

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**VLIV VÝCHOVY A PREVENCE NA DOPRAVNÍ  
NEHODOVOST ŠKOLNÍ MLÁDEŽE A DĚTÍ  
V PŘEDŠKOLNÍM VĚKU V ČESKOBUDĚJOVICKÉM  
OKRESE**

**Autor práce:** Eva Michalová  
**Studijní obor:** Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě  
**Forma studia:** Kombinovaná  
**Vedoucí práce:** JUDr. Milan Šumbera  
**Katedra:** Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

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 práce JUDr. Milanu Šumberovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## **ABSTRAKT**

MICHALOVÁ, Eva. *Vliv výchovy a prevence na dopravní nehodovost školní mládeže a dětí v předškolním věku v Českobudějovickém okrese: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., 2017. 68 s.

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Milan Šumbera

Klíčová slova: výchova, prevence, dopravní nehodovost, děti, školní mládež

Předmětem bakalářské práce je seznámení se základním pojmoslovím vztahujícím se k dané problematice. Práce je orientována na výchovu obecně a zvláště pak na výchovu dětí předškolního a školního věku v oblasti dopravy. Dále je zacílena na prevenci prováděnou Policií České republiky a samostatným oddělením Ministerstva dopravy BESIPem. V práci jsou dále rozebrány jednotlivé dopravní nehody za účasti nezletilých podle jejich pozice vyplývající ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů formou kazuistiky. V práci jsou dále zpracovány a porovnány vybrané statistické údaje dopravní nehodovosti na území okresu České Budějovice.

## **ABSTRACT**

MICHALOVÁ, Eva. *Influence of education and prevention on traffic accidents involving school children and children of preschool age within district of České Budějovice: Bachelor thesis*. České Budějovice: University of European and Regional studies, z. ú., 2017. 68 s.

Bachelor thesis supervisor: JUDr. Milan Šumbera

Keywords: education, prevention, traffic accidents, children, school children

The topic of this final bachelor work is the introduction of basic terms concerning the given issue. The work deals with education in general and focuses on the education of preschool and school age children in the field of traffic. It further focuses on the prevention provided by the Police of the Czech Republic and the independent department BESIP of the Ministry of Transport. The work also analyses individual traffic accidents where minors participated, by their legal status according to the Act no. 361/2000 Coll. on road traffic, and according to the changes of some acts using case interpretations. The work also works with and compares the selected statistical data regarding traffic accident rates in the district of České Budějovice.

# OBSAH

Úvod .....	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce .....	9
2 Vymezení základních právních pojmů .....	10
2.1 Pozemní komunikace .....	10
2.2 Účastník provozu.....	10
2.3 Řidič .....	10
2.4 Vozidlo .....	11
2.5 Přejech pro chodce, chodec a chůze.....	11
2.6 Dopravní nehoda .....	12
3 Výchova .....	13
3.1 Obecná specifika dopravní výchovy .....	15
3.2 Dopravní výchova dětí předškolního věku.....	15
3.3 Dopravní výchova dětí školního věku.....	16
4 Prevence.....	18
4.2 Prevence v okolí pozemních komunikací.....	19
4.2 Prevence přepravy po pozemních komunikacích.....	20
5 Prevence dopravní výchovy u Policie České republiky.....	22
6 Prevence dopravní výchovy Bezpečnosti silničního provozu .....	25
7 Rozbor šetření dopravních nehod za účasti Policie České republiky .....	28
7.1 Příklad nezletilé chodkyně s matkou na přechodu pro chodce.....	29
7.2 Příklad nezletilého chodce na přechodu pro chodce .....	30
7.3 Příklad nezletilého chodce mimo přechod pro chodce.....	31
7.4 Nezletilá cyklistka .....	32
7.5 Nezletilá jako spolujezdec v osobním automobilu.....	33
8 Rozbor a analýza statistik dopravní nehodovosti .....	35
Závěr.....	55

Seznam použitých zdrojů .....	57
Seznam tabulek a grafů .....	60
Seznam tabulek .....	60
Seznam grafů.....	61
Seznam příloh.....	62
Přílohy .....	63

## Úvod

Doprava je často diskutovaným tématem posledních desetiletí, ať už z hlediska dopravní infrastruktury, emisí, problémy s parkováním, pracovními příležitostmi v dopravním průmyslu, bezpečností aj. S prudkým rozvojem automobilového průmyslu přicházejí též nové a zvyšující se potíže s dopravní nehodovostí.

Dopravní nehodovost je opakovaně polemizovaným námětem různých sdělovacích prostředků. Tragické dopravní nehody jsou na denním scénáři hlavních mediálních zpráv. Potíže v dopravě způsobené dopravními nehodami vidíme a slyšíme několikrát denně, ale pokud se nás osobně nedotýkají, už téměř nevnímáme obsah těchto sdělení. Stát ovšem vynakládá nemalé finanční prostředky na odstranění důsledků dopravních nehod a to jak na majetku, tak na zdraví. Proto je v jeho zájmu, aby takto vynaložené prostředky byly cíleně zaměřeny na prevenci. Nejúčinnější se jeví prevence směřovaná na děti velmi útlého věku, protože děti předškolního a mladšího školního věku spadají do rizikových skupin z pohledu mnoha faktorů. I když je vliv výchovy a prevence na dopravní nehodovost s účastí dětí a mládeže aktuálním tématem již řadu let a prevence je často diskutovaným tématem, komplikuje jí fakt, že u nás nemá právní základ.

Toto téma jsem si vybrala právě kvůli tomu, že dopravní prevence u výše zmíněných věkových skupin bývá často podceňována už v útlém věku. Dalším faktem, který mě upoutal, je ten, že když se dopravní nehoda lidí osobně nedotýká, nemají o ní, ani o postižené lidi zájem. Pak často dochází k tragédiím, ke kterým dojít vůbec nemuselo.

V bakalářské práci je vysvětlena charakteristika jednotlivých základních pojmů. Přesněji jsou vymezeny cílové věkové skupiny jako jedny z nejvíce ohrožených účastníků dopravních incidentů. Pro snadnější uchopení tématu je zacíleno na výchovu z různých aspektů života z pohledu rodiny a institucí a orientaci na prevenci ze strany Policie České republiky a oddělení Ministerstva dopravy BESIPu. Aktuálnost situace je dokreslena vybranými konkrétními kazuistikami dopravních nehod na pozemních komunikacích v Českobudějovickém okrese a statistickými daty z téhož území. Dané téma jsem si vybrala z důvodu osobní účasti na dopravní nehodě s dítětem. Nejúčinnější prevenci tudíž vidím v zacílení vzdělávání dětí od nejútlejšího věku.



# 1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem této bakalářské práce je objasnit pojmy prevence s využitím dostupných metod a forem preventivních programů směřujících na výchovu dětí předškolního a školního věku v oblasti dopravy. Poukázat na právní aspekty dopravní nehodovosti v širším vymezení. Nastínit vývoj legislativních úprav v dané oblasti a jejich dopad na nehodovost zaviněnou nezletilými.

Metodickým postupem k realizaci cílů byl využit sběr a vyhodnocení kvantitativních ukazatelů. Správnost nastíněné problematiky byla ověřena syntézou a sekundární analýzou statistických dat z evidence Policie České republiky (dále jen Policie ČR), Ministerstva vnitra České republiky (dále jen MV ČR) a Českého statistického úřadu (dále jen ČSÚ). Pro přesnější uvedení do problematiky byly použity kazuistiky vybraných dopravních nehod na území okresu České Budějovice.

## 2 Vymezení základních právních pojmů

Vymezit základní pojmy v této práci je nezbytné nejen kvůli orientaci v ní samotné, ale i v orientaci v právním odvětví provozu na pozemních komunikacích a následné tvorbě metodických postupů prevence.

Pokud se chceme dále zabývat dopravní nehodovostí, měli bychom si blíže vysvětlit, co je to doprava. Obecně je doprava činnost, která spočívá v prostorovém přemístování osob a věcí s použitím dopravních cest, dopravních prostředků, energie a pracovních sil.<sup>1</sup> Tato práce se bude zabývat pouze dopravou po pozemních komunikacích.

### 2.1 Pozemní komunikace

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.<sup>2</sup>

### 2.2 Účastník provozu

Účastník provozu je dle zákona o provozu na pozemních komunikacích každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.<sup>3</sup>

### 2.3 Řidič

Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> ŽEMLIČKA, Zdeněk a Jaroslav MYNÁŘÍK. *Doprava a přeprava*. Praha: Nadatur, 2008. s. 6-10. ISBN 80-7270-030-8.

<sup>2</sup> ČERNÍNOVÁ, Michaela, Karel ČERNÍN a Michal TICHÝ. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. ČR: Wolters Kluwer, 2015. s. 8. ISBN 978-80-7478-653-2.

<sup>3</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. § 2, písm. a).

<sup>4</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. § 2, písm. d).

## 2.4 Vozidlo

Vozidla rozdělujeme na motorová a nemotorová. Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus. Nemotorové vozidlo je přípojné vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.<sup>5</sup>

## 2.5 Přechod pro chodce, chodec a chůze

Přechod pro chodce je místo na pozemní komunikaci určené pro přecházení chodců, vyznačené příslušnou dopravní značkou.<sup>6</sup> Mimo přechod pro chodce je dovoleno přejít vozovku jen kolmo k její ose. Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Chodec nesmí příjíždějícího řidiče donutit k náhlé změně směru ani rychlosti jízdy.<sup>7</sup>

Chodec musí užívat především chodníku nebo stezky pro chodce. Chodec, který nese předmět, jímž by mohl ohrozit provoz na chodníku, užije pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky. Jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci nesmějí chodníku nebo stezky pro chodce užívat, pokud není v tomto zákoně stanoveno jinak.

Kde není chodník nebo je-li neschůdný, chodí se po levé krajnici, a kde není krajnice nebo je-li neschůdná, chodí se co nejbližší při levém okraji vozovky. Chodci smějí jít po krajnici nebo při okraji vozovky nejvýše dva vedle sebe. Při snížené viditelnosti, zvýšeném provozu na pozemních komunikacích nebo v nebezpečných a nepřehledných úsecích smějí jít chodci pouze za sebou.<sup>8</sup> Dle KOVALČÍKOVÉ<sup>9</sup> je chodci určen především chodník nebo stezka pro chodce. Pozemní komunikaci může chodec použít pouze za stanovených podmínek, je ovšem z pochopitelných důvodů

---

<sup>5</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. § 2, písm. g) a h).

<sup>6</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. §2, písmene dd).

<sup>7</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. §54, odstavec 2.

<sup>8</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. § 53, odstavce 1, 2 a 3.

<sup>9</sup> KOVALČÍKOVÁ, D. a ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy texty zákonů s komentářem. s. 129. ISBN 978-80-7400-418-6.

omezen. Byť je chodník určen zejména chodcům, může být využit i jinými subjekty. V těchto případech musí být místo řádně označeno dopravním značením popřípadě využívajícími subjekty.

Pohybuje-li se chodec mimo obec 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.<sup>10</sup>

## 2.6 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.<sup>11</sup>

Dopravní nehodou lze rozumět nezamýšlenou, nepředvídanou událost v silničním provozu, způsobenou dopravními prostředky, která má škodlivý následek na život, zdraví osob nebo na majetek. Základními znaky jsou nepředvídatelnost, začátek události je vždy na pozemních komunikacích. V pohledu viníka dopravní nehody lze jeho činnost považovat za nedbalostní delikt, který vznikl neplánovaně nebo jako nezamýšlený výsledek vzájemného působení.<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> ČESKO. Novela zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2016. § 53, odstavce 9.

<sup>11</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. § 47, odstavec 1.

<sup>12</sup> LEITNER, Milan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*. 4. přepracované vydání podle stavu k 1.12.2011. Praha : Linde, 2012. s. 119-112. ISBN 978-80-7201-867-3.

### 3 Výchova

Výchova je nedílnou součástí života jedince ve společnosti už od jeho narození a zároveň je celoživotním procesem. Při ní se člověk seznamuje s normami a přejímá hodnoty dané společností, ve které žije. Je možné ji definovat jako cílevědomou činnost přípravy člověka na jeho společenský a osobní život po fyzické i duševní stránce. HORÁK a KOLÁŘ<sup>13</sup> popisují výchovu jako záměrné formování a rozvíjení osobnosti jedince, osobností i celých generací s cílem dosáhnout změny v jejich vnitřních podmínkách i ve vnějším chování a jednání. To vše prostřednictvím procesu předávání a přijímání již vypracované lidské kultury, kterými jsou poznatky, dovednosti, hodnoty, normy, potřeby a jiné.

