bylo čerpáno z dostupné literatury, doplňuje praktická část práce, kterou představuje dotazníkové šetření zaměřené na posouzení chodců, jejich povinností a vztahy mezi řidiči a chodci, na základě čehož se budeme snažit určit vhodnou prevenci a navrhnout doporučení pro úpravu legislativy v této oblasti. Praktickou část doplňuje grafické znázornění stavu dopravní nehodovosti s účastí chodců v České republice (dále jen ČR) v posledních deseti letech.

ABSTRACT

JENÍČKOVÁ, L. *Pedestrians as the Participants of Traffic Accidents* : Bachelor thesis. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2016. 62 p. Supervisor : JUDr. Milan Šumbera

Key words: traffic accident, pedestrian, walk, rules of traffic, clash of car with pedestrian, participant of traffic

This bachelor thesis deals problems of traffic accidents of drivers of motor and non-motorized vehicle with participation of pedestrians. Next to explanation of basic terms from thematic area the theoretical part of thesis explains what kind of traffic accident and accompanying lawless act develop between these participants of traffic on ground high-road, what injury of pedestrians can be consequence of traffic accidents, thereunto thesis describes lawful duties of pedestrians and projects and campaign towards prevention these traffic accidents. The theoretical part during that was derive from available literature, supports the practical part of thesis, which imagines questionnaire aimed at recognition of pedestrians, their duties and relations between drivers and pedestrians based on we will aim to assess possible prevention and make a proposal for treating of legislation in this area. The practical part is supplemented by graphical illustration of affection of traffic accident frequency with participation of pedestrians in the Czech Republic (hereafter only ČR) at last ten years.

OBSAH

ÚVOD	7
1 CÍLE A METODIKA	9
2 PROBLEMATIKA DOPRAVNÍCH NEHOD	12
2.1 Dopravní nehoda	12
2.2 Klasifikace dopravních nehod	13
2.3 Protiprávní jednání při dopravních nehodách.....	15
3 CHODCI COBY ÚČASTNÍCI DOPRAVNÍCH NEHOD	18
3.1 Základní pojmy týkající se chodců a jejich povinnosti	18
3.1.1 Povinnosti chodců vymezené zákonem	20
3.1.2 Dopravní značení pro chodce.....	21
3.1.3 Reflexní prvky.....	23
3.2 Druhy dopravních nehod, jichž se účastní chodci	25
3.3 Zranění chodců při dopravních nehodách	27
3.4 Projekty a kampaně prevence dopravních nehod zaměřené na chodce.....	31
4 STATISTIKY DOPRAVNÍCH NEHOD POLICIE ČR	34
4.1 Dopravní nehody s účastí chodců.....	34
4.2 Dopravní nehody zaviněné chodci	38
4.3 Další statistiky dopravních nehod s účastí chodců	41
5 VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ	44
ZÁVĚR	53
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	57
PŘÍLOHY	61
SEZNAM TABULEK A GRAFŮ	62

ÚVOD

Ačkoliv je doprava na pozemních komunikacích součástí moderní společnosti a zásadním prostředkem pro přepravu věcí a osob, má i svá negativa. Stinnou stránkou efektivní dopravní obslužnosti jsou dopravní nehody. Dopravní nehody jsou bohužel událostmi na denním pořádku a globálního rázu. Někdy mají účastníci štěstí a vyvážnou bez vážné újmy na zdraví. Nejčastěji však dochází k lehkým nebo těžkým zraněním a tyto následky vyžadují často hospitalizaci a přizpůsobení se poranění či trvalým následkům v běžném životě. Se zdravotními komplikacemi se pak lidé těžko smířují. Bohužel jsou na denním pořádku i úmrtí na místě nehody, nebo po převozu do nemocnice. Lidé za sebou zanechávají zarmoucenou rodinu a přátele. Hmotné škody jsou v porovnání s lidskými životy zanedbatelné, ačkoli stále vzrůstají. Přitom stačí tak málo – dostatek pozornosti a uvědomění si svého postavení a odpovědnosti v současném, někdy až chaotickém, systému dopravy.

Chodci, jimiž se bude bakalářská práce zabývat, jsou bezesporu nejčetnější skupinou účastníků provozu na pozemních komunikacích a s ohledem na ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, jejich hmotnost, rychlost a sílu, jsou také skupinou nejohroženější. Chodec je vůči řidičům znevýhodněn nejen tím, že je oproti nim lehčí, pomalejší a slabší. Není totiž chráněn karoserií, ani ochrannou přilbou, jako je tomu právě u řidičů motorových a nemotorových vozidel. Mnozí jednájí v roli chodce bez rozmyslu, roztěkaně a svou ohroženost v provozu na pozemních komunikacích si pravděpodobně ani neuvědomují. Výjimkou není neznalost pravidel silničního provozu, jež by měl každý chodec perfektně znát. Mnohdy mohou znalosti v tomto směru chodci zachránit život a to je to nejcennější, co má. Smutné je, že někteří chodci si za vznik dopravní nehody mohou svou vlastní vinnou – často svou nepozorností, zbrklostí a neznalostí zákona. Dopravní nehody s účastí chodců jsou spornou záležitostí. V posledních letech se rozšiřují různá preventivní opatření, čímž je zdůrazněno vysoké ohrožení této skupiny účastníků provozu na pozemních komunikacích. I proto se na jejich situaci zaměří tato práce.

V teoretické části, která představuje nejvýznamnější úsek bakalářské práce, se autor zaměří na problematiku dopravních nehod a na chodce, coby účastníky dopravních nehod.

Praktická část práce představuje především vyhodnocení dotazníkového šetření (příloha I.), jehož respondenty byly osoby starší 18 let, které se již v provozu na pozemních komunikacích pohybují nejen coby chodci, ale především jako řidiči motorových vozidel, což byla podmínka, kterou museli dotazovaní splnit, aby se mohli stát respondentem. Z dotazníkového šetření, interpretace policejních statistik a studia odborné literatury se autor snaží, kromě zjištění vztahů mezi chodci a řidiči a jejich vzájemném respektování se, vyvodit účinnou prevenci vzhledem k častým pochybením chodců při provozu na pozemních komunikacích a shrnout častá rizika, jež vedou k dopravním nehodám chodců. Zmíněné je zároveň cílem práce. Jedním z praktických kroků této práce bude grafické znázornění údajů získaných ze statistik dopravní nehodovosti Policie ČR orientovaných na dopravní nehody v souvislosti s chodci.

Závěr práce bude obsahovat mimo jiné vyhodnocení údajů získaných z dostupné odborné literatury, vyhodnocení výsledků dotazníkového šetření a statistického vyobrazení dopravních nehod chodců. Chybět samozřejmě nebude shrnutí tématu a návrhy pro budoucí zlepšení tohoto ošemetného tématu. Součástí bude i vyhodnocení hypotéz, které jsou uvedeny v metodice.

1 CÍLE A METODIKA

Zprvu je důležité upřesnit si, že práce se soustřeďuje na dopravní nehody s účastí chodců na území celé ČR. V prvních kapitolách bakalářské práce je objasněna dopravní nehoda, coby událost v provozu na pozemních komunikacích a postavení chodce při této události v pozici účastníka. V teoretické části jsou použity metody analýzy a syntézy, které autor čerpá z dostupné literatury.

Analýza v tomto případě představuje rozbor nastudovaných informací. Dostupnost literatury k tematice dopravních nehod je poměrně rozsáhlá. K samotné problematice chodců, coby účastníků dopravních nehod, existuje jen několikero publikací, ale pro zpracování této bakalářské práce jsou knižní zdroje naprosto dostačující. Nicméně je politováníhodné, že knihy zabývající se touto problematikou nejsou zpravidla k sehnání v běžných knihkupectvích. Mnoho publikací obsahující ty nejhodnotnější informace jsou dostupné pouze v Národní knihovně v Praze (dále jen NKP), navíc pouze k prezenční výpůjčce, což znamená půjčování knižních jednotek ve studovnách NKP, nikoli možnost odnést si publikaci mimo budovu knihovny. Díky analýze dokumentů je možné vysvětlit pojem dopravní nehody, její znaky, klasifikaci a typy protiprávního jednání (přestupek a trestný čin), kterého se účastníci provozu na pozemních komunikacích, buď jako chodci nebo jako řidiči motorových vozidel, během dopravní nehody dopouštějí. Díky syntéze odhalíme řád dopravní nehody a postavení chodce. V kapitole zaměřené na chodce samotné, poukážeme na nejdůležitější povinnosti chodců vymezené zákonem a upozorníme na důležité dopravní značky, které se chodců týkají. Vzhledem k novele zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých dalších zákonů (dále jen zákon o provozu na pozemních komunikacích), navíc upozorníme na důležité novinky v tomto zákoně od 20. 2. 2016 zavedené.¹

Práce je zaměřena na chodce, coby účastníky dopravních nehod. Dotazníkové šetření, které představuje spolu s grafickým znázorněním policejních statistik dopravní nehodovosti praktickou část práce, však bylo určeno vybranému vzorku respondentů – osobám starším 18 let, kteří se účastní provozu na pozemních komunikacích jako řidiči motorových vozidel. Této skupině respondentů se dotazníkové šetření věnuje proto, jelikož mají větší či menší zkušenosti, coby řidiči vozidel pohybujících se v provozu

¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570-4615.

na pozemních komunikacích, a tím mohou přispět byť subjektivními názory na situaci v provozu. Mohou také vyjádřit svůj pohled na chodce, coby účastníky provozu – jak zodpovědní jako účastníci provozu chodci jsou, v jakém rozsahu dodržují pravidla silničního provozu a povinnosti jim ukládané zákonem, zda respektují ostatní účastníky provozu, jejich bezpečí a ohleduplnost vůči sobě i ostatním. V dotazníku je rovněž prostor pro návrhy ke zdokonalení legislativy v oblasti právní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Dotazník obsahuje celkem 15 otázek, z nichž 4 úvodní jsou věnovány krátkému seznámení se s respondentem. Primární sběr dat byl uskutečněn formou vytvoření dotazníku v internetové databázi online výzkumů pod názvem *Survio*², kterého se mohlo zhostit mnoho respondentů z různých koutů ČR, různého věku, pohlaví a především s různými zkušenostmi a názory k problematice. To lze hodnotit jako subjektivní faktor, který nám umožňuje další uskutečnitelné porovnávání. Dotazník byl spuštěn 22. února 2016, tedy třetí den účinnosti novelizace zákona o provozu na pozemních komunikacích. Respondenti jej mohli vyplňovat po dobu jednoho týdne. Termín spuštění byl zvolen proto, aby bylo z výsledků jasné, zda chodci dodržují povinnost užívat reflexních prvků, nebo tuto povinnost podceňují. URL adresa dotazníku byla následně sdílena na sociální síti Facebook. Při sdílení bylo podstatné uvést požadavky, jež musí každý respondent splňovat (věk 18 let, být řidičem motorového vozidla), aby nedocházelo ke zbytečnému předčasnému ukončení vyplňování dotazníku. Při tomto způsobu sběru dat se velmi osvědčily ověřené výhody tohoto typu výzkumu – rychlost přijetí výsledků, ochota a spolupráce respondentů, kteří i u jediné otevřené otázky neváhali a velkoryse přispěli svým obsažným názorem. Vzhledem k povaze výzkumu jsou v části práce s vyhodnocením dotazníku použity zpravidla výšečové grafy, grafy sloupcové a plošné, které výsledky skvěle zachycují.

Kapitola č. 3, v níž se pracuje se statistikami dopravní nehodovosti Policie ČR, má za úkol graficky znázornit tyto údaje a zmínit zásadní změny v konkrétních situacích za sledovaná období, případně se je snažit odůvodnit. Cílem této části práce je zvýšit povědomí o problematice chodců účastnících se dopravních nehod mezi veřejností, neboť čísla charakterizující oběti, usmrcené a zraněné chodce při nehodách jsou opravdu alarmující. Data vyobrazená v jednoduchých grafech představují stav dopravních nehod v souvislosti s pohybem chodců ve vozovce za sledované období 2006 – 2015, tedy za posledních 10 let, kde jsou již některé změny v hodnotách

² *SURVIO – Online dotazník Chodci coby účastníci dopravních nehod* [online]. 2016 [cit. 27. února 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.survio.com/survey/d/S9X3I7T4P2R0X1G1V>>. Online dotazníkový systém.

za jednotlivé roky dobře pozorovatelné. Shrnutí těchto statistik může působit v jisté míře i preventivně.

Vzhledem k charakteru práce a použitým metodám, budou v závěru práce zhodnoceny tyto hypotézy, stanovené před realizací výzkumu během studia odborné literatury:

- Hypotéza č. 1 – Předpokládám, že počet usmrcených chodců při dopravních nehodách má rok od roku klesající tendenci.
- Hypotéza č. 2 – Předpokládám, že děti jsou nejohroženější skupinou chodců.
- Hypotéza č. 3 – Předpokládám, že většina chodců nedodržuje pravidla silničního provozu.
- Hypotéza č. 4 – Předpokládám, že řidiči a chodci se navzájem respektují.

Za pomoci dotazníkového šetření a studia odborné literatury bude v závěru práce možné vyvodit hlavní pochybení chodců, jež mohou vést ke vzniku dopravních nehod a zároveň vymezit možnosti prevence zaměřené na tuto skupinu účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Dostupné nebo již zrealizované preventivní programy zaměřené na chodce, jak již bylo výše uvedeno, budou uvedeny a zhodnoceny v teoretické části práce. V závěru práce budou navrženy další možná preventivní opatření, která by mohla omezit počet obětí chodců dopravních nehod a bude uvedeno, kde by mohly být výsledky bakalářské práce užitečně použitelné.

2 PROBLEMATIKA DOPRAVNÍCH NEHOD

2.1 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je podle § 47 zákona o provozu na pozemních komunikacích **událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.**³

Většina autorů uvádí ve svých publikacích právě tuto definici dopravní nehody vyjmutou ze zákona, jen často v upraveném slovním spojení. Chmelík⁴ poukazuje v souvislosti s definicí dopravní nehody na nepředvídanost nehody, tedy na překvapující, náhlou a nečekanou událost. Porada⁵ dopravní nehodu nazývá současně konfliktem, ke kterému dojde při porušení dohodnutých pravidel o činnosti při pohybu dopravních prostředků na dopravní cestě, což vede k havárii. Chmelík⁶ navíc precizuje, že pojem dopravní nehoda neznázorňuje pouze střet dvou vozidel, ale může se jednat i o střet vozidla s jiným účastníkem provozu na pozemních komunikacích, například chodcem nebo cyklistou, což koresponduje s tématem této práce.

Doprava všeobecně zahrnuje širokou a značně různorodou oblast, představovanou nejrůznějšími druhy dopravy. K základním druhům dopravy patří doprava železniční, silniční, lodní a letecká.⁷ Tato bakalářská práce se však, v celém svém obsahu, zabývá výhradně dopravou silniční. Tedy i silniční dopravní nehodou.

Silniční dopravní nehoda podle Madara⁸ představuje „*souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po pozemních komunikacích.*“

³ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4585.

⁴ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 17.

⁵ PORADA, V. et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 101.

⁶ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 26.

⁷ MADAR, Z. et al. *Slovník české práva*. Praha, 2002, s. 337.

⁸ MADAR, Z. et al. *Slovník české práva*. Praha, 2002, s. 1321.

Znaky silniční dopravní nehody

Silniční dopravní nehoda, jíž se práce v celém svém obsahu zabývá, má charakteristické znaky. Základními znaky dopravní nehody podle Porady⁹ jsou:

- neočekávanost,
- událost v silničním provozu,
- způsobení škody na životě nebo zdraví osoby, nebo na majetku
- a přímá souvislost s provozem vozidla.

Stejně znaky dopravní nehody uvádí ve své publikaci i Kopecký a Pavlíček¹⁰, až na výjimku prvního bodu. Chmelík¹¹ popisuje znaky dopravních nehod podobně:

- nepředvídanost události,
- vztah dopravní nehody k dopravní cestě,
- a následek v podobě způsobení škody na životě, zdraví nebo majetku nebo jiný zvlášť závažný následek.

Z vymezených znaků autorů lze konstatovat, že základním znakem dopravní nehody je v každém případě nepředvídanost. Zpravidla se jedná o náhlou událost, kterou účastník provozu na pozemních komunikacích neočekává. Důležitá je souvislost dopravní nehody s následkem způsobení škody na životě, zdraví nebo majetku, která je krom tvrzení autorů zakotvena i v zákoně o provozu na pozemních komunikacích.

2.2 Klasifikace dopravních nehod

Klasifikace dopravních nehod je v podstatě velmi složitá. V literatuře lze najít dělení dopravních nehod podle různých kritérií, jejichž podstatu nejčastěji tvoří rozsah škod způsobených dopravní nehodou, místo nehody nebo kdo byl jejím účastníkem. Například Porada¹² rozeznává dopravní nehody ve své publikaci hned z několika různých pohledů, podle viníka:

- dopravní nehoda zaviněná řidičem motorového vozidla (i nemotorového vozidla, nebo tramvaje),

⁹ PORADA, V. et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 104.

¹⁰ KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Občan a dopravní nehoda*. Praha, 1998, s. 8.

¹¹ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 17.

¹² PORADA, V. et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 107-112.

- dopravní nehoda zaviněná chodci,
 - dopravní nehoda zaviněná lesní zvěří anebo jinou zvěří
 - a dopravní nehoda zaviněná ostatními osobami (chovatel domácího zvířete, ten kdo vede zvíře, ten kdo vypustí vodu na silnici apod.),
- z hlediska zavinění:
 - jiné dopravní nehody zaviněné
 - a dopravní nehody nezaviněné,
 - z hlediska průběhu a nehodového jednání:
 - srážky,
 - havárie
 - a jiné nehody.