Díky výchově dochází k socializaci člověka. Tuto činnost v první řadě vykonává rodina. Ta má na formování jedince prvotní a zásadní vliv. Dle VÁGNEROVÉ<sup>14</sup> je rodina primárním zdrojem informací pro dítě. Rodina ho stimuluje určitým, pro ni typickým způsobem. Jedná se například o úroveň jazykových dovedností, způsob komunikace a hierarchii hodnot. Rodina také ukazuje dítěti způsoby řešení problémů. Tím dítě začíná chápat a posuzovat vnější svět podobným způsobem jako zbytek členů rodiny. Rodinná výchova je do určité míry podmíněna dědičností. Oddělit však míru dědičnosti od ostatního vlivu rodiny není snadné.

VÁGNEROVÁ<sup>15</sup> dále uvádí důvod, proč je rodina pro dítě důležitějším zdrojem hodnot a norem než škola. Důvodem je emoční blízkost, kterou k sobě rodina má. Také nároky na dítě od požadavků školy se výrazně liší. Navíc hodnota školního úspěchu je určována rodiči. To oni stanoví, jaké známky jsou přijatelné. Rodiče a učitelé mají k dětem rozdílná očekávání a různé metody, jimiž dítě stimulují k úspěchu. Ovšem škola jen málo zmůže, pokud hodnota školního oceňování a výchovy je rodičům lhostejná. Ovšem nejenom výchova rodiny má v tomto směru jediný význam.

S postupem času a vývojem jedince se k rodině přidávají sekundární instituce a faktory. Do institucí řadíme hlavně vzdělávací instituty, jako jsou jesle, mateřské

---

<sup>13</sup> HORÁK, Josef a Zdeněk KOLÁŘ. *Obecná pedagogika*. V Ústí nad Labem: Univerzita J. E. Purkyně, 2004. s 23. ISBN 978-80-704-4572-6.

<sup>14</sup> VÁGNEROVÁ, Marie. *Vývojová psychologie: dětství a dospívání*. 2. vydání, Praha : Karolinum, 2012, s. 20-21. ISBN 978-80-246-2153-1.

<sup>15</sup> VÁGNEROVÁ, Marie. *Školní poradenská psychologie pro pedagogy*. 1. vydání, Praha : Karolinum, 2005, s. 26-27. ISBN 80-246-1074-4.

školy, poté základní školy, a následné další nepovinné studium. V neposlední řadě jsou to vysoké školy a univerzity.

Ve vzdělávacích institucích se dítě od malička rozvíjí všemi směry. Pedagogové se snaží s jedinci pracovat a učit je. Je samozřejmostí, že na každý věk jsou jiné metody a jiné postupy i v rámci instituce. Například v mateřské škole je nejdůležitější, aby se děti socializovaly. Společným hraním a tvorbou se rozvíjí fantazie. Při hře a tvorbě s pedagogy zároveň dochází k učení. Ale jak již bylo zmíněno, v tomto případě mateřská škola je jen sekundárním výchovným aspektem. Prvotním a nezastupitelným prvkem ve výchově je vždy rodina.<sup>16</sup>

Mezi další faktory podílející se na výchově patří média, jako jsou televize, rádia a internet. Ta plní rozhodně nezanedbatelnou úlohu na formování jedince, vytváření a přijímání norem společnosti. Sdělovací prostředky nás provází od útlého věku až do stáří. V raném věku formou pohádek, ze kterých si bereme ponaučení. Později jedinec začíná vnímat i reklamní spoty, pořady zaměřující se na poučení. Ale i varování ve zprávách mohou působit s výchovným efektem. I když se tedy na první pohled možná zdá, že média mají moc ovlivňovat jedince až ve vyšším věku, dnes již existují kampaně cílené na co nejmladší jedince. Moc médií tedy rozhodně není zanedbatelná. Vždyť i ze statistiky ČSÚ vyplývá, že uživatelů internetu jako jedinců pod 16 let přibývá.<sup>17</sup>

Jelikož se práce blíže zabývá předškolními dětmi a školní mládeží, budou dále definovány jednotlivé věkové skupiny. Pro tyto účely nám poslouží dělení dle VÁGNEROVÉ<sup>18</sup>

- 1. Prenatální období** – toto období trvá 9 měsíců před narozením dítěte
- 2. Novorozenecké období** – je to období přetrvávající zhruba 1. měsíc po narození
- 3. Kojenecký věk** – tímto pojmem se označuje zhruba první rok života
- 4. Batolecí věk** – období života od 1. do 3. roku života dítěte
- 5. Předškolní věk** – přibližné určení je od 3 do 6 let

---

<sup>16</sup> Školní vzdělávací program. *Www.ocmims.cz* [online]. České Budějovice: Mateřská škola pro zrakově postižené v Českých Budějovicích, 2014 [cit. 2017-02-08]. Dostupné z: <http://www.ocmims.cz/wp-content/uploads/2016/10/svp-uprava-2015.pdf>.

<sup>17</sup> Kulturní průmysly v ČR: Audiovizuální a mediální sektor - 2015. *Český statistický úřad* [online]. Praha: NetMonitor, 2016 [cit. 2017-01-25]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/33117153/090004-16k7.pdf/2d34fb90-8e20-498d-b070-060ced2b4284?version=1.0>.

<sup>18</sup> VÁGNEROVÁ, Marie. *Vývojová psychologie: dětství a dospívání*. 2. vydání, Praha: Karolinum, 2012, s. 20-21. ISBN 978-80-246-2153-1.

6. **Školní věk** – označován od nástupu do školy a dále dělen
  - a. **Raný školní věk** – trvá od nástupu do školy do 8 let
  - b. **Střední školní věk** – následuje po raném školním věku přibližně do 12 let
  - c. **Starší školní věk** – nastupuje po středním školním věku, tedy zhruba po přechodu dítěte na 2. stupeň základní školy do 15 let

Pro účely této práce se budeme blíže zabývat předškolním a školním věkem.

### 3.1 Obecná specifika dopravní výchovy

V dnešní době se doprava stala neoddělitelnou součástí života každého jedince. Výchova v tomto odvětví je tudíž naprosto nepostradatelnou součástí výchovy celkové. Dopravní výchova seznamuje děti s pravidly silničního provozu. Vychovávání dítěte probíhá individuálně v závislosti na věku a prostředí. První fází pro dopravní výchovu je naučit dítě zaměřit pozornost, reagovat a poslechnout. Druhou fází správné výchovy je nutnost vštípit zásady bezpečného chování. Aby si děti naučili hrát na bezpečném místě. Učí-li se těmto návykům spontánně nebo pod odborným vedením, učí se zároveň reagovat bystře a pohotově. Třetí oblastí jsou elementární znalosti o dopravě.<sup>19</sup>

Dopravní výchova dále přispívá k formování kladných morálních vlastností žáků, které jsou z hlediska bezpečnosti nezbytné. Jde například o sebekázeň, pohotovost reakcí a rozhodnost.

### 3.2 Dopravní výchova dětí předškolního věku

Dopravní výchova dětí předškolního věku vychází ze specifiky rozvoje poznávacích schopností dítěte svého věku. Jak už bylo v práci uvedeno, na prvním místě k zajištění výchovy je rodina. Rodiče jsou zodpovědní za své potomky a zodpovědnost se jim také snaží předat. Na prvním místě v dopravní výchově je jít svým dětem dobrým příkladem. Na dalším místě je trpělivé vysvětlení a poučení. Nejde zde pouze o nácvik správného chování, ale o pochopení určitého chování.<sup>20</sup>

V tomto dále pokračují v mateřské škole dle výchovně vzdělávacích plánů, které si každá škola tvoří a dodržuje. Mateřské školy vedou děti k výchově a zodpovědnosti

---

<sup>19</sup> VOSKOVÁ, Lenka. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. 6. vyd. Praha: SPN, 1988, s. 22-23.

<sup>20</sup> VOSKOVÁ, Lenka. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. 6. vyd. Praha: SPN, 1988, s. 10-15.

pomocí her a různých pomůcek. Hodně z těchto škol se snaží vybudovat takzvané „Dopravní hřiště“. Tam se má dětem nasimulovat ruch silničního provozu. Postupně se seznamují s křižovatkami, značkami a řeší různé dopravní situace. Děti si prostřednictvím dopravní výchovy potřebují uvědomit, že bez osobní kázně každého jedince ztrácejí bezpečnostní opatření smysl. Proto se v této oblasti výchovy, stejně jako ve většině dalších, apeluje na pochopení a nikoli na nacvičení.<sup>21</sup> Pro určení a naplnění cílů dopravní výchovy u dětí předškolního věku byla Ministerstvem dopravy vypracována metodika. Ta se zaměřuje především na rozvoj dovedností potřebných pro bezpečný pohyb v okolí silnice. Dále pak na pochopení významu bezpečného chování a postojů v dopravním prostředí a jejich osvojení. Také na rozvoj schopnosti rychlého a správného rozhodování. A ještě na rozvoj odpovědnosti dětí k sobě samým a jejich respekt k druhým. Potom také na získání základních vědomostí nezbytných k bezpečnému pohybu na silnici a v jejím okolí. Děti získávají základní znalosti pravidel, která určují chování účastníků silničního provozu, především jeho nejzranitelnějších účastníků. Metodika se zaměřuje na získání základních znalostí a dovedností, které souvisejí s příčinou a následky dopravní nehody, které může dítě pochopit a rozvíjí znalosti a dovednosti potřebné k bezpečnému chování v dopravním prostředí. Rozděluje vzdělávací okruhy dle role dítěte na chodce, pasažéra v autě, cestujícího v hromadném dopravním prostředí a jezdce na kole či koloběžce a nabízí dostatek námětů pro hry, kterými se dítě v tomto věku učí. Ukazuje tak, že dopravní výchova v mateřské škole není o výuce a znalosti předpisů a dopravních značek, ale především o cíleném rozvoji všech smyslů, které dítě při pohybu nezbytně potřebuje.<sup>22</sup>

### **3.3 Dopravní výchova dětí školního věku**

Ne úplně rozdílnou, ale přesto dost jinou formou se seznamují s dopravní výchovou děti školního věku. Základní škola navazuje na elementární znalosti z mateřské školy. Takzvaně nabaluje nová pravidla a hlídá dodržování těchto pravidel. Po obeznámení se základními pravidly silničního provozu se v žácích prohlubují a upevňují znalosti a návyky jejich důsledným dodržováním v běžném životě. Školní mládež udrží déle pozornost než děti předškolního věku. Dá se s nimi v tomto ohledu

---

<sup>21</sup> VOSKOVÁ, Lenka. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. 6. vyd. Praha: SPN, 1988, s. 16-22.

<sup>22</sup> *Dopravní alarm: Metodika dopravní výchovy v předškolním věku dítěte* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2008 [cit. 2017-02-19]. Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/ms-metodika-dopravni-vychovy-v-predskolnim-veku-ditete.pdf>.



lépe pracovat. Žákům se rozšiřují a zdokonalují technické znalosti a také se jim umožňuje aplikace teoretických poznatků v praxi.

V raném školním věku se metodika výuky pravidel silničního provozu od výuky dětí předškolního věku zase tolik neliší. Děti se sice okáží delší dobu soustředit, ale o to těžší je tyto žáky zaujmout. Ve školním věku se děti více uchylují od pohádkových a dětských přednášek, pomůcek a scénářů k dospělejším verzím výuky. Střední školní věk je takovou přechodnou fází od dětských her po prosté sdělování informací a čistě rozumové chápání obsahu sdělovaného. Starší školní věk už by měl plně zvládat základní pravidla silničního provozu a umět se chovat bezpečně v něm nebo v jeho blízkosti. U těchto dětí už se apeluje hlavně na zodpovědnost a samostatnost. Musí pochopit, že každý jejich krok vyvolá nějakou reakci a pokud je to krok chybný, musejí za něj nést následky.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> VOTRUBA, Josef. *Metodika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy*. Praha : Státní pedagogické nakladatelství, 1979, s. 10-57

## 4 Prevence

Pojmem prevence je myšlena ochrana, předcházení jevů. Pod tuto ochranu spadá nejen prevence, ale také represe. Represe se snaží kriminalitu potlačovat po jejím spáchání, na rozdíl od prevence, která se snaží kriminalitě předcházet.<sup>24</sup> Dle HOLCRA<sup>25</sup> prevence představuje vědecky zdůvodněné, zaměřené, cílevědomé, plánovité a koordinované působení na příčiny a podmínky kriminality s cílem odstranit je nebo alespoň zčásti eliminovat. ZAPLETAL<sup>26</sup> uvádí, že prevence kriminality představuje pokus eliminovat trestnou činnost ještě před jejím započítáním nebo před jejím pokračováním.