Beran¹³ jako jeden z dalších autorů, rozlišuje dopravní nehodu malou a velkou. Jak již z pojmenování vyplývá, toto dělení je závislé na výši škody, ale navíc i na existenci zranění nebo smrti, popřípadě zda vznikla škoda na majetku i třetí osobě. Je však důležité upozornit na skutečnost, že Beran a jiní autoři, kteří své publikace vydali před rokem 2009, mají v textu knih uvedenou neaktuální finanční hranici odlišující, zda je nebo není nutné k dopravní nehodě volat Policii ČR! Důvodem je novela zákona o provozu na pozemních komunikacích, kterou se výše částky hraniční pro nahlášení nehody Policii ČR od 1. 1. 2009 změnila z 50 000 Kč na 100 000 Kč.¹⁴ Tato změna je jedním z důvodů, proč po roce 2008 téměř o polovinu klesl počet registrovaných dopravních nehod Policií ČR – řidiči totiž dopravní nehody se škodou 50 000 až 100 000 Kč nemuseli Policii ČR hlásit.

Malá dopravní nehoda představuje méně závažnou dopravní nehodu, ke které není povinnost ze zákona o silničním provozu volat Policii ČR. Z výše uvedeného vyplývá, že se jedná o malou dopravní nehodu, pokud¹⁵:

¹³ BERAN, T. *Dopravní nehody - Právní rádce pro každého řidiče*. Brno, 2007, s. 14.

¹⁴ *Online: At' policie řeší problémy, ne banální nehody* [online]. Praha, 2008 [cit. 27. února 2016]. Dostupný z WWW: <<http://zpravy.aktualne.cz/domaci/online-at-policie-resi-problemy-ne-banalni-nehody/r~i:article:611764/>>.

¹⁵ BERAN, T. *Dopravní nehody - Právní rádce pro každého řidiče*. Brno, 2007, s. 14.

- dojde při dopravní nehodě ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech ve výši 100 000 Kč a nižší,
- účastníci se dohodnou na tom, kdo nehodu zavinił, případně v jakém rozsahu byla nehoda způsobena spoluzaviněním druhého nebo dalšího účastníka nehody
- a pokud nebyla způsobena škoda na majetku třetí osoby.

Právě poslední bod je při dopravních nehodách často opomíjen. Mnozí účastníci dopravních nehod si totiž neuvědomují, že majetkem třetí osoby je každé zúčastněné vozidlo pořízené na leasing, téměř každé firemní vozidlo, půjčené vozidlo, zkrátka každé vozidlo patřící někomu jinému než řidiči, který měl na nehodě účast. V uvedených případech, kdy není třetí bod splněn, je nutné k nehodě přivolat Policii ČR.¹⁶

Velkou dopravní nehodou Beran¹⁷ rozumí nehodu, k níž je vždy nutné zavolat Policii ČR, neboť při ní dojde:

- k usmrcení nebo zranění osoby,
- k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 100 000 Kč
- nebo vznikla-li škoda na majetku třetí osobě.

2.3 Protiprávní jednání při dopravních nehodách

Při dopravních nehodách může dojít k protiprávnímu jednání různého charakteru. Podle závažnosti jednání diferencujeme na přestupek a trestný čin.

Dopustí-li se řidič vozidla přestupku, výše pokuty nebo sankce jsou mu uloženy dle zákona o provozu na pozemních komunikacích. Přestupek definuje zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o přestupcích), jako 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 nebo o trestný čin.¹⁸

¹⁶ BERAN, T. *Dopravní nehody - Právní rádce pro každého řidiče*. Brno, 2007, s. 16-17.

¹⁷ BERAN, T. *Dopravní nehody - Právní rádce pro každého řidiče*. Brno, 2007, s. 17.

¹⁸ ČESKO. Zákon č. 200/1990., o přestupcích. In *Sbírka zákonů, Česká a Slovenská federativní republika*. 1990, částka 35, s. 810.

Při provozu na pozemních komunikacích může dojít i k některým trestným činům uvedených v trestním zákoníku č. 40/2009 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen trestní zákoník). Pojem trestného činu je definován v tomto zákoně jako protiprávní čin, který trestní zákoník považuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. Podle ustanovení § 111 se jím rozumí jen čin soudně trestný, a pokud z jednotlivého ustanovení trestního zákona nevyplývá něco jiného, též příprava k trestnému činu, pokus, organizátorství, návod a pomoc. V trestním zákoně není zahrnuta konkrétní úprava trestných činů v dopravě.¹⁹

Příčinou vzniku silničních dopravních nehod je zaviněné jednání osoby. S tímto typem nehody však mohou souviset i další ohrožující jednání, byť i nedbalostní, která nemusí vzniku dopravní nehody bezprostředně napomáhat, ale mohou způsobit nebo zvýšit obecné nebezpečí, nebo ztížit jeho odvrácení.²⁰

Valenta²¹ a Brázda²² se takřka shodují na tom, že při dopravních nehodách může dojít k jednání kvalifikovanému jako trestný čin dle těchto ustanovení trestního zákoníku:

- usmrcení z nedbalosti (§ 143)
- těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147)
- ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148)
- neposkytnutí pomoci (§ 150)
- neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151)
- obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273)
- ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274)
- poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 277)
- poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti (§ 294)
- maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337)

Vzhledem k povaze a zaměření bakalářské práce je vhodné poznamenat významnou skutečnost – jestliže pachatel nesplňuje podmínky trestní odpovědnosti nebo spáchal-li čin jinak trestný, trestnost může zaniknout.

¹⁹ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009, částka 11, s. 354-461.

²⁰ BRÁZDA J. *Fenomén silniční dopravní nehody: objasňování a základní postupy*. Praha, 2008, s. 20.

²¹ VALENTA, V. *Řidičova knihovna*. Praha, 2010, s. 6-10.

²² BRÁZDA J. *Fenomén silniční dopravní nehody: objasňování a základní postupy*. Praha, 2008, s. 20-21.

Chmelík²³ uvádí ve své publikaci některé charakteristické rysy trestné činnosti v dopravě, například:

- Prostředkem ke spáchání trestných činů v dopravě nebo předmětem útoku je motorové vozidlo nebo jiný dopravní prostředek.
- Pachatelem je osoba, která daný dopravní prostředek řídí, nebo u silničních dopravních nehod účastník silničního provozu (pro účely této práce tj. chodec, cyklista a další) a ke spáchání trestného činu dochází následně v přímé souvislosti se silničním provozem.
- Zvlášť závažným kritériem pro posouzení závažnosti je, u trestných činů spáchaných v dopravě, míra zavinění. Konkrétní míra zavinění se vyjadřuje po úplném zhodnocení všech faktorů, které určují objektivní vztah pachatele k jednání a jeho následku. Jde zejména o zhodnocení formy zavinění, polehčující okolnosti a přitěžující okolnosti, pokud se vztahují k objektivní stránce, i okolnosti, které ovlivňovaly subjektivní vztah pachatele ke spáchanému činu. Nižší míru zavinění lze spatřovat v jednání pachatele, který při řízení motorového vozidla zavinil nehodu například z nedostatku zkušeností, nebo byl-li následek dopravní nehody způsoben výrazným spoluzaviněním jiné osoby.
- Charakteristickým znakem dopravních nehod je mnohdy stres a zkratkovité jednání, jehož typickým projevem je u silničních dopravních nehod i útek pachatele z místa nehody nebo požití alkoholických nápojů po nehodě, ať už účelově, aby tak zabránil zjištění řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu, nebo jde o požití, aby kompenzaci stresu.
- U tohoto druhu kriminality je vysoký podíl trestných činů z nedbalosti a úmyslné trestné činy jsou zpravidla méně závažné.
- Za trestné činy v dopravě jsou ukládány nepodmíněné tresty odnětí svobody, jen výjimečně, a to především podle závažnosti následku trestného činu.

²³ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 22-25.

3 CHODCI COBY ÚČASTNÍCI DOPRAVNÍCH NEHOD

„Chůze je demokratická. Může se jí zúčastnit každý, ať je to muž nebo žena, starý, mladý, bohatý nebo chudý, moudrý i hlupák, odborník či laik. Nikdo není pro neznalost dopravních předpisů, špatnou techniku ani pro požití alkoholu zbaven práva používat svých nohou k chůzi.“²⁴

„Ochrana chodce musí být maximální a je-li to třeba, tak i na úkor plynulosti všech ostatních druhů doprav.“²⁵

Chodci jsou nepochybně nejpočetnější skupinou účastníků provozu na pozemních komunikacích a vzhledem k následkům dopravních nehod, jichž jsou účastníky, jsou dozajista skupinou nejohroženější.

Chaloupecký²⁶ rovněž podotýká, že chodec pro sebe má vymezen, coby účastník provozu na pozemních komunikacích, jen malý podíl dopravních ploch, které by mu zabezpečovaly dostatečnou ochranu. Ve srovnání s ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích je chodec nejméně chráněn, což dokazuje přehled váhy a rychlosti jednotlivých subjektů, které se provozu účastní:

Tab. 1: Porovnání účastníků provozu na pozemních komunikacích na základě jejich hmotnosti a rychlosti pohybu²⁷

Druh	Hmotnost v kg	Rychlost v km/h
Chodec	70	5
Cyklista	90	15
Motocyklista	130	80
Řidič osobního automobilu	1 400	90
Řidič nákladního automobilu	1 500	70
Řidič tramvaje	45 000	60
Strojvedoucí vlaku	1 000 000	70

3.1 Základní pojmy týkající se chodců a jejich povinnosti

Mezi základní pojmy této problematiky lze zařadit pojem chůze, chodec a účastník provozu na pozemních komunikacích, které jsou vysvětleny níže.

²⁴ GROSZOVA, S. *Pouze pro pěší, aneb, Breviář pro chodce začátečníky*. Praha, 1980, s. 71.

²⁵ ANDRES, J. et al. *Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací*. Brno, 2001, s. 109.

²⁶ CHALOUPECKÝ, J. *Bezpečně po chodníku i po silnici - Vpravo jezdit nestačí*. Praha, 1994, s. 8.

²⁷ CHALOUPECKÝ, J. *Bezpečně po chodníku i po silnici - Vpravo jezdit nestačí*. Praha, 1994, s. 8.

Chůze

Haladová a Nechvátalová²⁸ popisují chůzi jako rytmický pohyb vykonávaný dolními končetinami a provázený souhyby všech částí těla, při níž má každý krok jeden okamžik, kdy obě nohy spočívají na zemi. Rovněž poukazuje na fakt, že jde o vysoce automatizovaný pohybový projev závislý na struktuře těla a u každé osoby jedinečný. Groszová²⁹ ve své publikaci zmiňuje definici chůze, kterou podal již v roce 1929 autor Kočí, která je zaměřena na fyzické dispozice, jako pohyb z místa na pevné půdě nohama, závislá na četných skupinách svalových a ovládaných z ústředního nervstva.

Chodec

Za chodce je podle zákona o provozu na pozemních komunikacích považována i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně.³⁰ „Pro účely policejní statistiky je za chodce považována i osoba ležící na vozovce nebo osoba, která před uvažovanou nehodou opustila vozidlo a následně se ocitla na vozovce.“³¹

Účastník provozu na pozemních komunikacích

Účastníkem provozu na pozemních komunikacích je dle definice ze zákona o provozu na pozemních komunikacích každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.³² Jak uvádí Štikar³³, každý člověk je určitým způsobem aktivním účastníkem dopravního provozu. Toto označení se týká osob všech věkových skupin ve všech druzích aktivní účasti, kdy o svém bezprostředním chování účastníci rozhodují sami v závislosti na daných podmínkách a situaci. Účastníkem provozu na pozemní komunikaci tedy může být řidič motorového vozidla, ale i chodec, cyklista, spolujezdec apod.

²⁸ HALADOVÁ, E., NECHVÁTALOVÁ, L. *Vyšetřovací metody hybného systému*. Brno, 2005, s. 94.

²⁹ GROSZOVÁ, S. *Pouze pro pěší, aneb, Breviář pro chodce začátečníky*. Praha, 1980, s. 12.

³⁰ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570-4571.

³¹ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Metodika komplexní analýzy střetu vozidla s chodcem* [online]. Brno : Centrum dopravního výzkumu, 2015 [cit. 8. ledna 2016]. Dostupné z WWW: <<http://www.oblast.cdv.cz/cz/O37/user/download/?file=584&do=download>>.

³² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570-4571.

³³ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Praha, 2003, s. 209.

Tato bakalářská práce se zabývá v zásadě chodci a řidiči motorových a nemotorových vozidel, s nimiž se mohou chodci při provozu na pozemní komunikaci střetnout.

3.1.1 Povinnosti chodců vymezené zákonem

Pravidla silničního provozu upravuje zákon o provozu na pozemních komunikacích. Pro chodce jsou v tomto zákoně podstatná ustanovení § 2 až § 4, kde jsou vymezeny základní pojmy řešené problematiky, základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích a povinnosti účastníka při tomto provozu. K chůzi se dále vztahuje § 53 až § 55, v nichž jsou popsána základní pravidla účasti chodce v silničním provozu. Ustanovení § 56 je věnováno útvaru chodců – například příslušníkům ozbrojených sil, školní mládeži nebo průvodu. Jelikož jsou výše uvedená ustanovení velmi obsáhlá, dále se zmíníme pouze o nejpodstatnějších povinnostech, kterými by se každý chodec měl, coby účastník provozu na pozemních komunikacích, řídit³⁴:

- Chodec musí užívat především chodníku nebo stezky pro chodce. Jestliže nejsou k dispozici nebo jsou neschůdné, chodí se po levé krajnici, a kde není krajnice, nebo je-li neschůdná, chodí se co nejbližší při levém okraji vozovky.
- Jestliže je zřízena stezka pro chodce a cyklisty zároveň označená značkou *Stezka pro chodce a cyklisty*, účastníci se na této stezce nesmí navzájem ohrozit. Je-li na této stezce oddělený pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, chodec je povinen užít pouze pruh jemu vyznačený.
- Je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod, chodec musí přecházet jen na těchto místech.
- Po přechodu pro chodce se chodí zásadně vpravo. Mimo něj je dovoleno přecházet vozovku výhradně kolmo k její ose.
- Před vstupem na vozovku se chodec vždy musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky.
- Přecházet vozovku chodec může, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přejíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.

³⁴ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4587.

3.1.2 Dopravní značení pro chodce

Dopravní značky jsou spolu s dalšími prostředky, jako je například dopravní zařízení a světelné a akustické signály, určeny platnou právní úpravou k úpravě a řízení provozu na pozemních komunikacích.³⁵ Pro účastníky silničního provozu musí být zcela srozumitelné, výstižné, jednoznačné a úplné. Je potřeba, aby byly viditelné z dostatečné vzdálenosti a to mimo obec minimálně ze vzdálenosti 100 m a v obci nejméně z 50 m. Nesmí být překrývány jinými věcmi, jako jsou větve stromů, keře, sloupy nebo reklamní zařízení.³⁶

Nejen pro řidiče motorových a nemotorových vozidel existuje dopravní značení. I chodcům může být prostřednictvím dopravních značek udělena povinnost nebo naopak omezení. Pro chodce jsou nejdůležitější zpravidla tyto dopravní značky³⁷:

- Značka **Pozor, přechod pro chodce (č. A 11)** upozorňuje řidiče, že nesmí chodce na označeném přechodu ohrozit. Nevynucuje si však přednost při přecházení. Řidič nemusí být schopen zastavit včas vozidlo, zejména jede-li rychleji.
- Značkou **Děti (č. A 12)** je řidič upozorněn na místo nebo úsek pozemní komunikace, kde se v její blízkosti často pohybují děti a kde hrozí zvýšené riziko nečekaného vběhnutí dítěte do vozovky. Často je tato značka umístěna například v blízkosti škol nebo dětských hřišť.
- Dopravní značka **Zákaz vstupu chodců (č. B 30)** zakazuje vstup chodcům na označené území.
- Příkazová dopravní značka **Stežka pro chodce (č. C 7a)** přikazuje chodcům užit v daném směru takto označeného pruhu nebo stežky. Účastníkům provozu na pozemních komunikacích, kteří nejsou v pozici chodce, je užívání těchto míst zakázáno. Její platnost ukončuje značka **Konec stežky pro chodce (č. C 7b)**, která je totožná, jen šikmo přeškrtnutá silnou červenou čarou.
- Příkazová dopravní značka **Stežka pro chodce a cyklisty (č. C 9a)** přikazuje chodcům i cyklistům užit v daném směru označeného společného pruhu nebo stežky s tím, že tyto dva typy účastníků se nesmějí navzájem ohrozit. Její

³⁵ MADAR, Z. et al. *Slovník české práva*. Praha, 2002, s. 338.

³⁶ ANDRES, J. et al. *Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací*. Brno, 2001, s. 130-131.

³⁷ BESIP. *DOPRAVNÍ ZNAČKY s komentářem* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy. Samostatné oddělení BESIP, 2013 [cit. 24. únor 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/motocyklista/bezpecna-silnice/dopravni-znacky-s-komentarem>>.

platnost ukončuje značka **Konec stezky pro chodce a cyklisty (č. C 9b)**, která je totožná, jen šikmo přeškrtnutá silnou červenou čarou.

- Informační provozní značka **Podchod nebo nadchod (č. IP 3)** informuje o blížícím se podchodu nebo nadchodu.
- Informační provozní dopravní značka **Přechod pro chodce (č. IP 6)** označuje přechod pro chodce vyznačený vodorovnou značkou č. V 7 zejména v místech, kde by jej řidič jinak neočekával, například mimo křižovatku.
- Informativní dopravní značka **Pěší zóna (č. IP 27a)** označuje začátek pěší zóny. Jedná se například o část obce určené především pro chodce. Její platnost je ukončena totožnou značkou jen šikmo přeškrtnutou silnou černou čarou.
- Dopravní značení v podobě příčné čáry **Přechod pro chodce (č. V 7)** vyznačuje místo určeno pro přecházení chodců přes pozemní komunikaci.

Obr. 1: Dopravní značení pro chodce³⁸



ČSN 73 6110 doporučuje na nově navrhovaných komunikacích největší dovolenou délku neděleného přechodu přes 4 jízdní pruhy, tj. téměř 14 m. Vzhledem k rychlosti chůze (cca 1-1,5 m/s, tj. 4 - 5 km) a obvyklé rychlosti vozidel (jen minimum z nich jede předepsaných 50 km/h), je ale bezpečné přecházení chodců na těchto přechodech nemožné. Z toho důvodu se doporučuje na čtyřpruhových směrově nerozdělených komunikacích budování ochranných ostrůvků, které umožní vyčkávání chodců mezi protisměrnými jízdními pásy. Maximální délka přechodu pro chodce nemá

³⁸ BESIP. *DOPRAVNÍ ZNAČKY s komentářem* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy. Samostatné oddělení BESIP, 2013 [cit. 24. únor 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/motocyklista/bezpecna-silnice/dopravni-znacky-s-komentarem>>.

být větší než 10 m (tj. max. 3 jízdní pruhy).³⁹ Dopravní značení je jen podpůrným prostředkem ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Jeho účinnost není možné přeceňovat.⁴⁰

3.1.3 Reflexní prvky

Ve Sbírce zákonů vyšel zákon č. 48/2016 Sb., který novelizuje zákon o provozu na pozemních komunikacích. Změny v něm uvedené se staly platnými dne 20. února 2016. Novelizací byla pro chodce zavedena nová povinnost: *„Pohybuje-li se chodec mimo obce za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.“*⁴¹

Z uvedeného znění zákona je více než zřejmé, že chodec je povinen mít na sobě reflexní prvky nejen za tmy, ale i v mnoha dalších situacích, kdy je viditelnost v dopravě snížena. Taková situace může nastat, pokud je šero, deštivo, mlha, nebo kupříkladu sněhová vánice. Chodci, kteří nově zavedenou povinnost nebudou dodržovat, riskují nejen zranění, ke kterému může dojít, pokud je řidič vozidla – především kvůli snížené viditelnosti – při jízdě přehlédne, ale existuje i riziko usmrcení. Zprvopočátku po novele zákona se bude Policie ČR snažit chodce o nové povinnosti informovat, používat styl domluvy, ale není vyloučeno ani uložení pokuty.

Níže uvedený obrázek jasně ukazuje, že různé barvy oblečení chodce jsou v noci viditelné z různé vzdálenosti, což zásadně ovlivňuje, zda se řidič chodci vyhne nebo nikoli. Při rychlosti 90 km/h potřebuje řidič nejméně 38 metrů (tuto vzdálenost ujede za 1,5 vteřiny) jenom na to, aby si uvědomil nebezpečí a začal reagovat. V tomto případě zabrzdí za dalších 40 metrů. Pokud v protisměru jede další auto, viditelnost chodce bude pro řidiče mnohem horší.⁴²

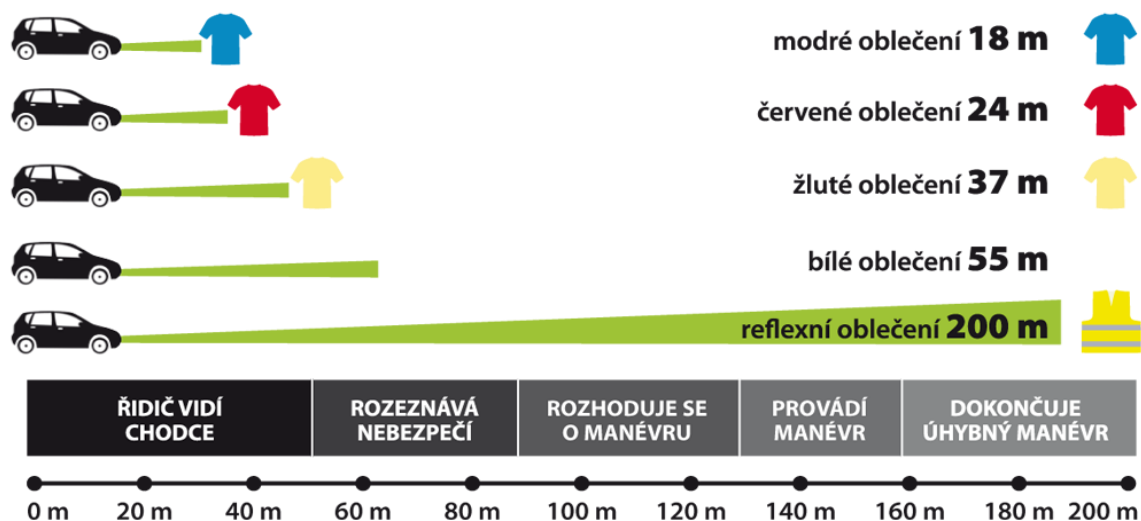
³⁹ ANDRES, J. et al. *Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací*. Brno, 2001, s. 105.

⁴⁰ ANDRES, J. et al. *Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací*. Brno, 2001, s. 132.

⁴¹ ČESKO. Zákon č. 48/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2016, částka 17, s. 494.

⁴² ALTIMA – *Proč reflexní prvky* [online]. 2016 [cit. 8. března 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.altima.cz/clanek/8-proc-reflexni-prvky.html>>.

Obr. 2: Rozdíl viditelnosti barevného oblečení v noci⁴³



Nabídka reflexních prvků se neustále rozšiřuje a jsou k sehnání i v běžných obchodních řetězcích, nejčastěji však v obchodech se sportovními potřebami. Reflexní prvky je možné sehnat v těchto variantách⁴⁴:

- zažehlovací folie na textil,
- samolepící folie na textil i pevné podklady – přilby, jízdní kola, hole,
- našívací pásy na bundy, kalhoty, mikiny, trička, batohy, tašky, čepice nebo například rukavice,
- výstražné pásy na rukávy a nohavice, tzv. klapačky,
- reflexní vesty,
- různé odrazky k pověšení na batohy, tašky nebo bundy.

O reflexních prvcích se stručně zmiňuje i kapitola 3.4, v níž je charakterizována kampaň BESIP pod názvem *Vidíme se*.

⁴³ ALTIMA – Proč reflexní prvky [online]. 2016 [cit. 8. března 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.altima.cz/clanek/8-proc-reflexni-prvky.html>>.

⁴⁴ ALTIMA – Proč reflexní prvky [online]. 2016 [cit. 8. března 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.altima.cz/clanek/8-proc-reflexni-prvky.html>>.

3.2 Druhy dopravních nehod, jichž se účastní chodci

„V globálním pojetí jsou chodci nejpočetnější skupinou účastníků silniční dopravy usmrčených při dopravních nehodách. Ačkoli v asijských, afrických nebo jihoafrických nebo jihoamerických zemích nejsou shromažďovány uspokojivé statistiky, je k dispozici dostatek údajů, ze kterých vyplývá, že celkový počet obětí dopravních nehod činí na celém světě asi 300 000 ročně a z nich nejméně polovinu tvoří chodci.“⁴⁵

Podobným názorem disponuje Čermín⁴⁶, který používá pro pohyb chodců v provozu přirovnání: „*chodí po ulicích jako za dob normanské slávy*“. Podle něj se chodci stávají zbytečně oběťmi dopravních nehod, neboť si neuvědomují, jaké nebezpečí přinesla motorizace. Chodce považuje za rovnocenné účastníky silničního provozu jako řidiče automobilů, motocyklistů, cyklistů aj. a tak na ně také pohlíží pravidla silničního provozu.

Střet chodce s jízdním kolem

Ačkoli se může zdát, že střet chodce s cyklistou nemusí mít kromě několika pohmožděnin závažnější následky, opak je pravdou. Střet chodce s cyklistou má obvykle zanedbatelné zdravotní následky, avšak může jím dojít k těžkému zranění, dokonce i k smrti. Někteří cyklisté po srážce s chodcem chybují tím, že od zraněného ujedou v domnění, že nebudou dopadeni a potrestáni. Nutno však podotknout, že i na cyklisty se vztahuje povinnost poskytnutí pomoci zraněnému dle ustanovení § 150 trestního zákoníku.⁴⁷

Míra poranění v případě střetu jízdního kola s chodcem závisí na tom, zda se chodec dostal do kontaktu s předním kolem nebo s jinými členitými částmi jízdního kola. Dochází převážně k poranění rukou, předloktí nebo dolní části trupu. Jízdní kolo může chodce porazit a odhodit na velmi krátkou vzdálenost.⁴⁸

⁴⁵ VOREL, F. *Dopravní nehody chodců*. České Budějovice, 1993, s. 4.

⁴⁶ ČERMÍN, S. *Chodci v dopravě*. Praha, 1995, s. 5-6.

⁴⁷ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009, částka 11, s. 386.

⁴⁸ HIRT, M. et al. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha, 2012, s. 25.

Střet chodce s motocyklem

Stejně, jako tomu je u jízdního kola i při střetu chodce s motocyklem (patřící také mezi jednostopá vozidla) dochází především k poranění rukou, předloktí a dolní části trupu. Lokalita poranění závisí na poloze chodce - zda stojí k motocyklu bokem, čelem případně zády. Motocykl je schopen odhodit tělo chodce na poměrně velkou vzdálenost, zejména při vysoké rychlosti. Právě vysokou silou motocyklu může chodec při odhození dokonce narazit na překážku, což může způsobit další poranění, mnohdy i závažnější než při samotném střetu. Chodec může být zachycen rovněž řídky, stupačkami atp., kdy dochází nejprve k tržným ranám na těle chodce a vzápětí k odhození těla šikmo bokem. Pokud motocykl tělo chodce přejede a nezasáhne životně důležité části těla, neměla by vzniknout život ohrožující zranění.⁴⁹

Příklad střetu chodce s motocyklem uvedl ve své knize Havlík⁵⁰, který uvádí, cituji: „*Mžik. Setina vteřiny. Přední kolo motocyklu Honda katapultovalo z přechodu pro chodce sedmiletého chlapce až do vzdálenosti dvanácti metrů. Matka odletěla k chodníku. Mohla ještě vstát. Se zoufalým křikem se dobelhala k nehybně ležícímu chlapci se zkrvavenou hlavou. Stiskla ho v náruči. Ucítila, že syn vydechl naposled. Omdlela.*“ Vyděšený svědek líčil situaci, jak zahlédl letět dítě vzduchem a motocyklista s dunivým rachotem zmizel v zatáčce. Po dopadení řidiče motocyklu se od něj vyšetřovatelé dočkali arogantního chování. Ve chvíli, kdy motocyklista dítě na přechodu srazil, se účastnil na svém nově koupeném motocyklu silničního závodu za plného provozu, kde nakonec vyhrál 1. cenu – 20 000 Kč. Vinu za způsobení smrti malému chlapci si nepřiznal, lítost nedal najevo a na výtky a otázky policistů reagoval slovy: „*S nějakou mrtvolou jsem nepočítal. Moje mašina nerve, ta burácí, až uši zaléhají. Kdo neslyší a neuhne, má smůlu.*“

Střet chodce s osobním automobilem

Tento druh dopravní nehody dělí Hirt⁵¹ na tři fáze:

- první fáze – vlastní náraz do chodce,
- druhá fáze – pohyb vzpřímeného chodce po nárazu vozidlem,
- třetí fáze – přejetí chodce osobním vozidlem.

⁴⁹ HIRT, M. et al. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha, 2012, s. 25.

⁵⁰ HAVLÍK, K. *Osudová střetnutí: rozhovory s lidmi, kteří přežili dopravní nehodu*. Praha, 2010, s. 44-47.

⁵¹ HIRT, M. et al. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha, 2012, s. 10.

Charakteristika zmíněných fází je poznačena v kapitole 3.3 s důrazem na zranění a průběh jednotlivých fází při této dopravní nehodě.

Střet chodce s nákladním automobilem nebo autobusem

Nákladní automobil a autobus jsou mnohem těžší než osobní automobil. S tím souvisí i větší energie působící při nárazu na chodce. Příd' autobusů, dodávek a nákladních automobilů je víceméně plochá a svislá, proto je místo nárazu i místo zranění podstatně vyšší a dochází tak často ke zranění dolních končetin. Jinak se tento typ dopravní nehody příliš neliší od střetu chodce s osobním automobilem.⁵²

Střet chodce s kolejovým vozidlem

Kolejovým vozidlem je myšlena tramvaj a metro. Vzhledem k zaměření bakalářské práce na provoz na pozemní komunikaci se však budeme zajímat pouze o situaci střetu chodce s tramvají.

Tramvaj je dopravním prostředkem vyznačující se v porovnání s ostatními dopravními prostředky velkou hmotností i velkou rychlostí. Tramvaj je rovněž oproti ostatním dopravním prostředkům vyskytujících se na pozemních komunikacích jedinečná tím, že se pohybuje na ocelových kolech po ocelových kolejnicích. Z výše uvedeného je nepochybná vysoká frekvence smrtelných zranění. Ačkoli může dojít i ke zraněním zanedbatelným, častými zraněními jsou obecně fraktury dolních končetin a při přejetí stisknutí končetiny nebo celého trupu mezi kolo a kolejnici. Ke zranění v kontaktu chodce s tramvají dochází buď náhodně, tak jako u ostatních dopravních nehod, nebo v některých spíše ojedinělých případech může být důvodem sebevražda.⁵³

3.3 Zranění chodců při dopravních nehodách

„Do dopravních nehod nelze zařadit úrazy chodců způsobené nárazem chodce na pevnou překážku, srážku dvou chodců, upadnutím chodce na chodniku apod., neboť nebyly způsobeny v souvislosti s provozem vozidla. Pokud však chodec je poražen, přejet vozidlem apod., je taková událost (při splnění ostatních podmínek)

⁵² HIRT, M. et al. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha, 2012, s. 21.

⁵³ HIRT, M. et al. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha, 2012, s. 26.

*dopravní nehodou. Není pak rozhodující, zda se chodec střetl s vozidlem motorovým, nemotorovým nebo tramvají.*⁵⁴

Na rozsah zranění chodce při dopravní nehodě má vliv typ vozidla, jeho hmotnost a rychlost jízdy. Dále je z hlediska závažnosti významný vztah výšky chodce a typu vozidla a věk chodce. Nejohroženější skupinou hned po dětech a mládeži jsou chodci starší 70 let, pro které může mít střet s vozidlem vzhledem k jejich fyzické křehkosti fatální následky.⁵⁵

Čapková a Toráčová⁵⁶ definují úraz jako „*poškození zdraví, které vzniká většinou náhle, působením vnější síly.*“ V případě naší problematiky vzniká úraz silou mechanickou – nárazem vozidla. Úrazu je možné zabránit případně předejít, pokud si je člověk vědom možných rizik a má přehled o vhodné prevenci.

Každý účastník provozu na pozemních komunikacích by si měl uvědomit, že za snížené viditelnosti je riziko vzniku dopravní nehody mnohem vyšší, než za viditelnosti běžné. Stojan⁵⁷ poukazuje na fakt, že chodci vyskytující se na vozovce v šeru, mlze, tmě nebo za deštivého počasí, jsou daleko více ohroženi na životě, obzvláště pokud nijak nedbají na svou viditelnost a nepoužívají žádný reflexní prvek či osvětlení. To už představuje opravdu hazard se zdravím, ba dokonce se životem.

V české terminologii dopravních nehod se obvykle používá rozdělení vážnosti zranění na lehké, těžké a smrtelné. Lehké zranění znamená zranění jiné než těžké. Těžké zranění představuje vážnou poruchu zdraví, při které však nedochází k úmrtí člověka. Smrtelně zraněná je osoba, jež zemřela na místě dopravní nehody, při převozu nebo do 24 hodin po nehodě (pro účely české národní statistiky) nebo 30 dnů po nehodě (pro účely mezinárodní statistiky).⁵⁸

⁵⁴ KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Občan a dopravní nehoda*. Praha, 1998, s. 9.

⁵⁵ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Metodika komplexní analýzy střetu vozidla s chodcem* [online]. Brno : Centrum dopravního výzkumu, 2015 [cit. 8. ledna 2016]. Dostupné z WWW: <<http://www.oblast.cdv.cz/cz/O37/user/download/?file=584&do=download>>.

⁵⁶ ČAPKOVÁ, M., TORÁŘOVÁ, L. *Go proti úrazům, aneb jak chránit své zdraví*. České Budějovice, 2006, s. 5.

⁵⁷ STOJAN, M. et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno, 2007, s. 136.

⁵⁸ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Metodika komplexní analýzy střetu vozidla s chodcem* [online]. Brno : Centrum dopravního výzkumu, 2015 [cit. 8. ledna 2016]. Dostupné z WWW: <<http://www.oblast.cdv.cz/cz/O37/user/download/?file=584&do=download>>.

Druhy zranění chodce lze rozeznávat rovněž na základě typu primárního kontaktu chodce s vozidlem⁵⁹:

- postavení čelně – čelní

U tohoto typu nehody dochází nejčastěji k poranění horních končetin, konkrétně zápěstí a předloktí, z důvodu předpažení chodce, coby reakce na přijíždějící vozidlo. Dalšími běžnými poraněními při tomto kontaktu bývají vážná zranění dolních končetin, hrudní oblasti, poškození krčních obratlů a hlavy.

- čelně – zádový primární kontakt

V tomto případě míří nárazník vozidla na zadní stranu stehen nebo kolen nic netušícího chodce. Následně chodec nalehne zády nebo bokem na kapotu vozidla a tím se dostává do kontaktu hlava s čelním sklem. Většinou dochází k vážným poraněním hlavy, krční páteře a horních končetin.

- čelně – boční primární kontakt

Tento typ kontaktu je typickým pro chodce přecházejícího vozovku, k němuž míří vozidlo z boku. Primární kontakt je soustředěn na horní končetiny, následuje nalehnutí na kapotu vozidla a intenzivní chránění se horními končetinami směřujícími proti vozidlu. v některých případech dochází k rotaci trupu chodce. Nejvážněji jsou v tomto případě kontaktu poraněny horní končetiny, poté hrudník, pánev a dolní končetiny. Zranění hlavy, pokud nedojde k jejímu kontaktu se sloupkem nebo čelním sklem, je často jen lehkého stupně.

Hirt⁶⁰ dělí dopravní úrazy chodců do tří časových fází. O těchto fázích se stručně zmiňuje i kapitola 3.2:

- V první fázi rozeznáváme, v jakém vzájemném postavení se automobil a chodec nacházejí, eventuálně o jaký typ automobilu se jedná. Varianty tohoto primárního kontaktu jsme již o odstavec výše charakterizovali dle Metodiky komplexní analýzy střetu vozidla s chodcem.

⁵⁹ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Metodika komplexní analýzy střetu vozidla s chodcem* [online]. Brno : Centrum dopravního výzkumu, 2015 [cit. 8. ledna 2016]. Dostupné z WWW: <<http://www.oblast.cdv.cz/cz/O37/user/download/?file=584&do=download>>.