V České republice je prevence pouze dobrovolnou záležitostí na rozdíl od například Slovenské republiky, která má platný a účinný zákon č. 583/2008 Zz., o prevencii kriminality a inej protispolečenskej činnosti a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vzhledem k chybějícímu zákonu vytváří Česká republika takzvanou Strategii prevence kriminality na určité období. V tuto chvíli je platná na léta 2016-2020. Tato strategie je Programovým prohlášením vlády a obsahuje vize cílového stavu pro prevenci, dále metody dosažení, nástroje a principy. Prevence je u nás organizována na 3 úrovních:

1. **Na meziresortní úrovni** – vytváření preventivní politiky vládou
2. **Na resortní úrovni** – vychází z věcné působnosti jednotlivých ministerstev
3. **Na místní úrovni** – jsou do ní zapojeny orgány veřejné správy, policie, nevládní organizace a další instituce působící v obcích

Z hlediska účinnosti jsou nejefektivnější programy na místní oblasti. Velkou úlohou těchto programů je součinnost všech orgánů státní správy, samosprávy, neziskových organizací a policie.

Prevenci rozlišujeme podle dvou základních aspektů. Tím prvním je podle cílových objektů:

1. **Sociální prevence** – je orientovaná na osobu pachatele a je nejširším okruhem

---

<sup>24</sup> SVATOŠ, Roman. *Prevence kriminality*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., 2014, s. 13-18. ISBN 978-80-87472-76-7.

<sup>25</sup> HOLCR, K. a kol. *Kriminologie*. 1. vyd. Praha: Leges, 2008, s. 200-201. ISBN 978-808-0782-061.

<sup>26</sup> ZAPLETAL, Josef. *Prevence kriminality*. 3., přeprac. vyd. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2008, s. 8. ISBN 978-80-7251-270-6.

2. **Situační prevence** – je orientovaná na samotný trestný čin a zaměřuje se na odstranění motivace k páčání kriminality
3. **Viktimologická prevence** – zaměřuje se na oběť a jejím nástrojem je hlavně poradenská činnost

Druhým aspektem je podle stadia vývoje kriminálního problému. Tedy podle adresátů:

1. **Primární prevence** – je adresována veškerému obyvatelstvu státu nebo demografické skupině obyvatel
2. **Sekundární prevence** – je orientována na užší, specifickou skupinu adresátů
3. **Terciární prevence** – je zaměřena na konkrétního člověka

Tyto aspekty se vzájemně prolínají. Všechny tři úrovně prevence podle cílových objektů mohou být na všech třech úrovních prevence podle adresátů. Je dokázáno, že celá řada opatření vede k prevenci kriminality nebo ke snížení souvisejících rizikových faktorů, jsou-li zaměřena na děti, rodiny a přátele nebo školy.<sup>27</sup>

## 4.2 Prevence v okolí pozemních komunikací

Prevence, a zvláště pak prevence v dopravní výchově, je stále diskutovanějším tématem. O tom svědčí i množství vydaných tištěných letáků, tištěných i elektronických příruček, televizních spotů a preventivních programů.<sup>28</sup> Vzhledem k infrastruktuře dnešní doby se dítě prakticky neustále pohybuje v okolí pozemních komunikací. Preventivní programy se shodnou na základních pravidlech, které je potřeba dětem vštěpovat, vysvětlovat i být příkladem od malička v rodině a pokračovat s nimi v mateřských školách a následně na školách základních.

První věcí, kterou si rodina musí uvědomit, je, že dítě umí bezpečně přecházet silnici až okolo 12. roku života. Proto musíme od malička vodit potomka kolem pozemních komunikací za ruku, aby náhodou nevběhlo do silnice, nechtělo samo přecházet po i mimo přechod pro chodce a tak dále. S tím souvisí být za každých okolností příkladem dítěti v tom smyslu, aby rodinní příslušníci vždy používali přechody pro chodce, nadchody, respektovali semaforey, rozhlíželi se. Svého potomka to lze naučit nejenom svým osobním důsledným dodržováním, ale i řádným vysvětlením,

<sup>27</sup> SVATOŠ, Roman. *Prevence kriminality*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., 2014, s. 13-18. ISBN 978-80-87472-76-7.

<sup>28</sup> Prevence dětských úrazů: Prevence v dopravě. *Modrý koník* [online]. 2014 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: <https://www.modrykonik.cz/prevence-detskych-urazu/>.

proč tak rodina činí. Ovšem i tady se rodiče dostávají do úskalí, protože musejí potomkovi vysvětlit, že i když jdou po přechodu pro chodce, nemají absolutní přednost.

Dalším preventivním krokem je opatřit dítěti oděv, obuv nebo batoh reflexními prvky. A to nejen ze strany rodiny, ale i v mateřských školách. Tam se například na vycházky používají dětské reflexní vestičky. Naštěstí pro odpovědné osoby dětí na tuto prevenci už přistoupili i výrobci, kteří opatřují reflexními prvky oděvy a batohy už ve chvíli výroby. S tím souvisí i novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů, o povinnosti chodců nosit reflexní prvky mimo obec za snížené viditelnosti nebo na místě, které není osvětlené po krajnici nebo okraji vozovky.<sup>29</sup>

Neméně důležité je naučit dítě pravidla hraní si v blízkosti pozemních komunikací. Některá dětská hřiště jsou z tohoto pohledu nelogicky postavená vedle silnice. V takovýchto případech je naučení dítěte základním pravidlům naprostou nezbytností.

## **4.2 Prevence přepravy po pozemních komunikacích**

Jedním z témat pro prevenci je jízda na kolech, koloběžkách popřípadě kolečkových bruslích. Dítě je povinné do 18 let mít na hlavě ochrannou helmu a dítě mladší 10 let musí nad sebou mít dohled osoby starší 15 let.<sup>30</sup> Ovšem ochranná přilba a dohled nejsou jediné možnosti prevence. Kromě již zmíněných reflexních prvků jsou další ochranné pomůcky, jako chrániče zápěstí, loktů a kolen. Ty sice nejsou povinné, ale v některých místech pohybu dítěte mohou být velice užitečné. To už je ale na zvážení každého rodiče. Dalším bodem v oblasti této prevence je vhodně zvolená velikost jízdního kola, bruslí nebo koloběžky. Například u příliš malé velikosti jízdního kola pro dítě může dojít k zavazení kolen o řídítka. V takovém případě je úraz téměř nevyhnutelný. V opačných případech, tedy u velké velikosti, zase dítě není schopno správně manipulovat a ovládat jízdní kolo. Tím se opět vystavuje velkému riziku.

---

<sup>29</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. § 53, odstavec 9.

<sup>30</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. § 58, odstavec 1, 2.

Pokud se dítě přepravuje v osobním automobilu, je nutné používat odpovídající a schválené zádržné systémy.<sup>31</sup> Dětské autosedačky jsou pod velkým drobnohledem testovacích center a jsou na ně přísné schvalovací normy. Proto je dobré tyto testy sledovat a pořídit dítěti do automobilu kvalitní dětskou sedačku schváleného typu. Důležitá je i správně zvolená velikost takovéto autosedačky. Špatně zvolená velikost pozbývá účelnosti. Dítě v zádržném systému nikdy nesmí sedět na sedačce s aktivním airbagem, popřípadě je nutné airbag deaktivovat. Řidič by měl přizpůsobit jízdu i tomu, že převáží dítě v automobilu.

Děti do 12 let a 150 cm se musejí převážet pouze v zádržných systémech. Dospělá posádka automobilu musí dítě zabavit a naučit ho za jízdy sedět v klidu.<sup>32</sup> Řidič nikdy nesmí dopustit jízdu s nepřipoutaným dítětem. Například jízda s nepřipoutaným dítětem na klíně dospělé osoby. Při nárazu jsou síly a přetížení obrovské. Dospělá osoba držící dítě ho nikdy neudrží, ačkoliv si většina lidí myslí opak. Následky bývají smrtící. I na tuto problematiku se zaměřila jedna z kampaní BESIPu.<sup>33</sup> Nejbezpečnější umístění dětské sedačky je na zadním sedadle za spolujezdcem. S dítětem v automobilu si posádka musí dát pozor nejen na správné zabezpečení dítěte, ale i na volné předměty v automobilu. Příkladem mohou být věci položené nad úložným prostorem kufru pod zadním sklem. Takovéto předměty při čelním nárazu setrvačnou silou letí dopředu a mohou zranit nejen dítě, které je ve své autosedačce nejbližší, ale i zbytek posádky automobilu.

Pro dítě nad 10 let včetně jsou místo autosedaček vytvořeny sedáky, které slouží místo dětské autosedačky. Dítě rychle roste a autosedačka už by pro něj nebyla vyhovující. Tento sedák slouží k přizpůsobení dětské postavy sedačce automobilu, aby bezpečnostní pásy držely, kde mají a dítě nikde nedřely. Dítě přestává sedák v automobilu potřebovat přesáhnutím výšky 150 centimetrů a jeho tělesné hmotnosti 36 kilogramů.<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> Děti v autě. *BESIP* [online]. <http://www.ibesip.cz>, 2010 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-v-aute>.

<sup>32</sup> Prevence dětských úrazů: Prevence v autě. *Modrý koník* [online]. 2014 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: <https://www.modrykonik.cz/prevence-detskych-urazu/>.

<sup>33</sup> BESIP: Autosedačka. *BESIP* [online]. <http://www.ibesip.cz>, 2008 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=jXVD6mKg-rE>.

<sup>34</sup> Děti v autě. *BESIP* [online]. <http://www.ibesip.cz>, 2010 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-v-aute>.

## 5 Prevence dopravní výchovy u Policie České republiky

Na základě rozhovoru s majorem Mgr. Bc. Jiřím Matznerem<sup>35</sup>, který zastává u Policie ČR na oddělení tisku a prevence funkci tiskového mluvčího Policie ČR Jihočeského kraje a zároveň preventisty (dále jen Preventista) můžeme nahlédnout podrobněji do preventivních programů Policie ČR. Na základě Strategie prevence kriminality na léta 2016-2020<sup>36</sup> a Regionálního akčního plánu tvoří projekty a preventivní akce pro policii v Jihočeském kraji. Jednotlivé okresy si ještě dle potřeby tvoří vlastní preventivní akce a pomůcky, které mezi sebou vzájemně sdílejí.

Preventisté mají za úkol provádět plánované preventivní přednášky a mimo ně i neplánované. Řídící nebo pověřené pracovníci mateřských, základních a jiných škol si mohou domluvit individuální schůzku pro děti dané věkové skupiny. V takovýchto případech jezdí preventisté buď sami, nebo za pomoci příslušníků dopravních policistů. Bohužel na celý kraj se 7 okresy, 6 268 obcemi a rozlohou 10 056 ha je pouze 10 členů.

U předškolních dětí dle rozhovoru s Preventistou vše částečně komplikuje fakt, že děti tohoto věku lze efektivně učit kolem 20 minut a to pouze zábavnou, zážitkovou formou, založenou na konkrétním prožitku (Příloha č. 5). Předškolákům musejí vše jasně vysvětlit a názorně ukázat. Ne vždy je materiální zázemí jednotlivých škol nebo regionů náležitě vybaveno. V takových případech, když děti nemají k dispozici dopravní hřiště, preventisté vozí s sebou malé semaforey, roztahovací přechod pro chodce a reflexní vestičky s označením rolí jako je automobil, cyklista, chodec a policista. Nejprve je třeba děti naučit základní pravidla provozu na pozemních komunikacích. To se dělá buď výkladem, policií vytvořenými pomůckami, nebo počítačovou aplikací vytvořenou společností Škoda auto.<sup>37</sup> Poté si děti samy podle rolí zkoušejí pohybovat se v provozu. V takovouto chvíli je preventista moderátorem, řídí vše z pozadí, řeší a vysvětluje nastalé kolize.

---

<sup>35</sup> mjr. Mgr. Bc. MATZNER, Jiří, Tiskový mluvčí Policie České republiky Jihočeského kraje, ze dne 07.02.2017.

<sup>36</sup> Strategie prevence kriminality v České republice na léta 2016 až 2020. *Ministerstvo vnitra České republiky: Strategie prevence kriminality v České republice na léta 2016 až 2020* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016 [cit. 2017-02-19]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/strategie-prevence-kriminality-v-ceske-republice-na-leta-2016-az-2020.aspx>

<sup>37</sup> Škoda hrou. *Škoda auto* [online]. <http://www.skodahrou.cz/>, 2011 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: <http://www.skodahrou.cz/>.

U dětí školního věku se předpokládá, že základní pravidla provozu na pozemních komunikacích již zvládají. Přesto se o tomto musí preventista přesvědčit. Na to mu slouží různé testy prováděné zábavnou formou. Následně se k naučeným pravidlům přidává odpovědnost za úmyslné porušení těchto norem (Příloha č. 2). I u starších dětí se častěji používá vizuální výuka a různé technické pomůcky, například interaktivní tabule. Pro zdůraznění následků porušení pravidel silničního provozu se používají fotografie nebo videa odpovídající věku posluchačů.