⁶⁰ HIRT, M. et al. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha, 2012, s. 10-21.

- Druhá fáze, vznik zranění, nastává po střetu vozidla s chodcem. Pohyb těla po střetu s přídí vozidla rozlišujeme podle rychlosti vozidla. Při nejnižší rychlosti je chodec pouze odstrčen a často ani nedojde k pádu na zem. Při nízké rychlosti je zpravidla tělo odhozeno před vozidlo, ale může dojít i k najetí na chodce. Následuje zranění dolních končetin a jiné menší úrazy při pádu na zem. Pokud jede vozidlo vyšší rychlostí, náraz vždy směřuje pod těžiště těla a vlivem rotace dochází k pádu těla na vozidlo do vzdálenosti přímo závislé na okamžité střetové rychlosti. Zprvu narazí před do dolních končetin, poté se tělo překlápí na vozidlo a narazí postupně na přední kapotu, na přední sklo, eventuálně až na střechu. Při vysokých rychlostech může chodec zcela přeletět automobil a ke kontaktu se střechou nedojde. Na těle nacházíme zranění odpovídající primárnímu nárazu předním nárazníkem, nárazu a sunutí po kapotě, nárazu na čelní sklo či sloupky, případně zranění po pádu na vozovku nebo na překážky v okolí, jako je například sloup, strom, zeď domu, zábradlí apod. Rozsah, závažnost a charakter poranění závisí na povrchu a členitosti překážky, její pevnosti, stabilitě, na části, kterou pohybující se tělo narazí a v neposlední řadě i na druhu oblečení.
- Přejetím chodce může být myšleno přejetí koly nebo poranění podvozkovými částmi vozu. Při přejetí chodce koly automobilu dochází v přímé souvislosti na hmotnosti vozidla k pohmoždění nejrůznějšího rozsahu, včetně rozsáhlé drcení i vnitřních orgánů a fraktur kostí. Při najetí na ruce nebo nohy je typický vznik odtržení kůže a podkoží od svaloviny. Minou-li kola vozidla tělo chodce, záleží pak na světlé výšce automobilu, do jaké míry dojde k poranění těla. Někdy dojde jen k lehčím poraněním, jindy však až k rozsáhlým tržně zhmožděným až drtivým zraněním na různých částech těla. Bezesporu záleží i na povrchu vozovky, kde k nehodě dojde.⁶¹

Ke zranění chodců v rámci dopravní nehody dochází nejčastěji v těchto oblastech⁶²:

- na přechodu pro chodce – absence kontaktu chodce a řidiče vozidla,

⁶¹ HIRT, M. et al. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha, 2012, s. 19-20.

⁶² CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Metodika komplexní analýzy střetu vozidla s chodcem* [online]. Brno : Centrum dopravního výzkumu, 2015 [cit. 8. ledna 2016]. Dostupné z WWW: <<http://www.oblast.cdv.cz/cz/O37/user/download/?file=584&do=download>>.

- mimo přechod pro chodce – chodec pohybující se ve vozovce, jdoucí po krajnici, náhle vstupující do vozovky, pohybující se ve vozovce při snížené viditelnosti aj.,
- nebo v blízkosti zastávky veřejné dopravy – často v zákrytu stojícího autobusu vstoupí chodec bez rozhlédnutí do vozovky.

Dle metodiky Centra dopravního výzkumu k projektu CHODCI je častým místem dopravní nehody, kromě výše uvedených bodů, i okolí přechodu ve vzdálenosti 20 m od přechodu, parkoviště nebo sjezd.⁶³ Andres⁶⁴ uvádí, že pro chodce jsou charakteristické tyto dopravní nehody:

- nehody mezi vozidly a chodci v oblasti křižovatky, a to:
 - kolize s chodcem, vozidlo neodbočuje,
 - kolize s chodcem při odbočování,
 - kolize s chodcem při objíždění nebo předjíždění,
- nehody mezi vozidly a chodci mimo oblast křižovatky, a to:
 - kolize s chodcem, který přechází vozovku před jedoucím, stojícím nebo couvajícím vozidlem,
 - kolize s chodcem při předjíždění jiného vozidla,
 - kolize s chodcem jdoucím po vozovce,
 - kolize s chodcem jdoucím po chodníku nebo krajnici.

3.4 Projekty a kampaně prevence dopravních nehod zaměřené na chodce

Projekty a kampaně realizované BESIP

Kampaně se zaměřením na viditelnost chodců

Po úspěšné kampani *Děláš to taky!* BESIP na konci října roku 2015 spustilo další velkou kampaně *Vidíme se?*. Ta se tentokrát zaměřila na viditelnost chodců. Cílem kampaně je naučit chodce používat reflexní prvky. BESIP ve spolupráci s Policií ČR

⁶³ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Metodika komplexní analýzy střetu vozidla s chodcem* [online]. Brno : Centrum dopravního výzkumu, 2015 [cit. 8. ledna 2016]. Dostupné z WWW: <<http://www.oblast.cdv.cz/cz/O37/user/download/?file=584&do=download>>.

⁶⁴ ANDRES, J. et al. *Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací*. Brno, 2001, s. 104.

rozdá během svých akcí nejméně 500 000 reflexních pásků, 100 000 reflexních tašek pro seniory a desetitisíce reflexních tkaniček a placek pro mladé. Součástí kampaně je 6 videospotů. Hlavní role ve videích ztvárnily nejohroženější skupiny chodců - senioři, sportovně založení lidé, teenageři, lidé z malých menších měst a obcí nebo školáci. Kampaně se zúčastnil i herec Zdeněk Svěrák.⁶⁵

Týden bezpečnosti silničního provozu

Jedná se o dopravně-bezpečnostní akci spadající do plánu Dekády bezpečnosti silničního provozu 2011-2012, s cílem snížit v těchto letech počet obětí dopravních nehod o 5 milionů. Týden bezpečnosti silničního provozu se v roce 2013 zaměřil na chodce pohybující se na pozemních komunikacích a tím poukázal na naléhavou potřebu zlepšení ochrany chodců. V roce 2015 se koncentroval na podporu bezpečnosti dětí v silničním provozu, i v jejich roli chodce.⁶⁶

Projekty a kampaně realizované Policií České republiky

Jak správně přecházet vozovku a má chodec absolutní přednost?

Jeden z preventivních projektů pod názvem *Zebra se za tebe nerozhledne!* je realizován pod záštitou Policejního prezidia ČR. Koná se dvakrát ročně - na začátku školního roku a v jeho druhé polovině, v rozsahu jednoho týdne po celé ČR. Projekt je realizován ve spolupráci se Zdravotní pojišťovnou Ministerstva vnitra ČR a BESIP Ministerstva dopravy ČR. Cílem projektu je preventivně působit na chodce a další účastníky silničního provozu, zejména:⁶⁷

- osvojovat dodržování pravidel bezpečného přecházení vozovky
- a odbourávat mýty o absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce.

Zvýšení povědomí chodců o existenci retro-reflexních prvků

Jednu z dalších prospěšných akcí uspořádala Policie ČR v roce 2011 pod názvem *Vidět a být viděn*. Pokud v průběhu konání akce v silničním provozu objevila chodce nebo cyklistu bez reflexního označení, tzv. neviditelného účastníka

⁶⁵ MINISTERSTVO DOPRAVY-BESIP - KAMPAŇ „Vidíme se?“ [online]. 2015 [cit. 2016-01-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/211-kampan-vidime-se>>.

⁶⁶ Ministerstvo dopravy-BESIP – Road Safety Week 2013 [online]. 2013 [cit. 2. ledna 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/aktivita/akce-a-kampane-v-roce-2013/road-safety-week-2013>>.

⁶⁷ POLICIE ČR - Zebra se za Tebe nerozhledne! [online]. 2015 [cit. 2. ledna 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>>.

silničního provozu, upozornila ho na jemu hrozící nebezpečí, případně poradila, jak zvýšit svou viditelnost především použitím reflexních doplňků. Mezi chodce a cyklisty bylo rozdáno celkem cca 35 tisíc reflexních proužků, klíčenek s reflexní tkanicí nebo reflexní prvky určené k instalaci do výpletu kola. Akce probíhala ve spolupráci s oddělením Ministerstva dopravy BESIP a Zdravotní pojišťovnou MV ČR.⁶⁸

Kdo má přednost - tramvaj, nebo chodec?

Jako další projekt, na kterém participuje Policie ČR je preventivní kampaň pod názvem *Není cesty zpět*, která na podzim roku 2015 proběhla v Praze již pošesté. Má za cíl upozornit chodce na rizikové chování v silničním provozu a zdůraznit fakt, že na přechodu pro chodce má přednost tramvaj, nikoli chodec. Projekt se každoročně realizuje v Praze za spolupráce Policie ČR a Dopravního podniku hl. m. Prahy.⁶⁹

⁶⁸ POLICIE ČR - *Vidět a být viděn* [online]. 2011 [cit. 2. ledna 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/akce-a-projekty-besedy-s-obcany-videt-a-byt-viden.aspx>>.

⁶⁹ POLICIE ČR - *Není cesty zpět 2015* [online]. 2015 [cit. 2. ledna 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/cinnost-a-akce-neni-cesty-zpet-2015.aspx>>.

4 STATISTIKY DOPRAVNÍCH NEHOD POLICIE ČR

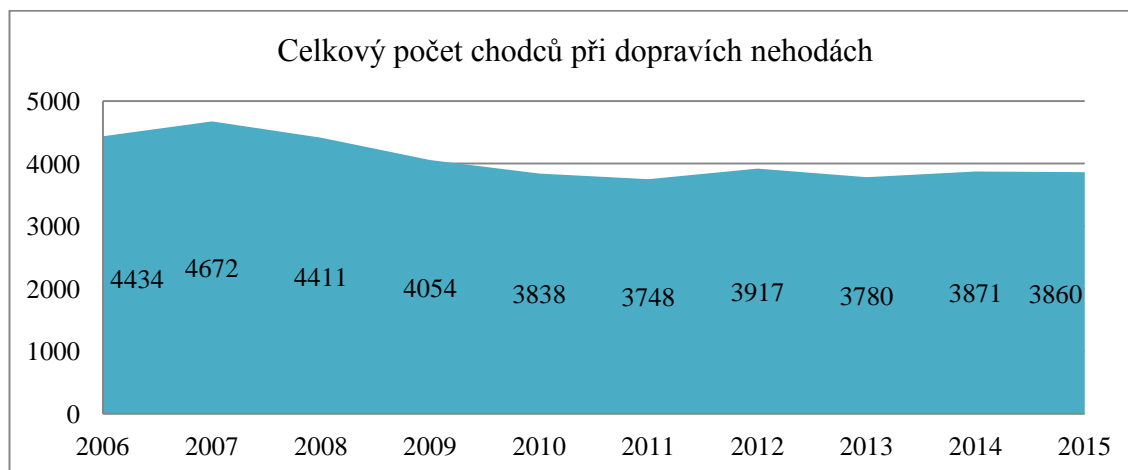
Na následujících listech jsou graficky znázorněny výsledky statistik dopravní nehodovosti Policie ČR, které k tomuto účelu poskytl kapitán Mgr. Jan Straka z policejního prezidia ČR. **V grafech jsou údaje o silničních dopravních nehodách v ČR za posledních 10 let, tedy za období 2006 – 2015, na nichž se účastnili chodci.** Hlavním cílem grafického znázornění údajů je zejména poukázání na zásadní změny v konkrétních případech za sledovaná období a zvýšení povědomí účastníků provozu na pozemních komunikacích o této problematice, neboť jen oni mohou svým chováním tyto statistiky v příštích letech změnit. Alarmující počty chodců, coby obětí dopravních nehod, by mohly působit preventivně na oběti potenciální.

Ačkoli se za posledních 10 let pro chodce legislativa v zásadě nijak neměnila, ve většině grafů je vidno, že od roku 2009 hodnoty někde více a někde méně klesají. Změny lze dát do spojitosti s téměř 50% poklesem počtu všech dopravních nehod, k němuž došlo z roku 2008 na rok 2009 z důvodu změny legislativy, především v důsledku zavedení bodového hodnocení. Obecně mohlo mít na snížení nehodovosti s účastí chodců pozitivní vliv i zavedení prodeje reflexních prvků.

4.1 Dopravní nehody s účastí chodců

Následující grafy a související komentáře interpretují statistiky všech dopravních nehod za sledované období v ČR, jichž se chodci účastnili.

Graf 1: Celková účast chodců při dopravních nehodách⁷⁰

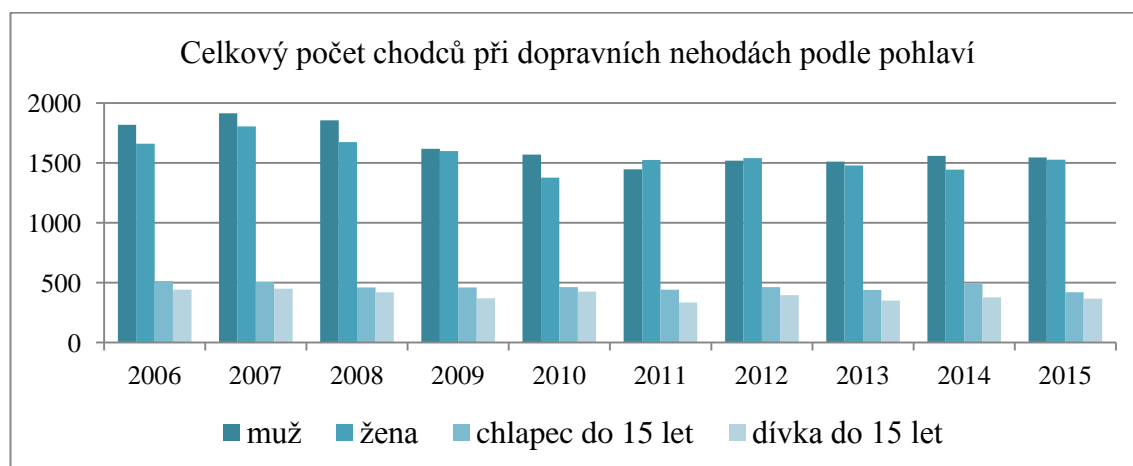


⁷⁰ Statistika dopravní nehodovosti Policie ČR (vlastní zpracování).

Nejvyšší počet chodců, kteří se jakýmkoliv způsobem účastnili na dopravních nehodách v silničním provozu v ČR během sledovaného období let 2006 - 2015, je jednoznačně za rok 2007, kdy je registrováno 4 672 dopravních nehod s účastí chodců. Naopak nejméně chodců se účastnilo dopravních nehod v roce 2011, a to 3 748 chodců, což je o čtvrtinu méně, než hodnota nejvyšší. Pozitivně lze hodnotit viditelný pokles, který počal právě v roce 2007 a od roku 2011 toto množství kolísá okolo 3 800 chodců. Příčinu poklesu lze zároveň spatřovat v realizaci mnoha preventivních kampaní a aktivit např. Policie ČR a BESIP, zaměřených na chodce a jejich bezpečnost v dopravě viz kapitola 3.4.

S přihlédnutím ke statistikám všech dopravních nehod registrovaných Policií ČR lze usoudit, že v letech 2006 – 2008 se každé 40. dopravní nehody registrované na českých silnicích účastnil chodec. Kvůli celkovému snížení počtu všech druhů dopravních nehod mezi léty 2008 a 2009 a při porovnání počtu všech dopravních nehod s počtem chodců, coby účastníků dopravních nehod, se od roku 2009 účastní chodec průměrně každé 20. dopravní nehody.

Graf 2: Celková účast chodců při dopravních nehodách podle pohlaví⁷¹



Graf 2 skvěle vyobrazuje, kdo a v jakém poměru se dopravních nehod účastní nejvíce. Dle hodnot grafu zveřejňujícího celkový počet chodců při dopravních nehodách podle pohlaví jsou evidentně jejich nejčastější účastníky muži. Hodnoty účastníků mužského pohlaví dosahují až na výjimku let 2011 - 2012 nejvyšších čísel. Zajímavostí je, že v letech 2006 - 2008 dosahovaly ženy oproti mužům hodnot průměrně o 10 % nižších. V roce 2009 však rozdíl činil už pouhé 1 % a v letech 2011 (o 5 %) a 2012

⁷¹ Statistiky dopravní nehodovosti Policie ČR (vlastní zpracování).

(o 1%) účast žen při dopravních nehodách dokonce převažovala. V ostatních letech hodnoty různě kolísají. Srozumitelně však nelze změny hodnot, vzhledem k historii legislativy, nijak vysvětlit. Možná jen ženy dnešní doby více riskují a jsou méně obezřetné.

Pozitivně lze hodnotit i redukci účastníků nehod – dětí. V roce 2006 graf znázorňuje maximum (514 dětí), zatímco v loňském roce 2015 jich bylo téměř o stovku méně (421 dětí). Poměr dětí, coby účastníků dopravních nehod, v poměru k dospělým je zhruba třetinový, což je ten smutnější pohled na celou záležitost. Porovnáme-li počty chlapců a dívek, kteří se nehod účastnili, je zřetelné, že chlapci se stávají účastníky nehod častěji. To může být zapříčiněno především tím, že se chlapci obvykle chovají riskantněji než dívky. Jejich impulzivnější a dobrodružnější chování je přivádí do nebezpečných situací častěji, než je tomu právě u křehčích dívek, které se nebezpečí spíše vyhýbají, jednají s rozvahou a dávají na sebe mnohem větší pozor.⁷²

Zaměříme-li se na **děti, coby účastníky provozu na pozemních komunikacích**, především coby účastníky dopravních nehod, je zřejmé jejich daleko větší ohroženost než u dospělých jedinců. Děti nemají vzhledem ke svému věku dostatek zkušeností a rozvinuté vnímání, které by jim umožnilo při pohybu v dopravě samostatně reagovat na tolik podnětů a nástrah, jež na ně čekají na každém rohu. V tomto ohledu je nezbytná výchova rodiny, která má v této věci největší moc, jak dítě naučit správným pravidlům chování v silničním provozu. Sekundární vliv na dopravní výchovu dítěte má školské zařízení, ale je jasné, že jakmile nemá dítě mravní oporu a vzor v rodičích nebo jiné dospělé osobě, ke které vzhlíží, školské zařízení jeho návyky příliš nezmění. Výchova k bezpečnosti v dopravě by měla začínat dávno předtím, než dítě do školského zařízení, respektive mateřské školy, vůbec začne chodit. Učení nápodobou a pozorování dospělého vzoru má v tomto období pro dítě nenahraditelný význam. Čím častěji bude dítě doprovázeno zodpovědnou dospělou osobou, která se v provozu na pozemních komunikacích pohybuje dle pravidel a povinností vedených v zákoně o provozu na pozemních komunikacích, tím menší je pravděpodobnost, že se dítě bude chovat v rozporu s dopravními předpisy. Nejen, pro děti, ale pro všechny chodce je klíčové se před vstupem do vozovky nebo na přechod náležitě rozhlédnout. Stojan⁷³ zdůrazňuje

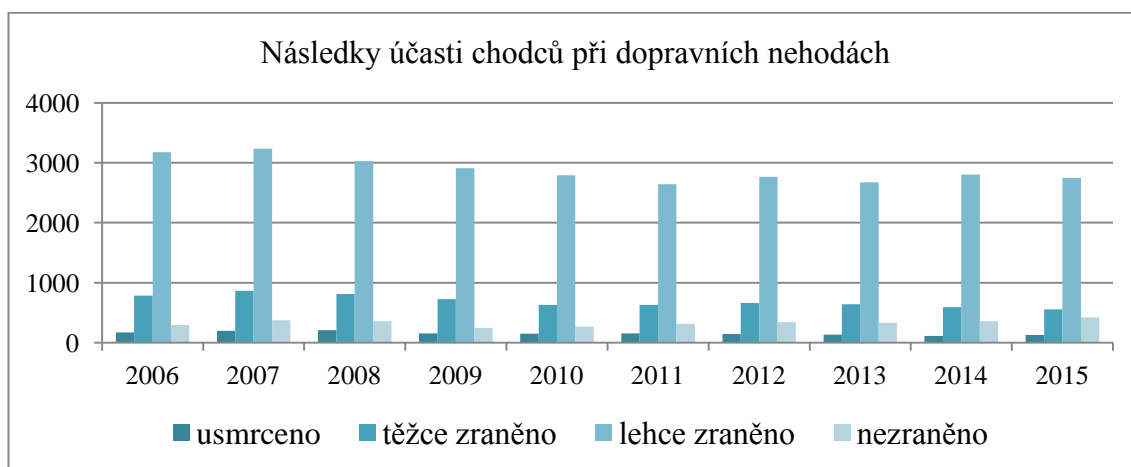
⁷² ŠTÍKAR, J., HOSKOVEC, J. *Přehled dopravní psychologie: historie, teorie, výzkum, aplikace*. Praha, 1995, s. 57.

⁷³ STOJAN, M. et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno, 2007, s. 40.

zásadu **nejdříve se rozhlédnout vlevo (vozidlo po straně chodce), potom vpravo a opět znovu vlevo.**

Charakteristickým typem dopravní nehody dítěte je nečekané vběhnutí před vozidlo. V takovém případě dochází snadno k vážné nehodě i při menší rychlosti jízdy vozidla. Velmi často dochází k nehodě při vběhnutí do vozovky mezi zaparkovanými auty.⁷⁴

Graf 3: *Následky účasti chodců při dopravních nehodách*⁷⁵



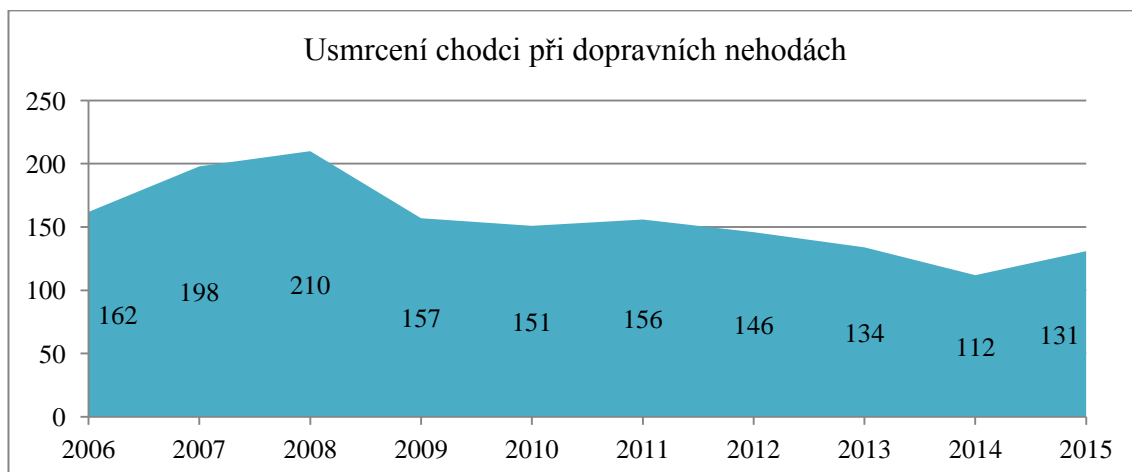
Jak je z grafu 3 vidno, nejčastěji mají chodci v důsledku nehody jen lehká zranění (pokud je osoba v pracovní neschopnosti max. 7 dní), která se však při porovnání hodnot za uvedená léta od roku 2006 výrazně snížila. Nejvíce lehkých zranění bylo v roce 2007, a to 3 234 lehkých zranění, a nejméně v roce 2011. Druhým nejčastějším jsou zranění těžká (doba pracovní neschopnosti je delší než 7 dní)⁷⁶, jejichž počet se od roku 2007 snižuje. Pozitivní je, že za loňský rok 2015 dosahovala hodnota nejnižší sumy, a to 554 těžkých zranění (oproti nejvyšší sumě v roce 2007 je to poníženi o více jak 50 %. Průměrně 5 % všech zúčastněných chodců při dopravní nehodě vyvázne bez zranění.

⁷⁴ ŠTÍKAR, J., HOSKOVEC, J. *Přehled dopravní psychologie: historie, teorie, výzkum, aplikace*. Praha, 1995, s. 57.

⁷⁵ Statistiky dopravní nehodovosti Policie ČR (vlastní zpracování).

⁷⁶ PORADA, V. et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 107.

Graf 4: Celkový počet usmrcených chodců při dopravních nehodách⁷⁷



Počet usmrcených chodců při dopravních nehodách se na českých silnicích za sledované období sice nepravidelně snižuje, ale čísla jsou i přesto alarmující! V roce 2009 dochází k výraznému poklesu počtu usmrcených a mírný úbytek se projevuje i v dalších letech až do roku 2014. Tuto změnu lze odůvodnit nejen vyšší dostupností reflexních prvků, např. v obchodech se sportovními potřebami, ale například vyšší kvalitě zdravotní péče, která se neustále zdokonaluje nebo důrazem na prevenci dopravních nehod s účastí chode především ze strany Policie ČR a BESIP. V roce 2015 se bohužel počet opět navýšil. Vzhledem k zavedení povinnosti mít na sobě při snížené viditelnosti reflexní prvky (viz kapitola 3.1.2), lze předpokládat, že hodnoty usmrcených chodců budou v dalších letech klesat.

Znepokojující z hlediska statistické evidence Policie ČR je skutečnost, že nejvíce chodců zemře při dopravních nehodách na silnici I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu. Toto zjištění bohužel nemůžeme doložit graficky, neboť údaje za námi sledované období nejsou kompletní.

4.2 Dopravní nehody zaviněné chodci

Následující grafy a související komentáře interpretují statistiky všech dopravních nehod za sledované období v ČR, jejichž viníkem jsou právě chodci. Příčinami tohoto druhu dopravních nehod, které si chodci takřka způsobují sami, jsou⁷⁸:

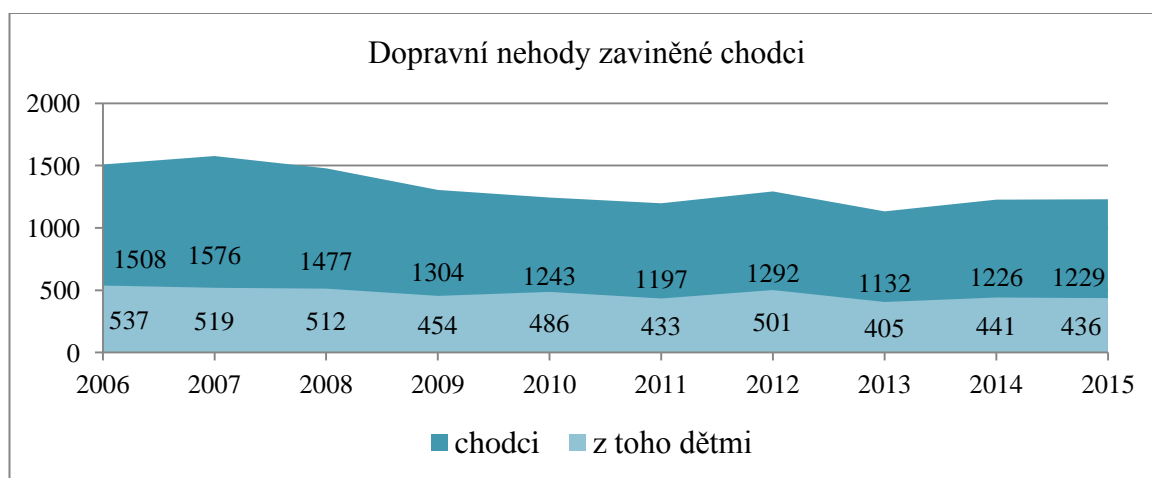
⁷⁷ Statistiky dopravní nehodovosti Policie ČR (vlastní zpracování).

⁷⁸ POLICIE ČR. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014* [online]. Praha : Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky, 2015 [cit. 29.

- špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla,
- náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo ostrůvku,
- zmatené, zbrklé a nerozhodné jednání,
- náhlá změna směru chůze,
- náraz do vozidla z boku,
- nebo hra dětí na vozovce.

Bohužel zmíněné příčiny nejsou ve statistických ročenkách za sledované období kompletní. Z toho důvodu nelze jejich porovnání účelně vyčíslit a komparovat. Avšak nejvyšších hodnot v dostupných statistikách dopravní nehodovosti bezesporu dosahují chodci, kteří náhle vstoupí do vozovky, což dle dostupných statistik představuje průměrně 580 osob ročně. Z výše uvedeného jsou dalšími častými příčinami zavinění chodce špatným odhadem vzdálenosti a rychlosti vozidla, náraz do vozidla z boku nebo zmatené, zbrklé a nerozhodné jednání

Graf 5: Celkový počet dopravních nehod zaviněných chodci⁷⁹



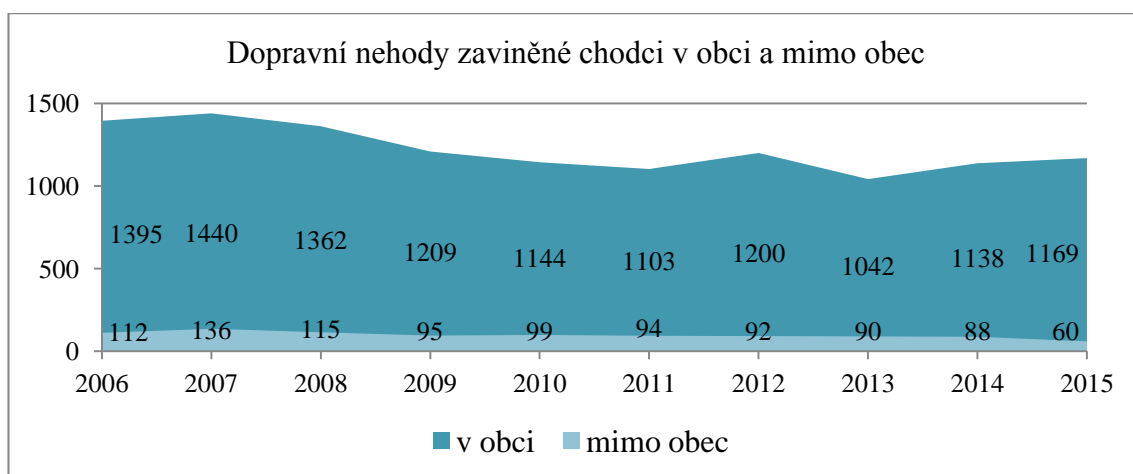
Díky grafu 5 došlo ke zjištění, že za sledovanou dobu průměrně každou třetí dopravní nehodu s účastí chodce, si chodec zavinil sám a více než pětinu všech dopravních nehod (každou pátou dopravní nehodu) s účastí chodce zavinilo dítě. To jsou alarmující výsledky, které potvrzují hypotézu č. 3, že chodci porušují pravidla jim ukládaných zákonem. Druhou možností může být i nepozornost a zbrkllost při pohybu v silnici, což ale souvisí s tím, že chodci jsou ukládány povinnosti ze zákona, které je povinen dodržovat. Nejvíce chodců zavinilo dopravní nehody v roce

února 2016]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/soubor/prehled-nehodovosti-za-rok-2014-pdf.aspx>>.

⁷⁹ Statistiky dopravní nehodovosti Policie ČR (vlastní zpracování).

2007 (1576 chodců) a nejméně naopak v roce 2013 (1132 chodců). Z grafu je pozorovatelný značný pokles na počátku sledovaného období. Poslední dva roky sledovaného období je však počet chodců, coby viníků dopravních nehod, poměrně vyrovnaný.

Graf 6: Dopravní nehody zaviněné chodci na území obce a mimo obec⁸⁰



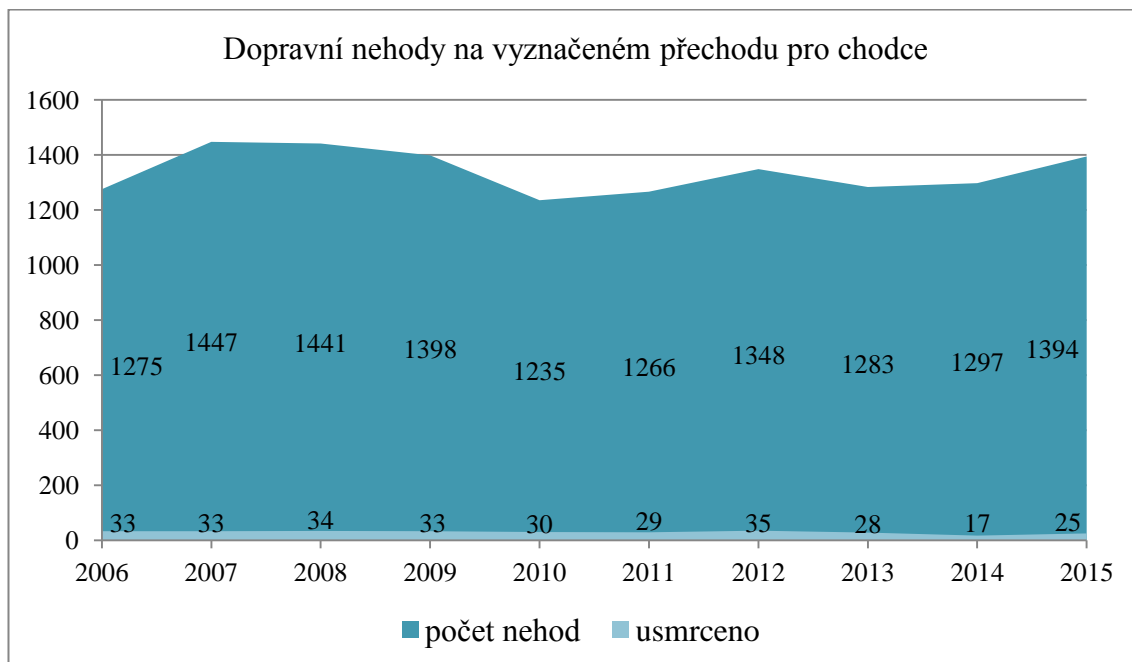
Výše vidíme důkaz toho, že počet nehod mimo obec se během sledovaného období snížil o 46 %. Zatímco v roce 2006 bylo mimo obec zaviněno chodci celkem 112 dopravních nehod, v loňském roce 2015 tento počet nehod klesl na 60. V dalších letech lze, s přihlédnutím k letošní novelizaci zákona o provozu na pozemních komunikacích, předpokládat další postupné ponižování.

Dopravních nehod zaviněných chodci v obcích je převaha. Nebýt výkyvu (viz graf 6) v roce 2012, dalo by se říci, že od roku 2007 do roku 2013 počet dopravních nehod zaviněných chodci v obcích klesal. Nicméně poslední dva roky tento počet stagnuje. V úvodu této kapitoly byly zmíněny nejčastější příčiny dopravních nehod zaviněných chodci. Převážná většina příčin z tohoto soupisu je způsobena právě chodci v obcích. Například typickým zaviněním dopravní nehody chodcem v obci je náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo ostrůvku, špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla, hra dětí na vozovce aj.

⁸⁰ Statistiky dopravní nehodovosti Policie ČR (vlastní zpracování).

4.3 Další statistiky dopravních nehod s účastí chodců

Graf 7: Dopravní nehody na vyznačeném přechodu pro chodce bez rozlišení příčiny a zavinění nehody s uvedením počtu usmrcených chodců při této nehodě⁸¹



Z grafu je zřejmé, že počet dopravních nehod na vyznačeném přechodu pro chodce ve sledovaném období neustále kolísá. Nejnižší počet dopravních nehod tohoto typu (1235) byl zaznamenán v roce 2010. Naopak nejvíce dopravních nehod na vyznačeném přechodu pro chodce bylo během sledovaného období zaregistrováno v roce 2007, kdy došlo k 1447 nehodám. Záporně lze hodnotit nárůst v roce 2015 a lze jen doufat, že tento vývoj nebude pokračovat směrem nahoru.