Pro preventistu je stále nejlepší variantou schůzka s dětmi na dopravním hřišti. Po základním seznámení s pravidly silničního provozu si děti mohou v praxi vyzkoušet jízdu jako cyklista, automobil na asfaltových silničkách s opravdovými značkami (Příloha č. 3). Takovýchto dopravních hřišť je zatím nemnoho. Dle zkušeností Preventisty to děti více baví, jsou na čerstvém vzduchu a vše si prakticky vyzkouší. Úskalím někdy bývají pedagogové, kteří nechtějí s dětmi na takovéto hřiště dojet. Ideálním řešením by bylo, kdyby ho každá škola nebo školka měla na svém pozemku nebo v bezprostředním okolí plně vybavené dopravní hřiště. Snahu o vybudování takovýchto výukových prostor podporuje opakovaným vyhlášením grantových programů Jihočeský kraj. Díky tomu již některé školy takovéto hřiště mají.<sup>38</sup>

Dalším smutnějším postřehem Preventisty je, že děti umějí čím dál méně základní pravidla provozu na pozemních komunikacích. Ať už se jedná o přecházení nebo jízdu na kole po silnicích. Dle jeho slov to, co před 10 lety uměli 3leté děti, dnes nezvládají děti v prvních třídách. To vidí jako velkou hrozbu a zároveň narůstající práci pro preventisty a dopravní policisty. Aspektem, který mu čím dál více ztěžuje práci je také takzvaná tolerantní výchova dětí. V takovýchto případech, podle jeho slov, dítě nemá úctu k autoritám. Je tedy těžší jim cokoli předat, natož školáky naučit nést následky za svá rozhodnutí, tedy zodpovědnosti za porušení pravidel dopravního provozu.

Pro žáky starší 15 let a dospělé byl v rámci preventivní kampaně „Stop, zastav jízdu smrti!“ vytvořen takzvaný „Tunel smrti“<sup>39</sup> v roce 2015 na výstavišti v Českých Budějovicích. Což byl tunel s rozcestími podle vaší volby co v dané situaci udělat.

---

<sup>38</sup> Vybudování dopravního hřiště: 3. grantový program Jihočeského kraje. *Mateřská škola pro zrakově postižené v Českých Budějovicích* [online]. <http://www.ocnims.cz/>, 2013 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: [http://www.ocnims.cz/wp-content/uploads/2016/10/grant\\_hrste.pdf](http://www.ocnims.cz/wp-content/uploads/2016/10/grant_hrste.pdf).

<sup>39</sup> Stop, zastav jízdu smrti!: Tunel smrti. *Českobudějovický deník* [online]. <http://ceskobudejovicky.denik.cz/>, 2015 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: [http://ceskobudejovicky.denik.cz/zpravy\\_region/vystava-ukaze-auto-pro-ebolu-i-tunel-smrti-20150416.html](http://ceskobudejovicky.denik.cz/zpravy_region/vystava-ukaze-auto-pro-ebolu-i-tunel-smrti-20150416.html).

V průběhu tunelu byly vidět následky vašeho rozhodnutí a také reálné fotky a videa z míst dopravních nehod. To bylo jedním z důvodů, proč byl „Tunel“ zpřístupněn až od 15 let věku. Posledním rozcestím bylo dodržování nebo nedodržování dopravních předpisů. Volbou nedodržování byla slepá ulička s vypůjčenou černou rakví. K této každoroční kampani bylo natočeno několik preventivních videí vysílaných v místní televizi a příslušníci policie, kteří informovali řidiče.<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> Stop, zastav jízdu smrti!: Tunel smrti. *Jihočeská televize* [online]. <http://www.youtube.com/>, 2013 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=K-zOGoyGys>.



## 6 Prevence dopravní výchovy Bezpečnosti silničního provozu

Akronym BESIP vznikl ze slov bezpečnost silničního provozu. BESIP<sup>41</sup> je samostatným oddělením Ministerstva dopravy ČR. Je také garantem Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011-2020. Při vyhodnocení strategie se zjistilo, že BESIP plní cíle snížení počtu usmrcených osob v silničním provozu na průměr států Evropské unie, a že došlo též k úbytku počtu těžce raněných osob o 40 % oproti roku 2009.<sup>42</sup> BESIP působí ve všech 14 samosprávných krajích České republiky, ve kterých pořádá akce pro veřejnost, řidiče na silnicích a semináře a besedy. Jedním ze základních kamenů BESIPu je právě dopravní výchova pro všechny věkové kategorie. Zpracovává jednotlivé kampaně bezpečnosti dopravy podle potřebných oblastí a legislativních novel zákona o pravidlech silničního provozu.

V roce 2015 se vzrůstajícím trendem úmrtí dětí na českých silnicích vznikla kampaň s názvem „Děláš to taky!“<sup>43</sup>. Tento projekt je složený z 8 základních videí, která mají upozornit rodiče před předáváním negativních vzorů svým potomkům. Dítě není schopné plně si uvědomit, že například chůze na červenou je proti pravidlům silničního provozu a tím se stává velice riskantní. Zajímavostí této kampaně je, že ve videospotech hrají všechny role pouze děti, tj. i role dospělých. BESIP dlouhodobě trápí, že není s dětmi v rodinách takto pracováno. Rodiče si zřejmě neuvědomují, jak velký vliv na své potomky mají nebo tomuto faktu nevěnují dostatek pozornosti. Podrobnějším odůvodněním této kampaně je nejen špatná viditelnost dětí pro ostatní účastníky dopravního provozu a to hlavně díky své velikosti. Ale i podrobnější vysvětlení pohledu dětí na celou dopravní situaci a jejich schopnost či neschopnost vnímat rozdílné aspekty konkrétní situace. Dětský mozek funguje jinak, než mozek dospělého člověka. Zatím co dospělý u přecházení silnice analyzuje dopravní situaci už v okamžiku, kdy se k danému místu přechodu přibližuje, dítě tuto situaci analyzuje až ve chvíli, kdy se před přechodem zastaví. Navíc jeho dětské vnímání zaujmou jiné aspekty než ty důležité. Dle statistik, vypracovaných jako podnět k této kampani, jsou

---

<sup>41</sup> *BESIP* [online]. Ministerstvo dopravy České republiky, 2012 [cit. 2017-03-02]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme>.

<sup>42</sup> Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011-2020. *BESIP* [online]. Ministerstvo dopravy České republiky, 2011 [cit. 2017-03-13]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>.

<sup>43</sup> *BESIP: Děláš to taky!*. *BESIP* [online]. Ministerstvo dopravy České republiky, 2015 [cit. 2017-03-13]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/aktuality/199-jde-o-nase-deti>.

nejčastějšími oběťmi děti mezi šestým až sedmým rokem života a to jako chodci. Navíc chlapci jsou zraněni třikrát častěji než dívky.<sup>44</sup>

Na projekt „Děláš to taky!“ navazuje od roku 2016 kampaň „Vidíme se?“<sup>45</sup> (Příloha č. 4) probíhající až do dnešního dne. Té předcházela akce s názvem „Vidět a být viděn“, která odstartovala v pondělí 2. listopadu 2015 a byla zaměřena na správné osvětlení automobilů. Bylo v ní pamatováno i na chodce, kteří by měli být vidět a myslet na svou bezpečnost! Chodec v tmavém oblečení je pro řidiče viditelný až ze vzdálenosti, ve které, s ohledem na rychlost vozidla, již nemůže zareagovat včas, aby se vyhnul případné kolizi nebo střetu s tímto chodcem. (Příloha č. 5) Reflexní prvky, reflexní oblečení, vesty, reflexní pásky a odrazky jsou proto důležitým prvkem pro bezpečnost a mohou výrazně zvýšit viditelnost chodců a tím ochránit jejich zdraví či dokonce život.<sup>46</sup>

Stejně tak aktuálně navazující kampaň „Vidíme se?“ míří hlavně na chodce, kteří jsou nejohroženější skupinou jakožto účastníci dopravního provozu. Každý sedmý člověk, který zemře na českých silnicích, je chodec. Z toho je každý osmý mimo obec a to je velmi alarmující číslo. Bohužel pro většinu lidí je to opravdu pouze číslo a nikoliv zmařený lidský život. Tento projekt je rozdělen do třech částí, jejichž cílem je naučit chodce používat reflexní prvky hlavně mimo obec, ale i v obci. Na začátku kampaně BESIP ve spolupráci s Policií České republiky rozdál na silnicích a ulicích půl milionu reflexních pásků, jedno sto tisíc reflexních tašek pro seniory a desetitisíce reflexních tkaniček a placek pro mladé lidi. I takovýto malý doplněk výrazně zvyšuje viditelnost chodců. Navíc tato kampaň reaguje na výše zmíněnou Novelu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, § 53, odstavce 9, kdy jsou chodci mimo obec povinni nosit reflexní prvky.<sup>47</sup> V první fázi tohoto projektu bylo jako další krok natočeno šest videospotů, které mají tuto kampaň podpořit a bezpečnostní prvek v podobě reflexu a novely zákona uvést do povědomí široké veřejnosti. V těchto videích hrají hlavní roli nejvíce ohrožené skupiny účastníků dopravního provozu, jako jsou senioři, sportovně založení lidé, děti a mladí, lidé z menších měst a malých obcí

---

<sup>44</sup> BESIP: Děláš to taky!. *BESIP* [online]. Ministerstvo dopravy České republiky, 2015 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/aktuality/199-jde-o-nase-deti>.

<sup>45</sup> BESIP: Vidíme se? *BESIP* [online]. Ministerstvo dopravy České republiky, 2016 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/aktuality/211-kampan-vidime-se>.

<sup>46</sup> BESIP: Vidět a být viděn. *BESIP: Vidět a být viděn* [online]. Praha: BESIP, 2016 [cit. 2017-02-19]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/videt-a-byt-viden>.

<sup>47</sup> ČESKO. Novela zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2016. § 53, odstavce 9.

a školáci. Druhá vlna kampaně vyšla s účinností již zmíněné novely zákona o provozu na pozemních komunikacích. Posledním bodem v závěrečné části bylo kritické podzimní období roku 2016. V tuto dobu se mění čas a tím je tma již v době, kdy se většina lidí vrací z práce domů. Právě v tomto období je nejvíce dopravních nehod, jejichž účastníky jsou chodci. Automobily, motocykly i cyklisté mají povinnost svítit. To ovšem chodci nemají. Právě proto jsou v tuto roční dobu tak zranitelní.

## 7 Rozbor šetření dopravních nehod za účasti Policie České republiky

Šetření dopravních nehod se provádí podle výše citovaného zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (dále jen zákon o provozu na pozemních komunikacích). Před rokem 2000 bylo řešeno ve Vyhlášce Federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. Tato Vyhláška byla účinná od 1. ledna 1990 do 31. prosince 2000.

Policie ČR provádí šetření těchto dopravních nehod podle dalších kritérií, které ukládá zákon o provozu na pozemních komunikacích. Touto podmínkou je například výše vzniklé škody, která je stanovena na 100 000,- Kč na poškozeném vozidle a to včetně přepravovaných věcí. Dále mají účastníci dopravní nehody povinnost přivolat Policii, pokud došlo ke zranění některé osoby, poškození pozemní komunikace nebo ke škodě třetím osobám nezávisle na výši této škody. Pojem třetí osoby dále upravuje novela zákona o provozu na pozemních komunikacích účinná od 1. ledna 2009, kdy byla odebrána povinnost přivolání Policie ČR z důvodu poškození vozidla v majetku právnické osoby nebo leasingové společnosti. V neposlední řadě by měli být přivoláni příslušníci Policie v případech poškození obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí.<sup>48</sup> Nejčastějším jevem přivolání Policie ČR na místo dopravní nehody je neschopnost účastníků domluvit se na řešení této nehody, tedy viníkovi a odškodnění.

V případě nenaplnění ani jedné podmínky pro přivolání příslušníka Policie ČR a schopnosti účastníků vyřešit nehodu na místě, ale plnění škody přes pojišťovnu viníka dopravní nehody, jsou povinni vyplnit a podepsat Záznam o dopravní nehodě, tzv. Euroformulář (Příloha č. 6). Podpisem oba potvrzují správnost uvedených údajů a dohodnutý a uvedený podíl viny na dopravní nehodě.

Pro účely této práce jsou níže rozebrány dopravní nehody s účastí nezletilých v různých rolích. Zdrojem těchto nehod jsou reálné „Protokoly o dopravní nehodě“. Pro zachování anonymity všech účastníků budou označeni jednotlivými písmeny místo jmen.

---

<sup>48</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. § 47, odstavce 4 a 5.