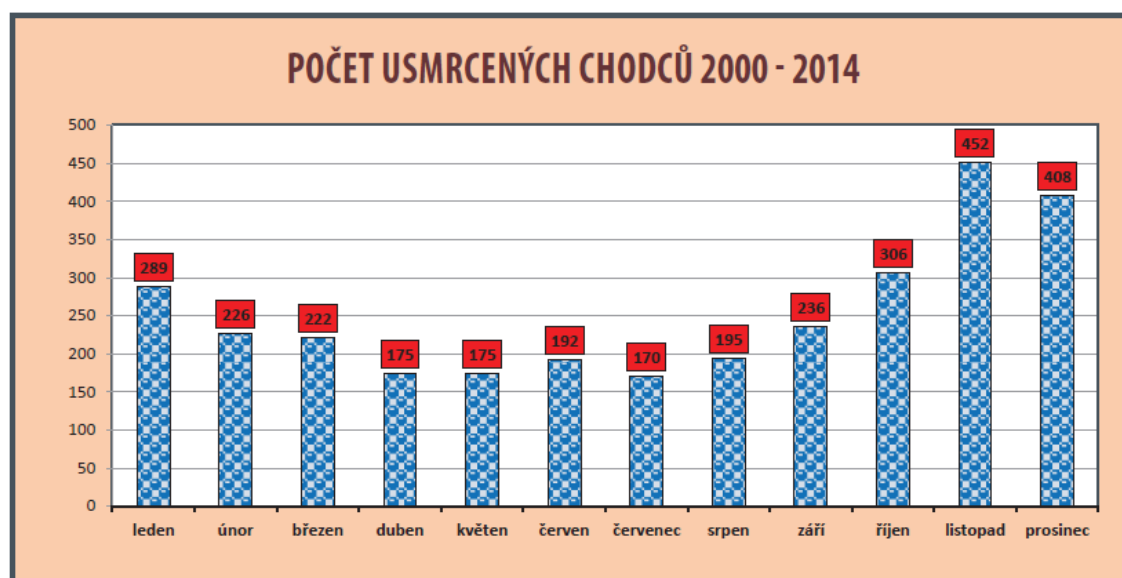
Co se týče usmrcených chodců při dopravních nehodách na přechodu pro chodce, v tomto případě shledáváme pozitivní výsledek při porovnání jednotlivých let 2006 až 2014 (snížení až o 51 %), kdy docházelo zpravidla k poklesu počtu usmrcených. Stejně jako u celkového počtu registrovaných nehod Policí ČR lze i u statistik usmrcených chodců negativně hodnotit loňský rok 2015, kdy se počet usmrcených oproti předešlému roku 2014 navýšil zhruba o třetinu.

Při přecházení silnice dochází zpravidla ke zkřížení pěší dráhy chodce s jízdní dráhou vozidla. Mezi lidmi se šíří lživé tvrzení, že chodec má na přechodu pro chodce absolutní přednost; žádné takové pravidlo však v zákoně uvedeno není, tedy

⁸¹ Statistiky dopravní nehodovosti Policie ČR (vlastní zpracování).

ani neexistuje! Zákon o provozu na pozemních komunikacích v ustanovení § 5 odst. 2 písm. f) jasně uvádí, že **řidič nesmí ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce.** Zároveň je v tom samém ustanovení písm. g) vymezeno, že řidič nesmí ohrozit chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na níž řidič odbočuje a nesmí ohrozit chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci a při otáčení nebo couvání.⁸²

Obr. 3: Počet usmrcených chodců při dopravních nehodách podle kalendářních měsíců roku za léta 2000 - 2014⁸³



Na obrázku 2 je graf zveřejněný ve statistické ročence dopravní nehodovosti Policie ČR za rok 2014. Znárodnuje počty usmrcených chodců při dopravních nehodách, k nimž došlo v letech 2000 - 2014. Hodnoty v jednotlivých měsících si zaslouží pozornost nejen každého účastníka provozu na pozemních komunikacích. Graf skvěle znárodnuje, jaké kalendávní měsíce jsou pro chodce nejkritičtějšími. Z grafu je více než jasné, že nejvíce chodců na pozemních komunikacích zemře během zimních

⁸² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4572-4573.

⁸³ POLICIE ČR. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014* [online]. Praha : Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky, 2015 [cit. 29. února 2016]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/soubor/prehled-nehodovosti-za-rok-2014-pdf.aspx>>.

a podzimních měsíců, konkrétně v listopadu a prosinci. Nejpříznivějšími jsou naopak jarní a letní měsíce od dubna do srpna.

Odůvodnit lze tyto výsledky například tím, že současně se změnami ročních období dochází i k rozdílným délkám dne a noci - v teplém období jsou dny delší než v období zimy, kdy se dny výrazně krátí a nastává nejkratší den a nejdelší noc. Laicky řečeno, od podzimu do jara se venku dříve stmívá, než na jaře a v létě, kdy slunce svítí často až do pozdních večerních hodin. Právě to může mít vliv na to, že chodci jsou v zimních měsících na silnici méně vidět a tím pádem dochází i k více dopravním nehodám a následným usmrcením chodců při provozu na pozemních komunikacích. Dalším důvodem může být delší brzdná dráha řidiče vozidla na mokré a namrzlé vozovce (tzn. nejčastěji v podzimních a zimních měsících), který se snaží včas zareagovat na neočekávané vběhnutí chodce do vozovky nebo náhlé vstoupení chodce na přechod.

Snad nově zavedená povinnost pro chodce být zvýrazněn reflexními prvky a rozmach prodeje reflexních prvků toliko alarmující čísla výrazně sníží.

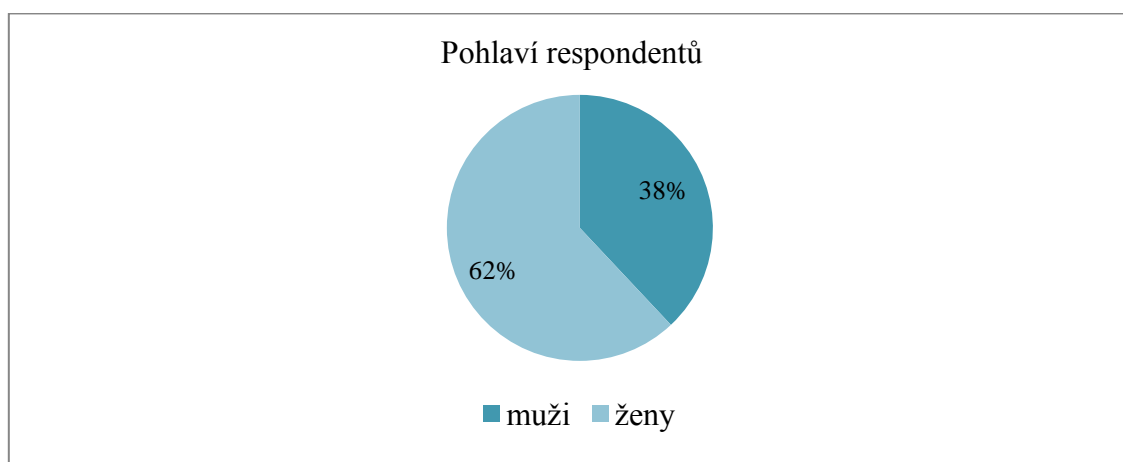
5 VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

V metodice na začátku práce jsme si již vysvětlili podrobný postup tvorby dotazníku i způsob, jakým byl dotazník zveřejněn, kde konkrétně a charakteristiku zkoumaného vzorku. Nyní se zaměříme na interpretaci výsledků vyplněných dotazníků. Grafické znázornění bude pouze u vybraných otázek.

Dotazník skrze internetový odkaz spustilo celkem 334 respondentů. Pouze 200 (z nich (60 %) jej dokončilo a odeslalo vyplněný k vyhodnocení. Zbývajících 132 potenciálních respondentů (40 %) z nějakého důvodu dotazník předčasně ukončilo a tudíž jejich výsledky nejsou v níže uveřejněných grafických souhrnech zahrnuty. Průměrná doba vyplňování dotazníků činila 2-5 minut. Z uvedeného lze tvrdit, že dotazníkový výzkum dosáhl 60% návratnosti.

Otázka č. 1 – Pohlaví

Graf 8: Pohlaví respondentů⁸⁴

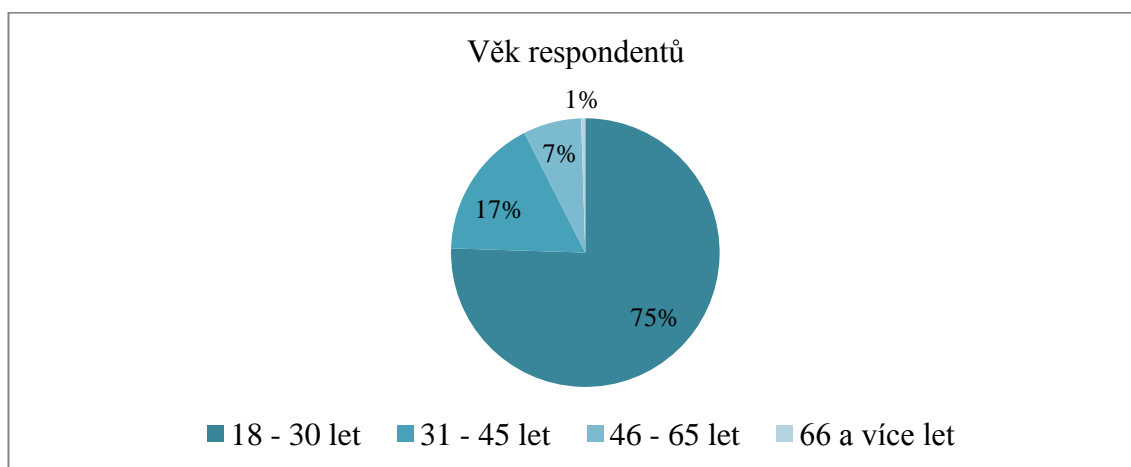


První otázka byla zaměřena na pohlaví respondentů. Z celkového počtu 200 osob bylo 124 žen (62 %) a 76 mužů (38 %). Respondenti ženského pohlaví převažují. Pohlaví má pro řešenou problematiku poměrně cennou hodnotu. Jak jsme již uvedli v grafu 2, muži, coby chodci, jsou oproti ženám častějšími účastníky dopravních nehod s účastí chodce. Zpravidla se vyznačují riskantnějším chováním a jsou více nepozorní, zatímco většinu žen charakterizuje opatrnost a zodpovědnost.

⁸⁴ Vlastní zdroj.

Otázka č. 2 – Věk

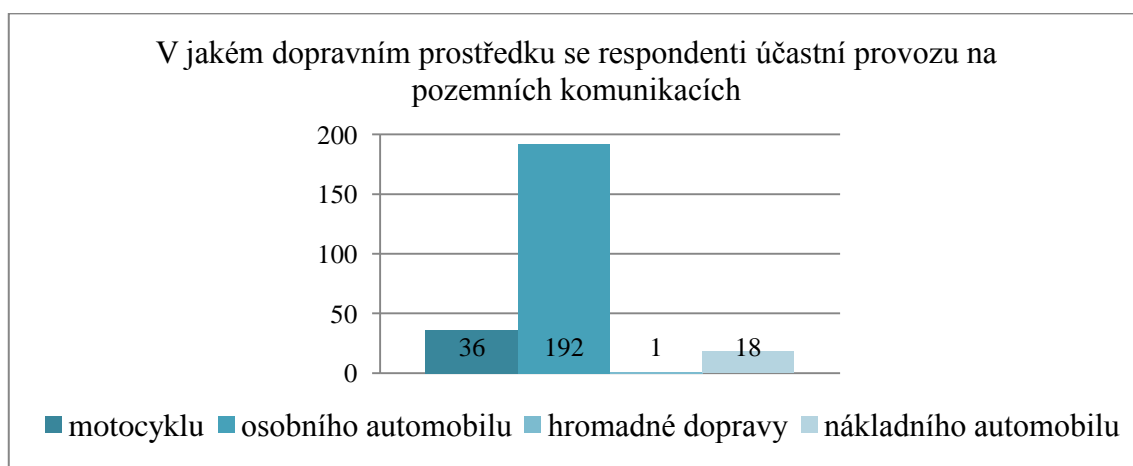
Graf 9: Věk respondentů⁸⁵



Je nevyhnutelné, že každý z respondentů je během života vyjma role řidiče, více či méně, i v roli chodce. Dotazovaní mohli při vyplňování usuzovat na základě svých zkušeností a zvyklostí, což může být při vyhodnocení konkrétních otázek znatelné. Dotazníku se zúčastnila většina osob rané dospělosti ve věku 18-30 let, tj. 151 respondentů (75 %). Druhý největší podíl je osob středního věku 31-45 let v počtu 34 (17 %). Účastnilo se i 14 osob ve věku 46-65 let (7 %) a 1 osoba starší 66 let (1 %). Velký poměr mladší generace je jistě z důvodu, že dotazník probíhal online prostřednictvím sociální sítě, kterou právě tato věková skupina osob často využívá.

Otázka č. 3 - Jste řidičem...

Graf 10: V jakém dopravním prostředku se respondenti účastní silničního provozu⁸⁶



⁸⁵ Vlastní zdroj.

⁸⁶ Vlastní zdroj.

U otázky č. 3 mohli respondenti, jako u jediné otázky z dotazníku, zvolit jednu nebo více z nabízených variant odpovědí. Otázkou bylo zjištěno, v jakém motorovém vozidle se při provozu na pozemních komunikacích respondenti umí pohybovat, respektive jaké vozidlo v praxi řídí. V nabídce bylo umožněno více odpovědí z důvodu, že řidiči mívají povětšinou řidičský průkaz na různé druhy dopravních prostředků a například řidiči nákladních automobilů z povolání mimo zaměstnání řídí automobil osobní.

Jak bylo již uvedeno, dotazník vyplnilo celkem 200 osob. Drtivá většina, přesněji 192 dotazovaných (96 %), se v provozu na pozemních komunikacích pohybuje v osobním automobilu, z čehož 6 osob (3 %) jsou řidiči z povolání. Řidiči z povolání jsou též všechny osoby, které uvedly, že řídí nákladní automobil (18 osob, tj. 9 %) nebo prostředek hromadné dopravy (1 dotazovaný, tj. 1 %). Dalších 36 zúčastněných (18 %) jsou řidiči motocyklu.

V otázce č. 4 mohl respondent uvést, zda je řidičem z povolání, pod čímž lze charakterizovat např. řidiče hromadné dopravy, řidiče taxi služby, řidiče nákladního automobilu aj. Dotazník vyplnilo celkem 27 osob, které mají řízení vozidla kromě jiného i jako své povolání. V procentuálním podílu tj. celkem 14 % respondentů. Dalo by se očekávat, že řidiči z povolání budou muži, což dotazník potvrzuje, neboť 24 osob, kteří zvolili odpověď *ano* bylo mužského pohlaví. Dotazníku se zúčastnily pouze 3 řidičky z povolání.

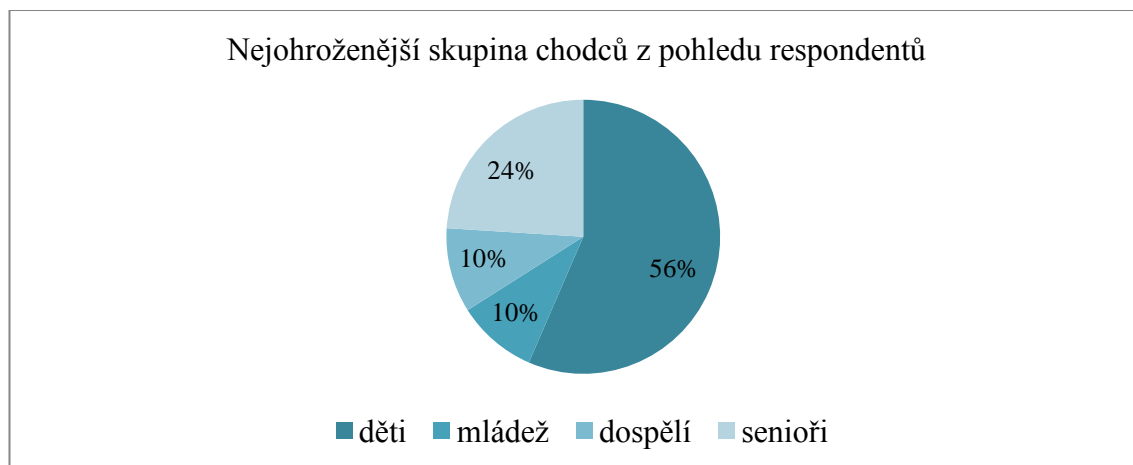
Nároky spojené s řízením vozidla jsou u profesionálních řidičů při porovnání s nároky osob řídících osobní automobil, značně odlišné. Samotné ovládání řízení vozidla je vysoce náročné jak po psychické, tak po fyzické stránce. Řidič z povolání tráví ve vozidle celou svou pracovní směnu, ne-li celý den, což je případ především řidičů nákladních automobilů pro mezinárodní dálkovou přepravu.

Při vyhodnocení otázky č. 5 dochází k závěru, že 20 respondentů (10 %) neví, že jsou nějaké zákonné povinnosti upravující pohyb chodců ve vozovce. Pak nemůže být divu, že dochází k toliko dopravním nehodám s účastí chodců a že jsou chodci u každé třetí dopravní nehody s jejich účastí viníky. Vzhledem k tomuto zjištění je velice důležité snažit se buď zasáhnout preventivně, nebo například na tento společenský problém na téma *chodci, coby účastníci dopravních nehod* více upozornit

např. prostřednictvím médií, přednášek a zaměřit se na dopravní výchovu ve školách, kde se děti neznalých chodců zčásti učí pohybu v provozu na pozemních komunikacích.

Otázka č. 6 – Kterou skupinu chodců spatřujete jako nejohroženější?

Graf 11: Nejohroženější skupina chodců dle mínění respondentů⁸⁷



Dotazovaní mohli své odpovědi odůvodnit. Pouze někteří ale možnosti využili. Ti, kteří zvolili jako nejohroženější skupinu *děti* (zvolilo 113 respondentů, tj. 56 %), se především odvolávali na jejich zranitelnost, neznalost, spoustu energie nebo závislost na dospělém zákonném zástupci, blízkých dítěte a jejich úsudcích.

19 osob (10 %), kteří zvolili *mládež*, v odůvodnění poukazovali na vysoké sebevědomí některých mladých, kteří si často myslí, že jim patří svět, spoléhají na absolutní přednost a často je pro ně typické riskantní a nekontrolovatelné chování. Výjimkou u nich není pohyb ve vozovce v opojení alkoholem a ignorace zákonných povinností a pravidel pohybu v provozu na pozemních komunikacích.

Volbu možnosti *dospělí* označilo 20 respondentů (10 %) a odůvodnili svůj výběr především tím, že ačkoli by měli být dospělí jedinci vzorem pro budoucí generaci a jít obecně příkladem, místo toho často ve spěchu nebo nesoustředění s mobilním telefonem ucha přebíhají vozovku, jak se jim zachce. Někteří se ve vozovce pohybují pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

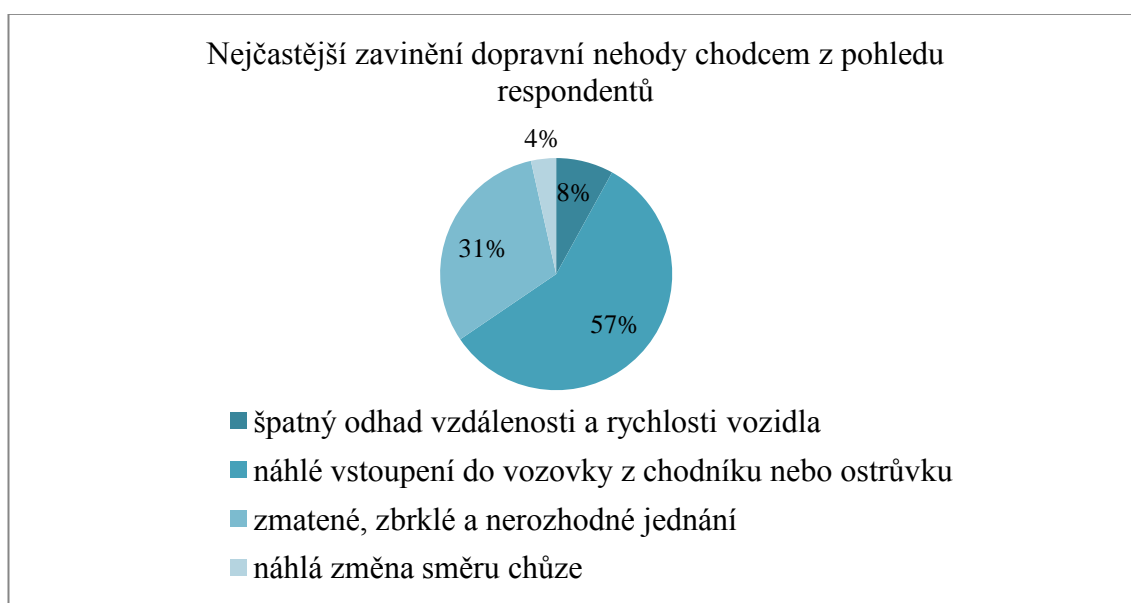
Senioři mohou být nejohroženější skupinou chodců hlavně z důvodu svých, už většinou, nedostatečných fyziologických funkcí (pomalý pohyb při přecházení vozovky, potřeba přestávky při chůzi, snížené zrakové a sluchové schopnosti) a také

⁸⁷ Vlastní zdroj.

proto, že jsou příliš zaměřeni na média. Zaujatost seniorů médii by se dala využít, například pokud by v denním tisku nebo na letácích doručovaných do poštovních schránek starších osob, byla alespoň malá část věnována bezpečnosti v dopravě s laickým vysvětlením základních ustanovení, které by měli nejen senioři znát a brát na vědomí. Tuto skupinu chodců označilo za nejohroženější celkem 48 dotazovaných, což je necelá čtvrtina z celkového počtu (24 %).

Otázka č. 7 – Čím podle Vás chodci nejčastěji zaviní dopravní nehodu?

Graf 12: Nejčastější zavinění dopravní nehody chodcem dle mínění respondentů⁸⁸



V kapitole 4.2 již byly zmíněny druhy příčin dopravních nehod, jimiž si chodci nejčastěji zaviní dopravní nehodu sami. Tím riskují své zdraví, ale i svůj život. Nejčastěji zmiňované příčiny v policejních statistikách byly uvedeny do dotazníku jako možnosti odpovědi k otázce č. 7. Je překvapivé, že výsledky dotazníkového šetření jsou podobné policejním statistikám. Pozitivně lze hodnotit fakt, že výběr odpovědí respondenti učinili dle svého svědomí a zkušeností, což potvrzuje validitu dotazníku. Tvrzení respondentů se naprosto shoduje s policejními statistikami zejména v prvním bodě, kdy si respondenti všimají náhlého vstoupení chodce do vozovky z chodníku nebo můstku (zvolilo 115 osob, tj. 57 %). Za druhou nejčastější příčinu 62 dotazovaných (31 %) považuje zmatené, zbrklé a nerozhodné jednání, dalších 16 respondentů (8 %) špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla a zbývajících 7 osob zvolilo odpověď c) náhlá změna směru chůze. Všechny vyjmenované příčiny lze

⁸⁸ Vlastní zdroj.

eliminovat, jak už bylo uvedeno, například za pomoci preventivních programů, medializováním problematiky chodců, coby účastníků dopravních nehod, besedami, školeními, apelací na dopravní výchovu v mateřských a základních školách aj.

S otázkou č. 7 velmi souvisí i následující dotazníková otázka č. 8, kde jsou respondenti požádáni, aby sdělili, zda se jim stává, že by jim chodec vběhl do vozovky mimo přechod pro chodce tam, kde to respondent běžně neočekává. Alarmující je výsledek, že pouze 3 respondentům (2 % z celkového počtu), chodec do cesty zatím údajně nevběhl. 31 respondentů (16 %) přiznalo, že se jim chodec připlctl do cesty mimo přechod jen výjimečně, 4 respondenti jasně uvedli, že se jim tato nepříjemnost stává ustavičně (2 %), 77 respondentům (38 %) často a zbývajícím 85 osobám (42 %) často. Opět můžeme tvrdit, že se jedná o nepozornost, nezodpovědnost a riskantní chování ze strany chodců, jimiž mohou způsobit během okamžiku dopravní nehodu s fatálními důsledky.

Otázka č. 9 a 10 se zaměřují na nově zavedenou povinnost uloženou chodcům v novelizaci zákona o provozu na pozemních komunikacích. Od 20. 2. 2016 je pro chodce povinné při pohybu mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky mít na sobě prvky z reflexního materiálu umístěné způsobem, aby byly pro řidiče motorových vozidel dosti viditelné a stihli na spatřeného chodce včas zareagovat a vyhnout se mu.

První z otázek se vztahovala právě ke zmíněné novelizaci, zda řidiči za šera, deště nebo při mlhavém počasí potkávají chodce označené reflexním prvkem. Pouze jeden respondent (1 %) sdělil při této otázce jednoznačné ano. Převažoval názor, že se stává výjimečně, že je chodec reflexním prvkem vybaven (144 odpovědí, tj. 72 %). 37 osob (18 %) tvrdí, že většina chodců tuto nově zavedenou povinnost dodržuje. 17 řidičů (9 %) dle jejich tvrzení chodce označeného reflexním prvkem ještě nikdy nepotkali.

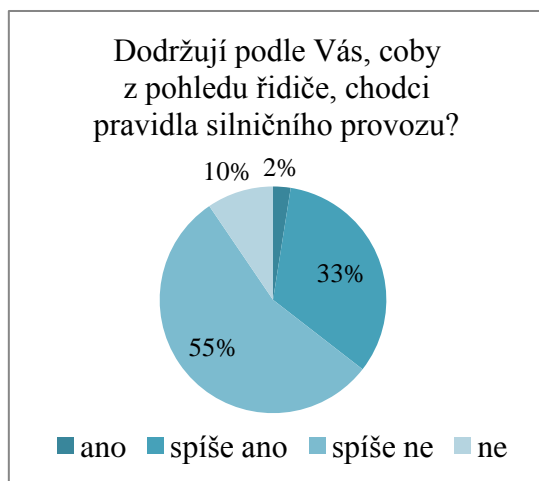
V druhém, navazujícím dotazu měli dotazovaní uvést, zda si všimli, že by chodci používali reflexní prvky i při nesnížené viditelnosti a v obci, ačkoli to není jejich zákonná povinnost. Stejně jako u předchozí otázky, i zde odpověděl pouze jeden jedinec jasně ano (1 %) a převažuje odpověď, kdy 148 respondentů (74 %) vídají chodce takto označeného jen výjimečně a 14 (7 %) tvrdí, že většina chodců označených jsou.

37 řidičů (18 %) chodce s reflexním prvkem v obci za nesnížené viditelnosti údajně nikdy nepotkali.

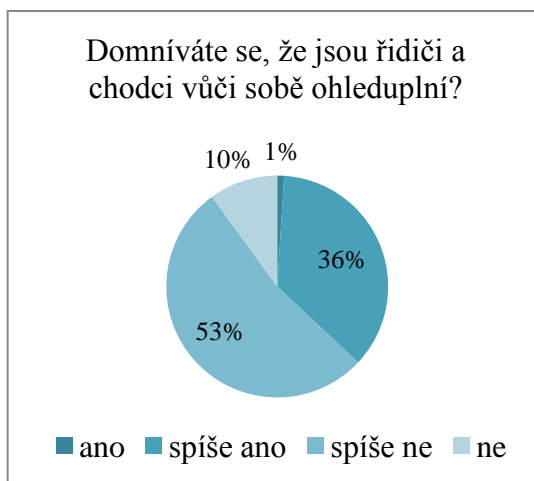
Z těchto výsledků můžeme konstatovat, že většina chodců jsou zodpovědní lidé a své zdraví chrání. V dotazníku jsme se však mohli setkat i s komentářem muže, mladého řidiče z povolání, který považuje zavedení povinnosti nosit reflexní prvky na možný nástroj policejní šikany a přílišnou kontrolu jedinců ze strany státu. Dále tento respondent uvádí, že být prvkem označen je dobrovolná volba každého, který tak činí podle toho, na kolik si svého života cení.

Dotazník dále obsahoval otázku č. 11, zvažující možnost zvýšení sankcí nebo zavedení sankcí nových pro chodce za nedodržování jejich zákonných povinností. 152 respondentů, tedy tři čtvrtiny dotazovaných (76 %) by s navýšením a zavedením nových sankcí souhlasilo. 48 respondentů, což představuje zhruba jednu čtvrtinu (24 %) všech dotazovaných, jsou proti této myšlence.

Graf 13: Chodci a dodržování pravidel silničního provozu⁸⁹



Graf 14: Vzájemná ohleduplnost chodců a řidičů⁹⁰



Otázka č. 12 a 13 se vztahovala k názoru, zda chodci z pohledu řidičů motorových vozidel dodržují pravidla silničního provozu a k posouzení vztahů mezi těmito dvěma skupinami účastníků provozu na pozemních komunikacích. Výsledky obou otázek jsou zaznamenány do stručných grafů.

Pravidla silničního provozu se dodržují proto, aby byl při provozu na pozemních komunikacích určitý řád. Pokud by si každý dělal, co chce, docházelo by k daleko více

⁸⁹ Vlastní zdroj.

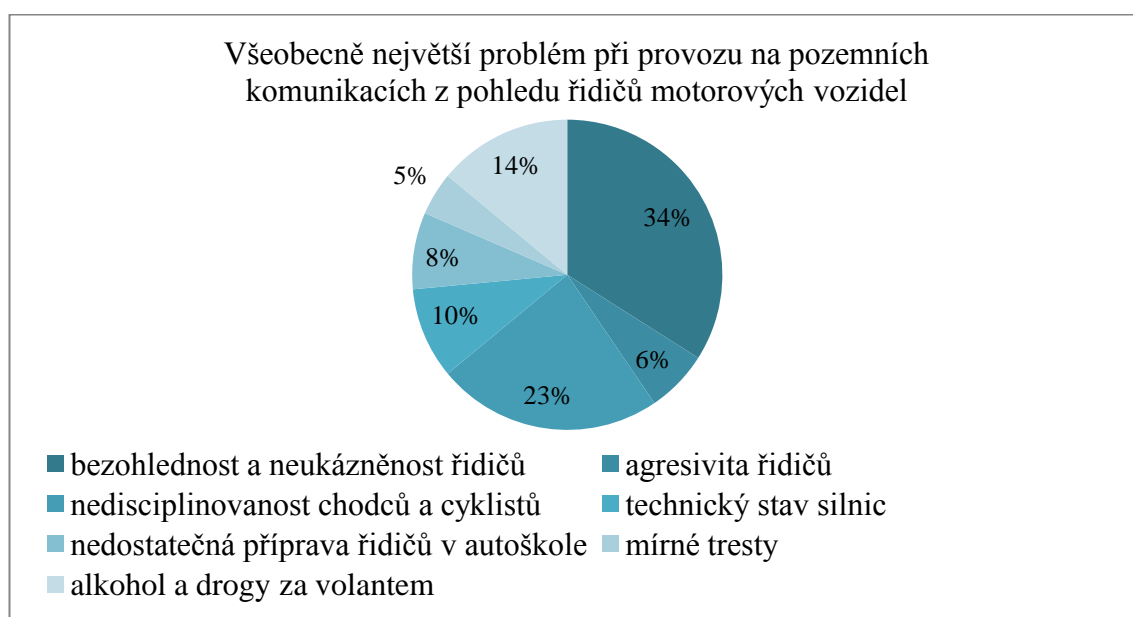
⁹⁰ Vlastní zdroj.

dopravním nehodám. Tato pravidla slouží nejen pro chodce, ale pro všechny účastníky silničního provozu a ti se jimi musí řídit, jinak mohou být sankciováni. Z pohledu řidičů, kteří byli respondenty při dotazníkovém výzkumu, jednoznačně 19 osob (10 %) tvrdí, že chodci pravidla nedodržují a 109 dotazovaných (54 %) zvolilo odpověď *spíše ne*. Tyto názory řidičů, kteří s chodci přicházejí při provozu na pozemních komunikacích do styku, jsou vzhledem k bezpečnosti v provozu velmi znepokojující a nutí k zamyšlení. Naopak 5 respondentů (3 %) jasně potvrdilo, že chodci pravidla silničního provozu dodržují, nebo z části (tj. odpověď *spíše ano* s 67 odpověďmi, což představuje 33 % z celkového počtu).

Zaměříme-li se na výsledky následující otázky, ve které mají řidiči zhodnotit, zda jsou k sobě chodci a řidič navzájem ohleduplní, zde docházíme k téměř shodným výsledkům, jako u předchozí otázky. Pouze dva dotazovaní (1 %) ohleduplnost mezi chodci a řidiči bezpochyby potvrzují. 72 osob (36 %) se přiklání k dopovědi *spíše ano*; tedy ohleduplnost mezi sebou a chodci vnímají. Převažují však záporné smýšlení, kdy 20 respondentů (10 %) ohleduplnost v provozu zavrhnou a zbývajících 106 respondentů (53 %) se rovněž přiklání k nedostatku ohleduplnosti mezi účastníky provozu.

Otázka č. 14 – V čem obecně spatřujete největší problém při provozu na pozemních komunikacích?

Graf 16: *Největší problém při provozu na pozemních komunikacích z pohledu řidičů⁹¹*



⁹¹ Vlastní zdroj.

Otázka č. 14 měla vystihnout všeobecně největší problém při provozu na pozemních komunikacích z pohledu řidičů zúčastněných dotazníkového šetření.

68 řidičů (34 %) považují za největší problém při provozu na pozemních komunikacích bezohlednost a neukázněnost řidičů. Na druhém místě se v porovnání výsledků umístila odpověď zmiňující nedisciplinovanost chodců a cyklistů, kterou označilo celkem 47 osob (23 %). Alkohol a drogy jsou jistě velkým problémem, a to nejen v dopravě. Tuto variantu zvolilo 28 dotazovaných (14 %). Následoval problém technického stavu silnic (zvolilo 19 osob, tj. 10 %), nedostatečná příprava řidičů v autoškole (zvolilo 16 osob, tj. 8 %), agresivita řidičů (13 dotazovaných, tj. 6 %) a nejméně respondentů považovalo za největší problém mírné tresty (9 osob, 5 %).

Ona taková nekázeň, agresivita, bezohlednost nebo sobeckost řidiče už nejspíše byly příčinou spousty dopravních nehod.

V poslední 15. otázce dotazníku respondenti mohli posoudit, zda je právní úprava k řešené problematice dostatečná, případně zda by v ní něco změnili. Bylo potěšující, že téměř polovina respondentů (42 %) využila možnosti přispět svým názorem, jak právní úpravu k řešené problematice upravit. Na základě návrhů respondentů a myšlenek autora práce byl sestaven seznam návrhů opatření, která mohou působit preventivně, především v budoucnu snížit počty chodců, coby účastníků dopravních nehod a zároveň zvýšit podvědomí o této problematice u všech účastníků provozu na pozemních komunikacích.

ZÁVĚR

„Má-li městská správa padesát lidí, kteří se věnují kvalitě automobilové dopravy, potřebuje také padesát lidí na to, aby zlepšovali komfort pěších a cyklistů.“

Jan Gehl, dánský architekt

Problematika dopravních nehod je velmi rozsáhlé téma; já se ve své práci však zaměřuji výhradně na problematiku dopravních nehod na pozemních komunikacích s účastí chodce. Je jednoznačné, že doprava na pozemních komunikacích patří k moderní společnosti a dopravní nehody byly, jsou a bezpochyby i nadále budou na denním pořádku. Díky bakalářské práci bylo možné lépe odhalit řád dopravní silniční nehody a postavení chodce, coby účastníka provozu na pozemních komunikacích.

Výsledky výzkumu a rozboru odborné literatury potvrzují, že hlavním pochybením chodců a tedy i nejčastější příčinou dopravních nehod s jejich účastí je hlavně neznalost zákonů nebo ignorace jejich zákonných povinností, často také zbrkllost, nepozornost, zmatené jednání nebo špatný odhad vzdálenosti vozidla.

Závěrem uvádím návrhy do budoucna, které mohou ovlivnit vývoj dopravních nehod s účastí chodců a vyhodnocení hypotéz, které jsem si stanovila na začátku zhotovení bakalářské práce.