## 7.1 Příklad nezletilé chodkyně s matkou na přechodu pro chodce

*Dne 6. června 2015 v době kolem 20:10 hodin v Českých Budějovicích jel řidič A s osobním automobilem po místní komunikaci v ulici Rudolfovska třída ve směru od ulice Nádražní k ulici Na Sadech. V bezprostřední blízkosti za úrovní křižovatky s ulicí Lipenská při jízdě v levém jízdním pruhu pro jeho směr jízdy nesnížil rychlost jízdy před zde vyznačeným přechodem pro chodce, ačkoliv touto dobou před přechodem pro chodce snížilo rychlost jízdy a následně zastavilo blíže nezjištěné dodávkové vozidlo jedoucí v pravém jízdním pruhu ve stejném směru jízdy. Tento blíže nezjištěný řidič dodávky tak hodlal umožnit chodkyni B s nezletilou dcerou BC přejít přechod pro chodce, který hodlaly použít pro nerušené a bezpečné přejití vozovky.*

*Vlivem nepřizpůsobení rychlosti jízdy řidiče A došlo k zachycení vnějším pravým zpětným zrcátkem projíždějícího osobního automobilu Ford o levou ruku dcery BC na přechodu pro chodce již přecházející chodkyně B s nezletilou dcerou BC. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. Alkohol u řidiče A byl vyloučen dechovou zkouškou. Při dopravní nehodě došlo k lehkému zranění dcery chodkyně BC, kterou řidič A převezl následně na žádost matky B do nemocnice v Českých Budějovicích, kde byla ošetřena a hospitalizována. Poté řidič A dopravní nehodu nahlásil. Na osobním automobilu nevznikla při dopravní nehodě žádná hmotná škoda.*

V tomto případě řidič A dostal své povinnosti podle zákona o provozu na pozemních komunikacích, § 47., kdy se postaral o pomoc zraněné osoby a nahlášení dopravní nehody na Policii ČR.<sup>49</sup> Z právního hlediska Policie ČR provedla šetření, jak je v protokolu uvedeno, že viditelnost, povětrnostní podmínky a čas dopravní nehody nejsou důvodem nezpomalení řidiče. Dále nebyly zjištěny technické závady na vozidle ani pneumatikách. Řidič A byl testován na přítomnost alkoholu, který byl negativní.

Z toho vyplývá, že řidič A porušil zákon o provozu na pozemních komunikacích, § 5, odstavce 1, písmene h) snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před

---

<sup>49</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. § 47.

přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem.<sup>50</sup> Rozhodnutí o viníkovi dopravní nehody bude mít na starosti správní orgán, v tomto případě Magistrát města České Budějovice.

V této dopravní nehodě bylo účastníkem nezletilé dítě označené písmeny BC, které za doprovodu své matky přecházelo přechod pro chodce. Jak je uvedeno výše, rodina je primárním zdrojem vzdělání. Zde bychom mohli pochybovat o dostatečné pozornosti matky přecházející se svou dcerou. Ač to byla událost nečekaná, i tento příklad je důkazem toho, že musíme své potomky naučit rozhlížet se a dávat pozor nejenom na jeden jízdní pruh, ale i na druhý ve stejném směru jízdy. Zastaví-li jeden z řidičů, není stoprocentní pravděpodobnost, že zastaví i druhé vozidlo.

## 7.2 Příklad nezletilého chodce na přechodu pro chodce

*Dne 28. ledna 2016 v době kolem 13:55 jel nezjištěný řidič A s osobním automobilem Škoda po ulici Pražská třída v levém jízdním pruhu ve směru jízdy od ulice Nerudova k ulici Pekárenská. Zde před vyznačeným přechodem pro chodce nezastavil své vozidlo na úrovni ulice Puklicova, ačkoliv vozidlo jedoucí v pravém jízdním pruhu ve stejném směru jízdy zastavilo.*

*Toto nezastavení mělo za následek sražení nezletilého chlapce C, který přecházel pozemní komunikaci na vyznačeném přechodu pro chodce z pohledu řidiče z pravé strany směrem k obchodnímu centru IGY. Tento řidič A po střetu z místa dopravní nehody bez zastavení odjel. Technická závada, jako příčina dopravní nehody nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. Lustrace negativní. Šetřením dopravní nehody bylo zjištěno, že chodec C byl následně hospitalizován v nemocnici v Českých Budějovicích, na dětském oddělení se zraněním z dopravní nehody. Šetřením dopravní nehody byl následně řidič A zjištěn jako majitel vozu Škoda, alkohol byl negativní.*

V tomto případě řidič A porušil zákon o provozu na pozemních komunikacích v § 5, odstavce 1, písmene h) snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem.<sup>51</sup> Dále bohužel nedostal své

---

<sup>50</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. § 5, odstavec 1, písmeno h).

<sup>51</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. § 5, odstavec 1, písmeno h).

povinnosti podle tohoto zákona v § 47 a z místa dopravní nehody odjel, čímž se dopustil přestupku.<sup>52</sup>

Z dalšího šetření Policie ČR se můžeme dočíst, že řidič A byl později dohledán díky přítomným svědkům. Začínající déšť neomezoval výhled. Na místě dopravní nehody nebyly zjištěny žádné jízdní, brzdné, dřecí nebo rycí stopy ani úlomky plastů a střepů z vozidla po střetu s chodcem C. Vzhledem ke zranění nezletilého chodce C a následné hospitalizaci bude o trestu řidiče A rozhodovat soud za trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti podle Trestního zákoníku č. 40/2009 Sb., § 147, odstavce 1 a 2 nebo za těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148.<sup>53</sup>

V tomto příkladě obdobně jako v příkladě předchozím došlo k nezastavení jednoho z vozidel ve dvou jízdních pruzích ve stejném směru jízdy.

### **7.3 Příklad nezletilého chodce mimo přechod pro chodce**

*Dne 10. února 2016 v 11:55 v Českých Budějovicích jel řidič A s osobním automobilem značky Škoda po ulici Nová, ve směru jízdy od ulice Na Sadech k ulici Otakarova. V tomto úseku u základní školy Nová, mimo přechod pro chodce, mu mezi zaparkovanými vozidly z pravé strany vběhl do jízdní dráhy nezletilý chlapec C, čímž došlo ke střetu chodce a vozidla.*

*Následným šetřením bylo zjištěno, že náraz vozidla směřoval do batohu, který měl v okamžiku nehody nezletilý chodec C na zádech. Po střetu upadl na komunikaci. Vzhledem k věku chodce bylo na místo nehody přivoláno vozidlo rychlé záchranné služby. Ošetřujícím lékařem bylo konstatováno, že ke zranění nezletilého C nedošlo. Na základě tohoto byl jmenovaný posádkou rychlé záchranné služby předán, v místě přechodného bydliště, matce B. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. U řidiče A byl dechovou zkouškou vyloučen alkohol.*

V tomto příkladě je nezletilý C podezřelý z porušení ustanovení § 4, písmene b) a § 54 odstavce 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích. V § 4, písmene b)<sup>54</sup> je uvedeno, že každý účastník je povinen řídit se pravidly provozu na pozemních

<sup>52</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. §47.

<sup>53</sup> ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 2. vyd. Praha : C. H. Beck, 2012. Velké komentáře. § 147, odstavce 1-2, § 148. ISBN 978-80-7400-428-5.

<sup>54</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. §4, písmeno b.

komunikacích upravenými tímto zákonem. V § 54, odstavce 2<sup>55</sup> je dáno, že mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose, před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Chodec smí přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy. Tímto je důvodně podezřelý ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c, odstavce 1, písmene k) zákona o provozu na pozemních komunikacích.<sup>56</sup>

Vzhledem k věku nezletilého C, kterému bylo v době dopravní nehody 8 let, se dá předpokládat, že prošel základy dopravní výchovy v rodině, mateřské škole i základní škole. Jenže dle výše uvedených poznatků o výchově víme, že dítě do 10 let by nemělo přecházet samo kvůli jinému pohledu na nebezpečí, nedostatečnému odhadu rychlosti a vzdálenosti. Opačnou stránkou věci je podle výše uvedených slov Preventisty to, že děti školou povinné se učí v dopravní výchově následkům za svoje rozhodnutí a případné porušení dopravních předpisů. Je-li dítě dostatečně vedené k zodpovědnosti za svá rozhodnutí, když si není jisté, mělo by počkat s přecházením do doby, kdy se automobil vzdálí. V tomto případě můžeme mluvit o štěstí, že se dotyčnému nezletilému nic nestalo a naopak si z toho může vzít pouze poučení pro další roky života.

#### **7.4 Nezletilá cyklistka**

*Dne 4. března 2017 v 09:05 hodin v Českých Budějovicích, jela nezletilá cyklistka C na jízdním kole značky Leader Fox po ulici Šípková, ve směru jízdy od ulice Na Zlaté stoce k ulici Trnková. Před jedním z domů se nevěnovala dostatečně řízení a za jízdy strčila nohu do předního kola. Vlivem toho upadla na komunikaci a lehce se zranila. Dopravní nehoda, a její děj, byla zjištěna na základě svědecké výpovědi svědka D. Ke zranění jiných osob nedošlo. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. Formulář s oznámením o zranění osoby byl zaslán příslušné zdravotní pojišťovně. Rodina byla kontaktována.*

Nezletilá cyklistka je v tomto případě řidič nemotorového vozidla. Jako každý jiný řidič je povinna věnovat se plně řízení a sledovat situaci v provozu na pozemních

<sup>55</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. §54, odstavec 2.

<sup>56</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. §125c, odstavec 1, písmene k.



komunikacích.<sup>57</sup> Nevěnování se řízení je ovšem častou příčinou dopravních nehod nejen nezletilých účastníků. Je na zvážení rodičů, jestli své dítě pustí na kole do provozu mimo vyznačené cyklostezky.

## 7.5 Nezletilá jako spolujezdec v osobním automobilu

*Dne 19. května 2015 v 9:55 na křižovatce ulic Husova třída a Krčínova se střetli dva osobní automobily. Řidička A jela ve směru jízdy České Vrbné od křižovatky Husova třída s ulicí Strakonická. Řidička B vyjížděla s osobním automobilem Citroen z vedlejší ulice Krčínova na ulici Husova třída, kde narazila do pravého boku osobního automobilu Ford řidičky A. V osobním automobilu Citroen řidičky B se nacházela její 2letá dcera BC.*

*Na místo byla přivolána Rychlá záchranná služba na žádost řidičky A blíže nezjištěným svědkem v podobě okolo projíždějícího automobilu. Místo dopravní nehody bylo řádně označeno a zajištěno řidičkou A. Po příjezdu rychlé záchranné služby bylo zkonstatováno, že posádce osobního automobilu Citroen se nestalo žádné zranění. Řidička A z osobního automobilu Ford byla následně převezena do nemocnice České Budějovice s lehkým zraněním krční páteře. Následným šetřením nebyla zjištěna technická závada ani na jednom z osobních automobilů, test na alkohol obou řidiček byl negativní. Počasí a viditelnost byly dobré, hustota provozu střední.*

V první řadě řidička podle zákona o provozu na pozemních komunikacích při vyjíždění z vedlejší ulice na hlavní musí dát přednost vozidlům jedoucím po hlavní komunikaci<sup>58</sup> a nesmí ohrozit žádné dalšího účastníka provozu na pozemních komunikacích včetně sebe a spolujezdců.<sup>59</sup> V tomto případě je zavinění jasně na straně řidičky B, která vyjížděla z vedlejší silnice a měla povinnost dát přednost vozidlu na hlavní silnici.

To, že jsou řidiči plně nesoustředění na jízdu, je v dnešní době bohužel jedním z nejčastějších faktorů pro započetí dopravní nehody. To, že jsou účastníci nezletilé děti, je velmi smutné. Ovšem když jsou děti účastníkem kvůli vlastní nepozorné rodině, to je alarmující. Své potomky musí rodiče chránit. Jsou jejich odkazem a jejich

---

<sup>57</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. § 5, odstavec 1, písmene b).

<sup>58</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. § 22, odstavec 1.

<sup>59</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. §5, odstavec 1, písmene i).

budoucností. Když je tímto způsobem vystavují riziku a nevedou je výchovou nejen v dopravě k vyhýbání se nebezpečí a zodpovědnosti, je to jejich ne příliš dobrá vizitka. Dítě v roli spolujezdce se nemůže bránit okolním jevům. Když rodiče netrvají na bezpečné přepravě, oni tento vzor přejímají a budou ho šířit dále. V tomto případě by měla být pro matku její nepozornost za volantem dostatečným varováním, aby se příště tomuto vyvarovala. Jí ani její dceři se nic nestalo, proto by si z toho měla vzít ponaučení a své děti o to důsledněji vést v dopravní výchově.