Návrhy opatření pro budoucí vývoj této problematiky

Jedná se o návrhy opatření, která mohou působit preventivně, především v budoucnu snížit počty chodců, coby účastníků dopravních nehod a zároveň zvýšit podvědomí o této problematice u všech účastníků provozu na pozemních komunikacích. Avšak vše je o lidskosti a slušném chování, které mnoha řidičům i chodcům chybí. Na základě výsledků dotazníkového šetření a studia odborné literatury, navrhuji:

- zvýšit tresty a sankce pro chodce, při porušení zákonem ukládaných povinností;
- zvýšit tresty a sankce pro řidiče, při porušení zákonem ukládaných povinností;
- zvýšit kontrolu dodržování povinností chodců ze strany Policie ČR;
- zavést pravidelnou dopravní výchovu v mateřských a základních školách, kde se děti učí dopravním návykům a tyto vědomosti si nesou po celý život; důležitý

je důraz na chování v roli chodce a v roli cyklisty, jimiž se stávají děti nejčastěji, případně jejich znalosti prověřovat častými testy;

- s výše uvedeným bodem souvisí i další návrh, a to vybudování více dopravních hřišť, kde se děti naučí pravidla silničního provozu díky modelovým situacím;
- zavést ve školách více výukových hodin první pomoci včetně modelových situací a zároveň nabídnout široké veřejnosti možnost kurzu první pomoci pořádanou pracovníky zdravotnické záchranné služby;
- přísnější podmínky v autoškolách při žádosti o řidičský průkaz;
- zvýšit morální povědomí o dopravních nehodách chodců – přednášky ve školách, sociálních zařízeních, nabídka přednášek pro veřejnost všeobecně, medializace prostřednictvím hromadných sdělovacích prostředků;
- u řidičů starších, např. od věku 60 let, zavést povinné školení či přednášky o změnách zákonů vztahujících se k provozu na pozemních komunikacích (staří lidé často nemají přehled o novinkách, nové události nerespektují a tím přispívají k vyšší nehodovosti);
- zavést povinné dopravně psychologické vyšetření (viz ustanovení § 87 zákona o provozu na pozemních komunikacích) pro všechny řidiče motorových vozidel, ne jen pro vybrané skupiny;
- rozšířit povinnost chodců mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu, zahrnutou v ustanovení § 53 odst. 9 zákona o provozu na pozemních komunikacích, i na území obce, ne jen mimo obec;
- zavést povinnost reflexních prvků za snížené viditelnosti i pro psy, kteří se spolu s chodcem vyskytují v blízkosti vozovky nebo na přechodu pro chodce (typické pro běh se psem na vodítku, nebo obvyklé venčení psa);
- vybudovat více přechodů pro chodce, nadchodů a podchodů, zvláště u frekventovaných silnic;
- vybudovat více dělicích ostrůvků a středních dělicích pásů,
- dbát na vyznačení přechodů pro chodce,
- dbát na osvětlení přechodů pro chodce v rizikových lokalitách (např. v zatáčce, za horizontem, za stromy či křovinami),
- a rovněž v zákoně lépe objasnit, kdy je při střetu chodce s vozidlem a při srážce chodce na přechodu vina na straně řidiče, a kdy na straně chodce.

Tyto návrhy na změnu mohou být pro budoucí vývoj dopravních nehod s účastí chodců účelné. Avšak vše je o lidskosti a slušném chování, které mnoha řidičům i chodcům chybí.

Ověření hypotéz

Studium odborné literatury, výsledky dotazníkového šetření a interpretace policejních statistik dopravní nehodovosti napomohly k vyhodnocení hypotéz, které byly stanoveny na začátku práce.

Hypotéza č. 1 – Předpokládám, že počet usmrcených chodců při dopravních nehodách má rok od roku klesající tendenci.

Hypotéza byla vyvrácena znázorněním statistik dopravní nehodovosti Policie ČR pomocí grafu 4. V grafu je znázorněn vývoj počtu usmrcených chodců při dopravních nehodách a dochází spíše ke kolísavému snižování počtu usmrcených, nikoli k naprosté redukci, která by se projevovala každoročně.

Hypotéza č. 2 – Předpokládám, že děti jsou nejohroženější skupinou chodců.

Tato hypotéza byla potvrzena hned díky několika zdrojům. Především studiem odborné literatury, kde se mnoho autorů nezbytností a naléhavostí zařazení dopravní výchovy do škol a důrazem na správnou výchovu dětí jejich zákonnými zástupci zabývají. Dalším důkazem, který hypotézu potvrzuje, je výsledek dotazníkového šetření, v němž 56 % respondentů považuje děti za nejohroženější skupinu chodců. Posledním odůvodněním pravdivosti hypotézy je rozdělení chodců zúčastněných na dopravních nehodách podle pohlaví a věku, za pomoci statistik dopravní nehodovosti, což je vyobrazeno v grafu 2.

Hypotéza č. 3 – Předpokládám, že většina chodců nedodrží pravidla silničního provozu.

Hypotézu potvrdily nejen výsledky dotazníkového šetření, ale i výsledky statistik dopravní nehodovosti registrované Policií ČR. Respondenti dotazníku, coby řidiči motorových vozidel na pozemních komunikacích, mají přehled o tom, jak se chodci při pohybu v dopravě chovají. Dle svých zkušeností odpovídali na otázku č. 12, kde je celkem 65 % odpovědí negativního rázu a pouze 35 % respondentů zastává názor, že chodci pravidla silničního provozu dodržují. Porovnáním statistik dopravní

nehodovosti Policie ČR v sestaveném grafu 5 bylo zjištěno, že za posledních deset let průměrně každou třetí dopravní nehodu s účastí chodce si chodec zavínil sám. Z tohoto zjištění lze posuzovat nedodržování pravidel silničního provozu ze strany chodců. Kdyby chodci tato pravidla dodržovali, neignorovali a nepodceňovali, k dopravním nehodám s jejich účastí by docházelo v mnohem menším množství případů.

Hypotéza č. 4 – Předpokládám, že řidiči a chodci se navzájem respektují.

Hypotézu vyvrátily zejména odpovědi respondentů na dotazníkovou otázku č. 13, kteří soudili na základě svých zkušeností. Můžeme konstatovat, že pokud by se řidiči a chodci navzájem respektovali, nedocházelo by k tolik alarmujícím výsledkům dopravní nehodovosti, což je dalším důkazem pro vyvrácení hypotézy.

Ačkoli existuje možnost neustálého zdokonalování pravidel silničního provozu, tedy zavádění nových povinností pro chodce nebo spouštění dalších preventivních akcí, je potřeba brát v úvahu tvrdohlavost některých chodců. Stejně tak je tomu i u ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích, na některé osoby tresty ani sankce v různé podobě bohužel nefungují. I kdyby se legislativa změnila, někteří řidiči i tak zůstanou agresivními a bezohlednými a chodci stále stejně nevyzpytatelnými a při pohybu ve vozovce neopatrnými, ačkoli tím mohou způsobit škodu v první řadě sami sobě. Právě proto zdůrazňuji v návrzích opatření do budoucna nejen změny v legislativě, ale i snahu ovlivnit psychiku účastníků provozu na pozemních komunikacích formou dobrovolných kurzů, kampaní, medializace této problematiky i možných následků, a především snažit se je přesvědčit o hodnotě svého života, o který mohou při dopravní nehodě přijít.

Stačí tak málo – dostatek pozornosti a uvědomění si své role a odpovědnosti v současném, někdy až chaotickém, systému dopravy.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. ANDRES, J. et al. *Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací*. Brno : CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, 2001. 146 s. ISBN 80-86502-00-7.
2. BERAN, T. *Dopravní nehody: Právní rádce pro každého řidiče*. Brno : Computer Press, 2007. 171 s. ISBN 978-80-251-1791-0.
3. BRÁZDA, J. *Fenomén silniční dopravní nehody: objasňování a základní postupy*. Praha : POLICE HISTORY, 2008. 116 s. ISBN 978-80-86477-44-2.
4. ČAPKOVÁ, M., TORÁČOVÁ, L. *Go proti úrazům, aneb, jak chránit své zdraví*. České Budějovice : Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Zdravotně sociální fakulta, 2006. 19 s. ISBN 80-7040-912-6.
5. ČERMÍN, S. *Chodci v dopravě*. Praha : Naše vojsko, 1995. 31 s.
6. GROSZOVÁ, S. *Pouze pro pěší, aneb, Breviář pro chodce začátečníky*. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1980. 162 s.
7. HALADOVÁ, E., NECHVÁTALOVÁ, L. *Vyšetřovací metody hybného systému*. Brno : Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, 2005. 135 s. ISBN 80-7013-393-7.
8. HAVLÍK, K. *Osudová střetnutí: rozhovory s lidmi, kteří přežili dopravní nehodu*. Praha : TRITON, 2010. 150 s. ISBN 978-80-349-3.
9. HIRT, M. et al. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha : Grada Publishing, 2012. 151 s. ISBN 978-80-247-4308-0.
10. CHALOUPECKÝ, J. *Bezpečně po chodníku i po silnici - Vpravo jezdit nestačí*. Praha : AREA pulso, 1994. 54 s. ISBN 80-900921-8-7.
11. CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
12. KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Občan a dopravní nehoda*. Praha : Prospektrum, 1998. 198 s. ISBN 80-7175-068-9.
13. MADAR, Z. et al. *Slovník českého práva*. 3. vyd. Praha : Linde Praha, 2002. 1842. ISBN 80-7201-377-7.
14. PORADA, V. et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde Praha, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
15. STOJAN, M. et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno : Masarykova univerzita, 2007. 224 s. ISBN 978-80-210-4251-3.

16. ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J. *Přehled dopravní psychologie: historie, teorie, výzkum, aplikace*. Praha : Karolinum, 1995, 80 s. ISBN 80/7066-981-0.
17. ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Praha : Karolinum, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2.
18. VALENTA, V. *Dopravní nehody*. 2. vyd. Praha : Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, 2010. 14 s. ISBN 978-80-87304-09-9.
19. VOREL, F. *Dopravní nehody chodců*. České Budějovice : Univerzita Karlova, 1993. 95 s.

Elektronické zdroje

1. *ALTIMA – Proč reflexní prvky* [online]. 2016 [cit. 8. března 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.altima.cz/clanek/8-proc-reflexni-prvky.html>>.
2. BESIP. *DOPRAVNÍ ZNAČKY s komentářem* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy. Samostatné oddělení BESIP, 2013 [cit. 24. únor 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/motocyklista/bezpecna-silnice/dopravni-znacky-s-komentarem>>.
3. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Metodika komplexní analýzy střetu vozidla s chodcem* [online]. Brno : Centrum dopravního výzkumu, 2015 [cit. 8. ledna 2016]. Dostupné z WWW: <<http://www.oblast.cdv.cz/cz/O37/user/download/?file=584&do=download>>.
4. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Metodika komplexní analýzy střetu vozidla s chodcem* [online]. Brno : Centrum dopravního výzkumu, 2015 [cit. 8. ledna 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.oblast.cdv.cz/cz/O37/user/download/?file=584&do=download>>.
5. *Ministerstvo dopravy–BESIP – KAMPAŇ „Vidíme se?“* [online]. 2015 [cit. 2. ledna 2016]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/211-kampan-vidime-se>>.
6. *Ministerstvo dopravy–BESIP – Road Safety Week 2013* [online]. 2013 [cit. 2. ledna 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/akce-a-kampane-v-roce-2013/road-safety-week-2013>>.
7. *Online: Ať policie řeší problémy, ne banální nehody* [online]. Praha, 2008 [cit. 27. února 2016]. Dostupný z WWW: <<http://zpravy.aktualne.cz/domaci/online-at-policie-resi-problemy-ne-banalni-nehody/r~i:article:611764/>>.
8. *POLICIE ČR – Není cesty zpět 2015* [online]. 2015 [cit. 2. ledna 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/cinnost-a-akce-neni-cesty>>.

zpet-2015.aspx>.

9. *POLICIE ČR – Vidět a být viděn* [online]. 2011 [cit. 2. ledna 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/akce-a-projekty-besedy-s-obcany-videt-a-byt-viden.aspx>>.
10. *POLICIE ČR – Zebra se za Tebe nerozhledne!* [online]. 2015 [cit. 2. ledna 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>>.
11. *POLICIE ČR. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014* [online]. Praha : Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky, 2015 [cit. 29. února 2016]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/soubor/prehled-nehodovosti-za-rok-2014-pdf.aspx>>.
12. *POLICIE ČR. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014* [online]. Praha : Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky, 2015 [cit. 29. února 2016]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/soubor/prehled-nehodovosti-za-rok-2014-pdf.aspx>>.
13. *SURVIO – Online dotazník Chodci coby účastníci dopravních nehod* [online]. 2016 [cit. 27. února 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.survio.com/survey/d/S9X3I7T4P2R0X1G1V>>. Online dotazníkový systém.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 200/1990., o přestupcích. In *Sbírka zákonů, Česká a Slovenská federativní republika*. 1990, částka 35, s. 810-826.
2. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570-4615.
3. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009, částka 11, s. 354-461.
4. ČESKO. Zákon č. 48/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 200/1990

Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2016, částka 17, s. 491-502.

Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity statistiky dopravní nehodovosti Policie ČR na území České republiky.

PŘÍLOHY

Příloha I. – Dotazník

SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

Seznam tabulek

Tab. 1: Porovnání účastníků provozu na pozemních komunikacích na základě jejich hmotnosti a rychlosti pohybu

Seznam grafů

Graf 1: Celková účast chodců při dopravních nehodách v

Graf 2: Celková účast chodců při dopravních nehodách podle pohlaví

Graf 3: Následky účasti chodců při dopravních nehodách

Graf 4: Celkový počet usmrcených chodců při dopravních nehodách

Graf 5: Celkový počet dopravních nehod zaviněných chodci

Graf 6: Dopravní nehody zaviněné chodci na území obce a mimo obce

Graf 7: Dopravní nehody na vyznačeném přechodu pro chodce bez rozlišení příčiny a zavinění nehody s uvedením počtu usmrcených chodců při této nehodě

Graf 8: Pohlaví respondentů

Graf 9: Věk respondentů

Graf 10: V jakém dopravním prostředku se respondenti účastní silničního provozu

Graf 11: Nejohroženější skupina chodců dle mínění respondentů

Graf 12: Nejčastější zavinění dopravní nehody chodcem dle mínění respondentů

Graf 13: Chodci a dodržování pravidel silničního provozu

Graf 14: Vzájemná ohleduplnost chodců a řidičů

Graf 15: Největší problém při provozu na pozemních komunikacích z pohledu řidičů

Seznam obrázků

Obr. 1: Dopravní značení pro chodce

Obr. 2: Rozdíl viditelnosti barevného oblečení v noci

Obr. 3: Počet usmrcených chodců při dopravních nehodách podle kalendářních měsíců roku za léta 2000 - 2014

Dotazník

Vážení respondenti,

chci Vás požádat o pár minut Vašeho času k vyplnění mého dotazníku a poprosit Vás o krátkou spolupráci.

Dotazník je určen pouze osobám starším 18 let, kteří jsou řidiči motorového vozidla.

Výsledky dotazníku použiji pro svou bakalářskou práci na téma "Chodci coby účastníci dopravních nehod". Vyplnění dotazníku Vám zabere chvilku a věřím, že výsledky dotazníkového šetření budou zajímavé i pro Vás.

Cílem je z výsledků dotazníkového šetření vyvodit nejčastější rizika a vhodnou prevenci, díky které by se mohl v budoucnu počet zraněných chodců snížit.

Dotazník je anonymní.

Děkuji za Váš čas, Lucie Jeníčková, DiS.

Pohlaví:

- muž
- žena

Věk:

- 18–30 let
- 31–45 let
- 46–65 let
- 66 let a více

Jste řidičem:

- motocyklu
- osobního automobilu
- hromadné dopravy
- nákladního automobilu

Jste řidičem z povolání?

- ano
- ne

Jsou v nějakém zákoně uvedeny povinnosti chodců pro pohyb ve vozovce?

- ne – neexistuje zákon, který by chodcům ukládal povinnosti
- ano

Kterou skupinu chodců spatřujete jako nejohroženější?

- děti
- mládež
- dospělé
- seniory

Čím podle Vás chodci nejčastěji zavíní dopravní nehodu?

- špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla
- náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo ostrůvku
- zmatené, zbrklé a nerozhodné jednání
- náhlá změna směru chůze

Stává se Vám, že chodec vběhne do vozovky mimo přechod pro chodce tam, kde to řidič běžně neočekává a tím ohrožuje svou bezpečnost i bezpečnost ostatních účastníků provozu?

- ano, často
- ano, občas
- ano, ale jen výjimečně
- ne

Dodržují chodci při snížení viditelnosti (šero, deštivo, mlha...) mimo obec povinnost mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu?

- ano
- ne všichni, ale většina ano
- stává se jen výjimečně, že je chodec reflexním prvkem vybaven
- nikdy jsem chodce označeného reflexním prvkem nepotkal(a)

Používají chodci retroreflexní prvky i v obci a při nesnížené viditelnosti, ačkoli jim to zákon neukládá?

- ano
- ne všichni, ale většina ano
- stává se jen výjimečně, že je chodec reflexním prvkem vybaven
- nikdy jsem chodce označeného reflexním prvkem nepotkal(a)

Jste pro navýšení sankcí nebo zavedení dalších sankcí pro chodce za nedodržování jejich zákonných povinností?

- ano
- ne

Dodržují podle Vás, coby z pohledu řidiče, chodci pravidla silničního provozu (např. zda chodí po správné straně vozovky, při snížené viditelnosti chodí v řadě za sebou...)?

- ano
- spíše ano
- spíše ne
- ne

Domníváte se, že jsou řidiči a chodci vůči sobě ohleduplní?

- ano
- spíše ano
- spíše ne
- ne

V čem obecně spatřujete největší problém při provozu na pozemních komunikacích?

- bezohlednost a neukázněnost řidičů
- agresivita řidičů
- nedisciplinovanost chodců a cyklistů
- technický stav silnic
- nedostatečná příprava řidičů v autoškole
- mírné tresty
- alkohol a drogy za volantem

Nakonec prosím uveďte, zda si myslíte, že je právní úprava k této problematice dostatečná, případně co byste změnili:

Děkuji za vyplnění.