## 8 Rozbor a analýza statistik dopravní nehodovosti

Tabulka č. 1: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2013<sup>60</sup>

	Jihočeský kraj	Okres České Budějovice
<b>Celkem nehod</b>	3228	1137
<b>Usmrceno</b>	49	15
<b>Těžce zraněno</b>	170	52
<b>Lehce zraněno</b>	1580	593

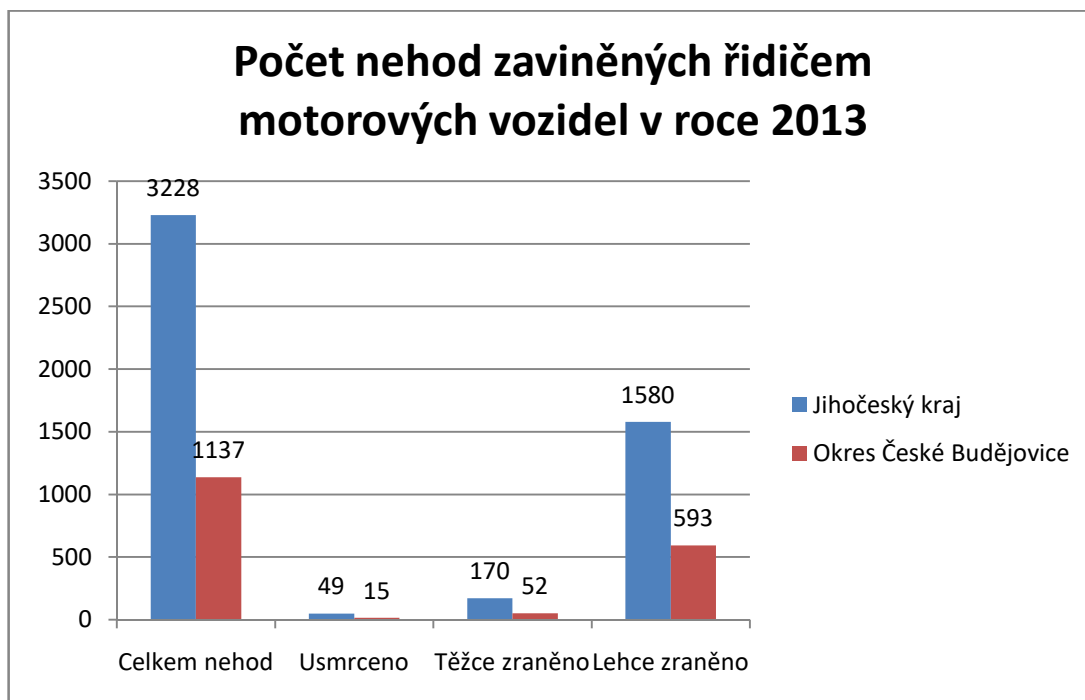
V uvedené tabulce č. 1 je znázorněn celkový počet dopravních nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2013 na území Jihočeského kraje, což činí 3 228 incidentů. Z tohoto dále rozvádí, že 49 z těchto nehod bylo s úmrtím jednoho z účastníků dopravní nehody, 170 nehod bylo s těžkým zraněním a 1 580 jich bylo jen s lehkým zraněním. Dále tabulka vymezuje, že z tohoto celkového počtu se stalo 1 137 nehod na území okresu České Budějovice, 15 dopravních nehod s následkem smrti, 52 z účastníků bylo těžce zraněno a 593 se neobešlo bez lehkého zranění.

Tyto údaje byly pořízeny z vnitřního systému Policie ČR. Údaje vykreslují celkový počet dopravních nehod na území Jihočeského kraje a dále rozlišují jednotlivé okresy. Pro potřeby této bakalářské práce jsou vymezeny pouze pro území Českobudějovického okresu.

---

<sup>60</sup> Interní systém Policie České republiky

**Graf č. 1: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2013<sup>61</sup>**



Graf č. 1 názorně vykresluje data obsažená v tabulce č. 1. Tedy modře počet dopravních nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2013 na území Jihočeského kraje. Dále zobrazuje, že 49 z těchto dopravních incidentů bylo s usmrcením jednoho z účastníků, 170 se neobešlo bez těžkého zranění a 1 580 nehod mělo za následek lehké zranění alespoň jednoho z účastníků dopravní nehody. Červeně jsou pak zaznamenány hodnoty těchto nehod, které se staly na území okresu České Budějovice se stejným rozdělením jako v Jihočeském kraji.

Z vyznačených hodnot vidíme, že téměř polovina všech dopravních nehod v Jihočeském kraji se neobešla bez lehkého zranění. Toto číslo dále zvedají incidenty s těžkým zraněním nebo smrtí.

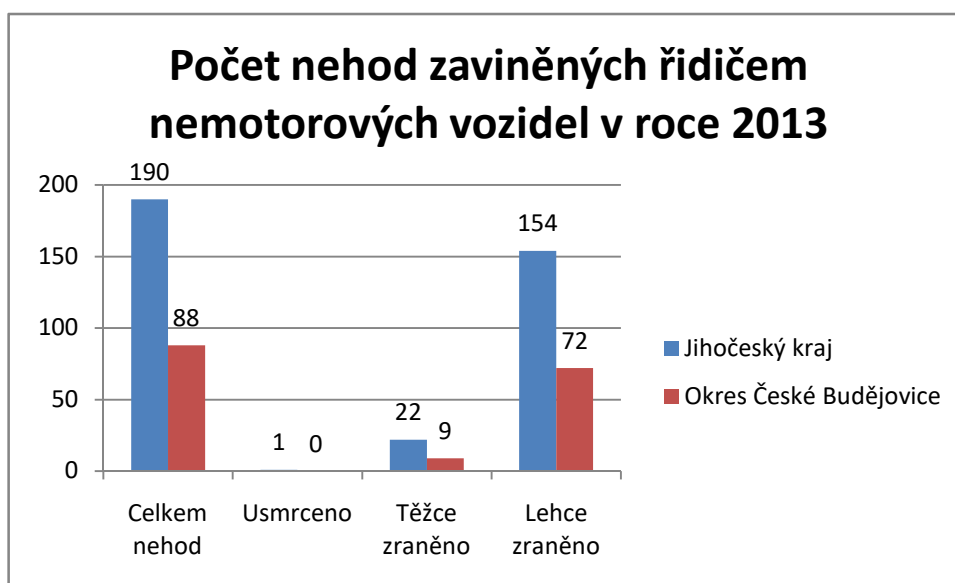
<sup>61</sup> Tabulka č. 1: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2013

**Tabulka č. 2: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2013<sup>62</sup>**

	Jihočeský kraj	Okres České Budějovice
<b>Celkem nehod</b>	190	88
<b>Usmrceno</b>	1	0
<b>Těžce zraněno</b>	22	9
<b>Lehce zraněno</b>	154	72

Tabulka č. 2 nám ukazuje počty dopravních nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel v roce 2013 na území Jihočeského kraje. Celkový počet takto způsobených dopravních incidentů v Jihočeském kraji je 190. Z toho dále rozděluje, že pouze 1 byla s usmrcením, 22 účastníků bylo těžce zraněno a 154 z účastníků bylo zraněno lehce. Z těchto 190 dopravních nehod se 88 stalo na území okresu České Budějovice, k usmrcení nedošlo, 9 účastníků bylo těžce zraněno a 72 lehce.

**Graf č. 2: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2013<sup>63</sup>**



Graf č. 2 znázorňuje data uvedená v tabulce č. 2, tedy počet dopravních nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2013. Modrou barvou jsou v grafu označeny dopravní nehody na území celého Jihočeského kraje, červenou barvou jsou znázorněny na území Českobudějovického okresu. Z vyznačených dat je možné vidět, že necelá polovina všech nehod na území kraje se stala právě v okrese České Budějovice. Zbylých 6 okresů se dělí o pomyslnou větší polovinu.

<sup>62</sup> Interní systém Policie České republiky

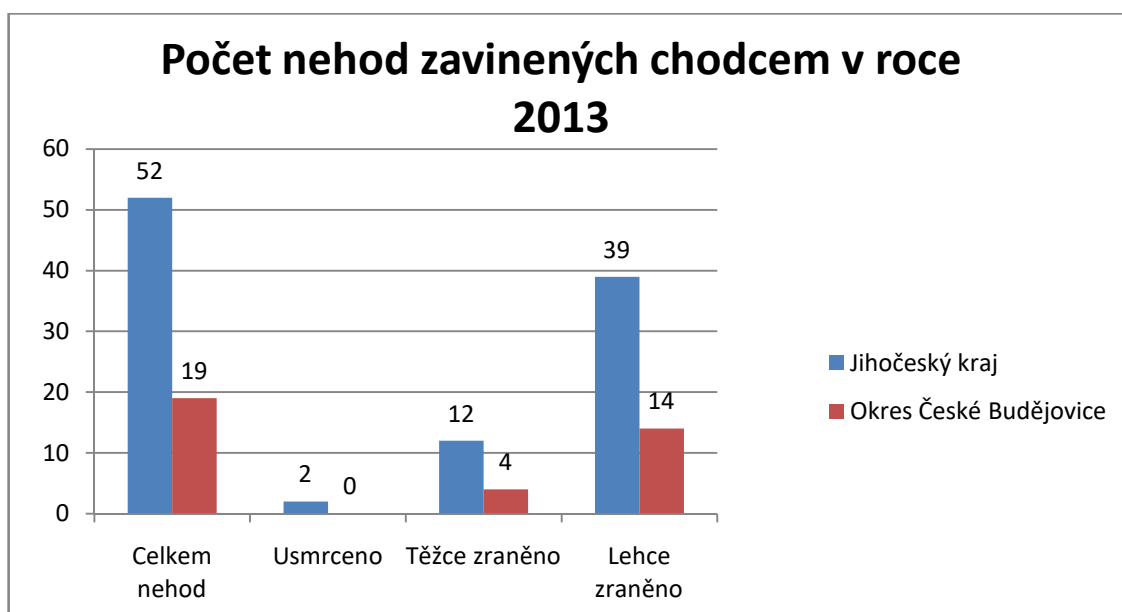
<sup>63</sup> Tabulka č. 2: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2013

**Tabulka č. 3: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2013<sup>64</sup>**

	Jihočeský kraj	Okres České Budějovice
<b>Celkem nehod</b>	52	19
<b>Usmrceno</b>	2	0
<b>Těžce zraněno</b>	12	4
<b>Lehce zraněno</b>	39	14

V tabulce č. 3 jsou vypsané počty dopravních nehod způsobených chodcem v roce 2013 na území Jihočeského kraje. Celkový počet těchto krajských nehod byl 52. Z toho byly 2 nehody se smrtelným zraněním, 12 dopravních nehod se neobešlo bez těžkého zranění a 39 nehod bylo se zraněním lehkým. Tabulka dále zužuje krajské hodnoty na počty nehod, které se staly na území Českobudějovického okresu. Celkových okresních nehod bylo 19. Z toho nebyla žádná s následkem smrti, 4 byly s těžkým zraněním a 14 se zraněním lehkým.

**Graf č. 3: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2013<sup>65</sup>**



V grafu č. 3 jsou znázorněna data z tabulky č. 3, tedy počet dopravních nehod zaviněných chodcem v roce 2013. Modrou barvou jsou vyznačené nehody na území Jihočeského kraje, červenou zase ty, které se staly na území Českobudějovického okresu. Zde už je bilance oproti ostatním okresům lepší. Na Českobudějovicku se stala zhruba 1/3 nehod z Jihočeského okresu, z toho žádná nebyla s následkem smrti.

<sup>64</sup> Interní systém Policie České republiky

<sup>65</sup> Tabulka č. 3: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2013

**Tabulka č. 4: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2013<sup>66</sup>**

	<b>Jihočeský kraj</b>	<b>Okres České Budějovice</b>
<b>Celkem nehod</b>	8	7
<b>Usmrceno</b>	0	0
<b>Těžce zraněno</b>	0	0
<b>Lehce zraněno</b>	3	2

V tabulce č. 4 jsou uvedeny počty dopravních nehod způsobených jiným účastníkem dopravního provozu v roce 2013. Jiným účastníkem se v tomto případě myslí například majitel psa, kterému jeho zvíře uteklo do silnice a způsobilo dopravní nehodu. Takovýchto nehod naštěstí není mnoho, jak si můžeme potvrdit z dat uvedených v tabulce č. 4.

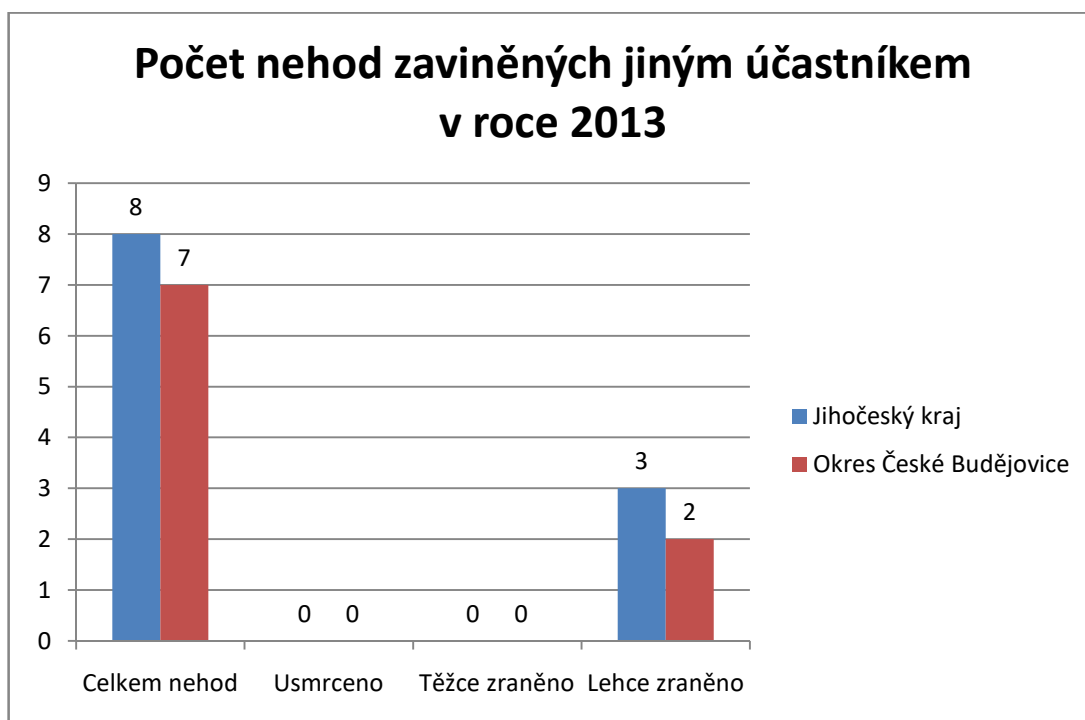
Na území Jihočeského kraje se stalo pouze 8 nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2013. Z toho nebyla žádná z nehod smrtelná ani s následkem těžkého zranění. Ovšem úplně bez zranění se to tyto nehody neobešly. S lehkými zraněními skončili 3 incidenty.

V Českobudějovickém okrese byly v roce 2013 tyto nehody z celkového počtu častým jevem. Výše těchto incidentů byla 7, z toho 2 se neobešli bez lehkého zranění.

---

<sup>66</sup> Interní systém Policie České republiky

**Graf č. 4: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2013<sup>67</sup>**



Znázorněná data v grafu č. 4 nám jasně ukazují počet dopravních nehod zaviněných jiným účastníkem provozu na pozemních komunikacích v roce 2013. Modrou barvou je vyjádřen počet dopravních nehod na území Jihočeského kraje, což bylo 8 nehod. Ani jeden incident nevedl k usmrcení žádného z účastníků, ani při nich nebyl nikdo těžce raněn. Počet nehod s lehkým zraněním byl 3.

Červenou barvou je vyznačen Českobudějovický okres, na jehož území se stalo 7 nehod, za které mohl takzvaný jiný účastník. Z toho byly 2 s následkem lehkého zranění. Tato bilance není pro okres České Budějovice příznivá. Z celkového počtu se 87,5 % stalo právě ve zkoumaném okrese a 66,6 % bylo se zraněním.

<sup>67</sup> Tabulka č. 4: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2013

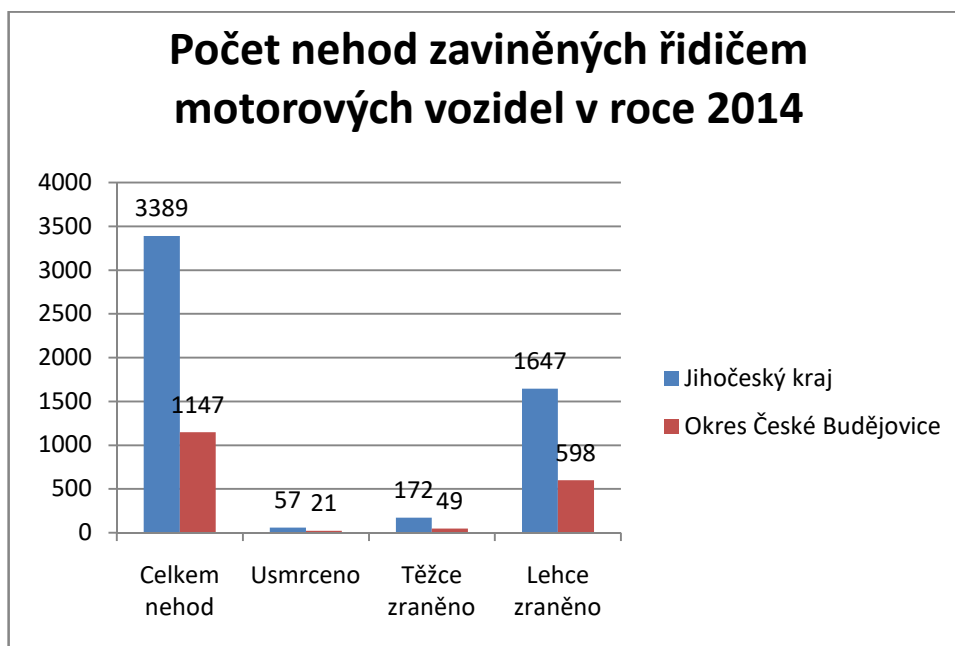


**Tabulka č. 5: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2014<sup>68</sup>**

	<b>Jihočeský kraj</b>	<b>Okres České Budějovice</b>
<b>Celkem nehod</b>	3389	1147
<b>Usmrceno</b>	57	21
<b>Těžce zraněno</b>	172	49
<b>Lehce zraněno</b>	1647	598

V tabulce č. 5 je uveden počet dopravních nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2014 na území Jihočeského kraje a Českobudějovického okresu. Na krajské úrovni se celkem stalo 3 389 dopravních nehod. Z tohoto čísla bylo 57 nehod s následkem smrti, 172 nehod s těžkým zraněním a 1 647 se zraněním lehkým. Na úrovni okresu České Budějovice bylo těchto nehod 1 147 celkem. Z toho bylo 21 nehod se smrtelným zraněním, 49 se zraněním těžkým a 598 se zraněním lehkým.

**Graf č. 5: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2014<sup>69</sup>**



V grafu č. 5 názorně vidíme počty dopravních nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2014. Modrou barvou jsou vyznačeny všechny takovéto nehody na území celého Jihočeského kraje. Červenou barvou jsou zobrazeny ty, které se staly pouze na území okresu České Budějovice. Z tohoto grafu je vidět, že oproti roku 2013 počet nehod vzrostl, stejně jako počet úmrtí a lehkých zranění, na celém území kraje i Českobudějovického okresu.

<sup>68</sup> Interní systém Policie České republiky

<sup>69</sup> Tabulka č. 5: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2014

**Tabulka č. 6: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2014<sup>70</sup>**

	<b>Jihočeský kraj</b>	<b>Okres České Budějovice</b>
<b>Celkem nehod</b>	224	85
<b>Z toho dětmi</b>	27	11
<b>Usmrceno</b>	5	2
<b>Těžce zraněno</b>	20	5
<b>Lehce zraněno</b>	184	71

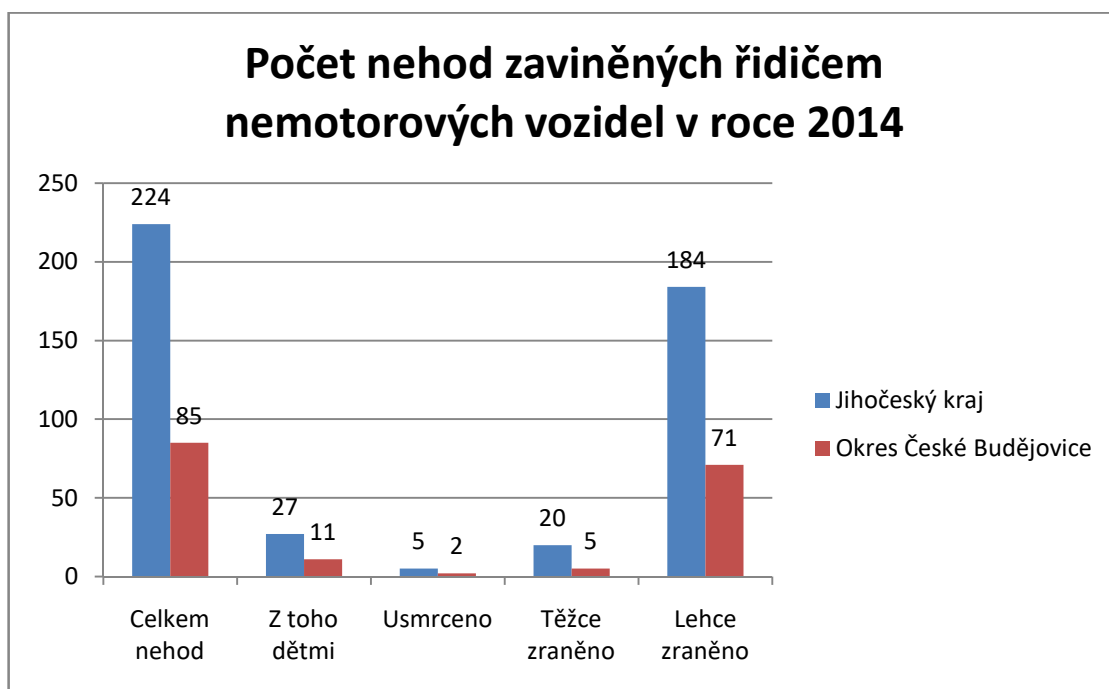
V tabulce č. 6 vidíme počet dopravních nehod způsobených řidiči nemotorových vozidel v roce 2014 na území Jihočeského kraje, ale i na území okresu České Budějovice. Oproti předchozím tabulkám je zde vyzdvižen počet nezletilých řidičů nemotorových vozidel, kteří způsobili dopravní nehodu.

Na území Jihočeského kraje v roce 2014 se celkem stalo 224 dopravních nehod, které zavinili řidiči nemotorových vozidel. Z tohoto počtu bylo 27 nehod způsobeno dětmi. Celkem 5 takovýchto nehod bylo ukončeno smrtí jednoho z účastníků nehody. Těžce zraněn byl alespoň jeden účastník u 20 nehod. S lehkým zraněním se stalo 184 incidentů. V Českobudějovickém okrese se stalo 85 dopravních nehod, které zavinili řidiči nemotorových vozidel. Z toho 11 takovýchto řidičů byly děti. U 2 dopravních incidentů došlo k úmrtí jednoho z účastníků. K těžkému zranění došlo u 5 nehod a 71 nehod se neobešlo bez lehkého zranění alespoň jednoho z účastníků.

---

<sup>70</sup> Interní systém Policie České republiky

**Graf č. 6: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2014<sup>71</sup>**



V grafu č. 6 jsou znázorněny počty dopravních nehod způsobených řidičem nemotorových vozidel v roce 2014. Modrou barvou jsou vyznačeny počty na území celého Jihočeského kraje a červenou barvou jsou znázorněny počty na území okresu České Budějovice.

Oproti předchozím grafům zde můžeme vidět podíl nezletilých řidičů nemotorových vozidel na celkovém počtu dopravních nehod na úrovni kraje i na úrovni okresu České Budějovice. Z celkových krajských zavinění bylo 12 % nezletilých řidičů. Na úrovni okresu České Budějovice dosahují čísla k téměř 13 % z celkového počtu nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel na území okresu České Budějovice. Smrtných nehod na Českobudějovicku bylo 40 % z celkových smrtných na úrovni kraje. Dopravních nehod s těžkým zraněním na území okresu bylo 25 % z krajských těžkých zranění. Dopravních nehod, které se neobešly bez lehkého zranění, na území okresu bylo 39 % oproti počtu incidentů s lehkými zraněními na území celého kraje.

<sup>71</sup> Tabulka č. 6: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2014

**Tabulka č. 7: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2014<sup>72</sup>**

	<b>Jihočeský kraj</b>	<b>Okres České Budějovice</b>
<b>Celkem nehod</b>	47	15
<b>Z toho dětmi</b>	22	9
<b>Usmrceno</b>	0	0
<b>Těžce zraněno</b>	5	2
<b>Lehce zraněno</b>	41	12

Tabulka č. 7 zobrazuje počet dopravních nehod zaviněných chodcem v roce 2014 na území Jihočeského kraje a okresu České Budějovice. Oproti tabulce č. 3 z roku 2013 udává navíc ještě počet nezletilých chodců, kteří zavinili dopravní nehodu.

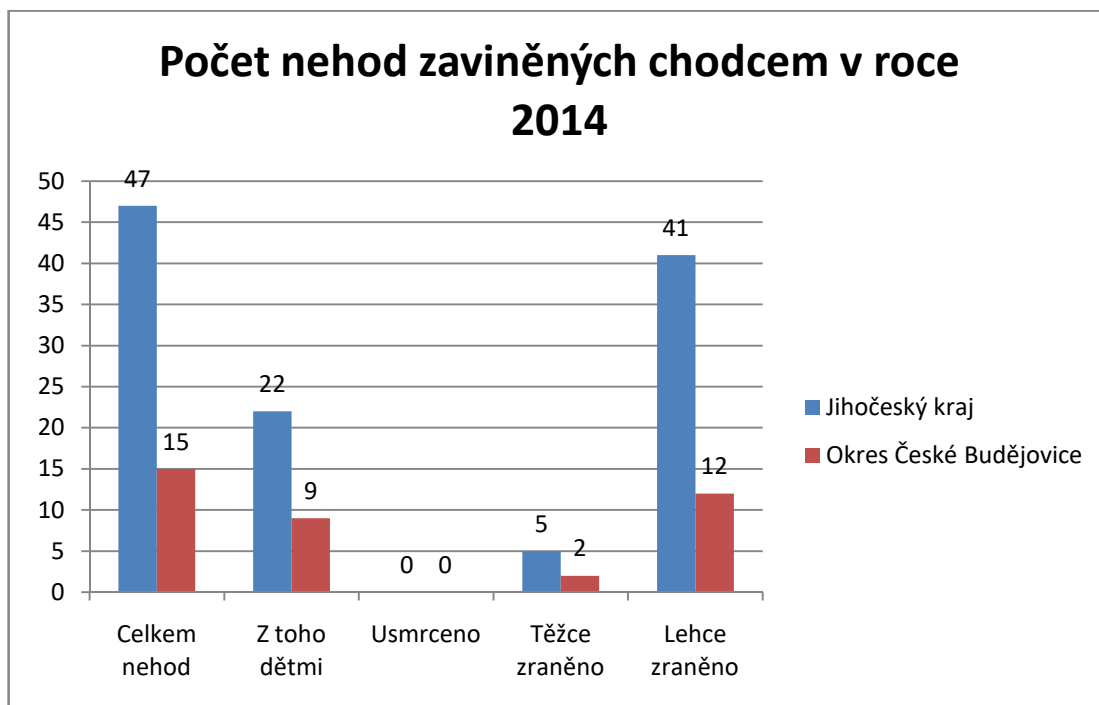
V Jihočeském kraji v roce 2014 se stalo celkem 47 dopravních nehod, které byly zaviněny chodcem. Z těchto 47 dopravních nehod bylo 22 incidentů zaviněných nezletilým chodcem. K usmrcení na území kraje našťěstí nedošlo, ovšem dopravních nehod, při kterých byl těžce zraněn alespoň jeden z účastníků, bylo 5. Střetů, u kterých došlo k lehkému zranění jednoho z účastníků, bylo 41.

Na území okresu České Budějovice v roce 2014 došlo celkem k 15 dopravním nehodám, které byly zaviněny chodcem. Z těchto 15 dopravních nehod bylo 9 incidentů zaviněných nezletilým chodcem. Střety, při kterých byl těžce zraněn alespoň jeden z účastníků, byli dva. K lehkému zranění došlo u 12 dopravních nehod.

---

<sup>72</sup> Interní systém Policie České republiky

**Graf č. 7: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2014<sup>73</sup>**



V grafu č. 7 jsou znázorněny počty dopravních nehod způsobených chodcem v roce 2014. Modrou barvou jsou vyznačeny počty na území celého Jihočeského kraje a červenou barvou jsou znázorněny počty na území okresu České Budějovice.

Oproti předchozímu grafu č. 3 z roku 2013 zde můžeme vidět podíl nezletilých řidičů nemotorových vozidel na celkovém počtu dopravních nehod na úrovni kraje i na úrovni okresu České Budějovice. Z celkových krajských zavinění chodci bylo 47 % nezletilých. Na úrovni okresu České Budějovice je tímto číslem přesně 60 % z celkového počtu nehod zaviněných chodcem na území Českobudějovicka. Smrtelné nehody se na úrovni kraje v roce 2014 nestaly, proto nejsou znázorněny. Dopravních nehod s těžkým zraněním na území okresu bylo 40 % z krajských těžkých zranění. Dopravních nehod, které se neobešly bez lehkého zranění alespoň jednoho z účastníků, na území okresu bylo 29 % oproti počtu incidentů s lehkými zraněními na území celého kraje.

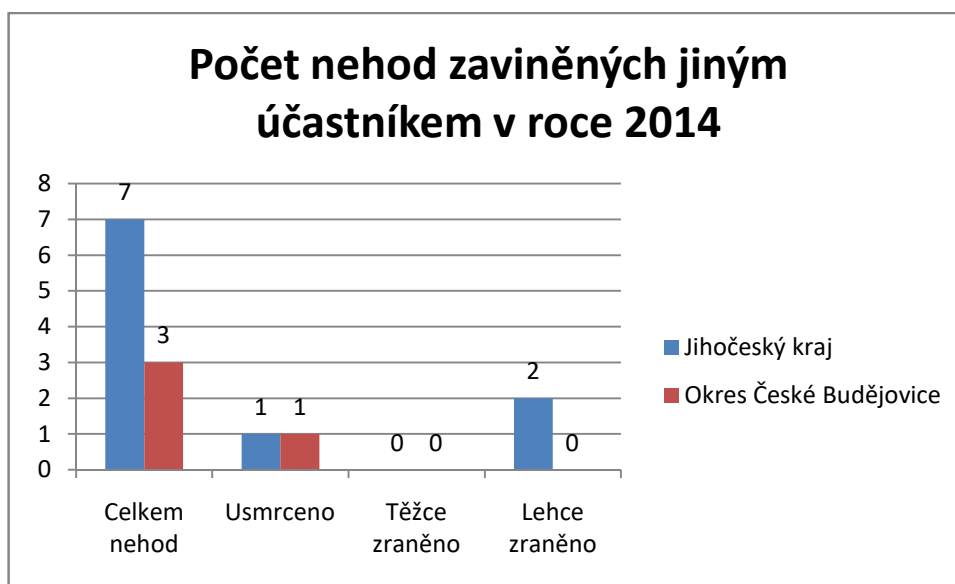
<sup>73</sup> Tabulka č. 7: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2014

**Tabulka č. 8: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2014<sup>74</sup>**

	Jihočeský kraj	Okres České Budějovice
<b>Celkem nehod</b>	7	3
<b>Usmrceno</b>	1	1
<b>Těžce zraněno</b>	0	0
<b>Lehce zraněno</b>	2	0

Tabulka č. 8 zobrazuje počet dopravních nehod způsobených jiným účastníkem v roce 2014 na území Jihočeského kraje a okresu České Budějovice. Na území kraje se takovýchto dopravních nehod stalo celkem 7. Z toho jedna byla s následkem smrti, 2 střety se neobešli bez lehkého zranění. V Českobudějovickém okrese se staly pouze 3 nehody zaviněné jiným účastníkem. Jedna z těchto nehod byla smrtelná.

**Graf č. 8: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2014<sup>75</sup>**



V grafu č. 8 jsou znázorněny počty nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2014. Modrou barvou jsou znázorněny ty, které se staly na území Jihočeského kraje. Červenou barvou ty, které se staly pouze v okrese České Budějovice.

Na Českobudějovicku se stalo 43 % takto zaviněných nehod v Jihočeském kraji. Bohužel z celkových krajských střetů s následkem smrti se 100 % stalo v okrese České Budějovice. Žádná další okresní nehoda nebyla se zraněním.

<sup>74</sup> Interní systém Policie České republiky

<sup>75</sup> Tabulka č. 8: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2014

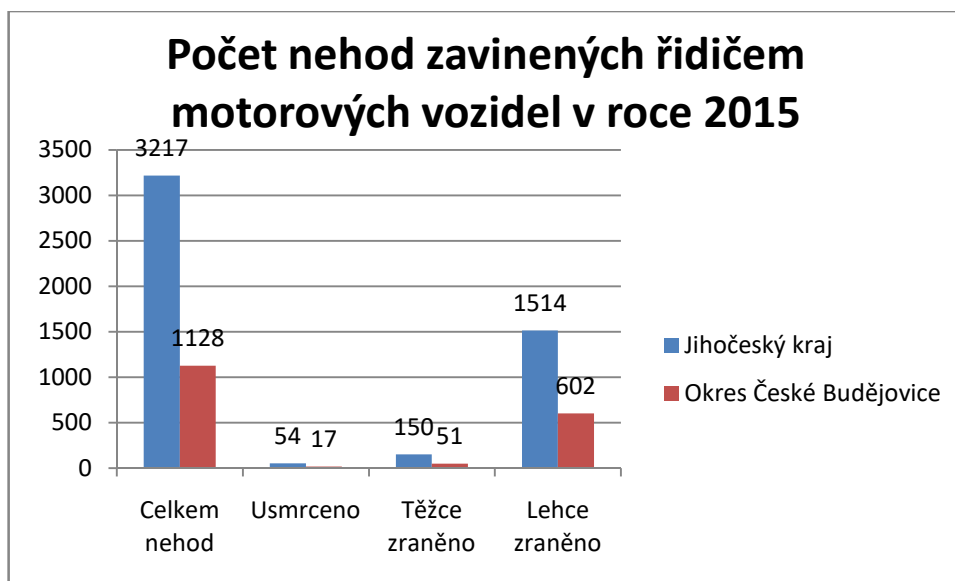
**Tabulka č. 9: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2015<sup>76</sup>**

	Jihočeský kraj	Okres České Budějovice
<b>Celkem nehod</b>	3217	1128
<b>Usmrceno</b>	54	17
<b>Těžce zraněno</b>	150	51
<b>Lehce zraněno</b>	1514	602

Z tabulky č. 9 můžeme zjistit počet dopravních nehod způsobených řidiči motorových vozidel v roce 2015 v Jihočeském kraji a na území okresu České Budějovice.

V Jihočeském kraji se stalo 3 217 dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel. Z toho 54 takovýchto střetů bylo s následkem smrti. K těžkým zraněním došlo u 150 nehod a k lehkým u 1 514 incidentů. Na území Českobudějovicka došlo k 1 128 takto zaviněným nehodám. Z toho 17 střetů bylo s následkem smrti. K těžkým zraněním došlo u 51 nehod a k lehkým u 602 incidentů.

**Graf č. 9: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2015<sup>77</sup>**



Graf č. 9 znázorňuje modrou barvou počty nehod způsobených řidičem motorových vozidel v Jihočeském kraji, červenou barvou v okrese České Budějovice. Celých 35 % takto zaviněných nehod se stalo na okresním území. Téměř 32 % bylo s následkem smrti, u 34 % došlo k těžkému zranění a u téměř 40 % došlo ke zranění lehkému.

<sup>76</sup> Interní systém Policie České republiky

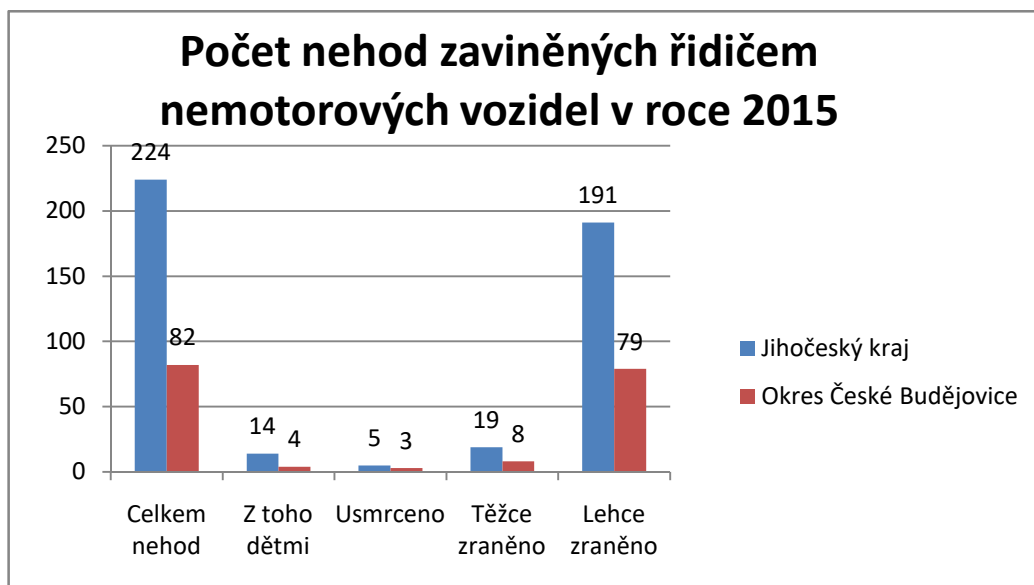
<sup>77</sup> Tabulka č. 9: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2015

**Tabulka č. 10: Počet nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel v roce 2015<sup>78</sup>**

	Jihočeský kraj	Okres České Budějovice
<b>Celkem nehod</b>	224	82
<b>Z toho dětmi</b>	14	4
<b>Usmrceno</b>	5	3
<b>Těžce zraněno</b>	19	8
<b>Lehce zraněno</b>	191	79

Tabulka č. 10 zobrazuje počet dopravních nehod způsobených řidiči nemotorových vozidel v roce 2015 v Jihočeském kraji a v okrese České Budějovice. V Jihočeském kraji se stalo 224 dopravních nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel, 14 byli nezletilí. Z toho 5 takovýchto střetů bylo s následkem smrti. K těžkým zraněním došlo u 19 nehod a k lehkým u 191 incidentů. Na území Českobudějovicka došlo k 82 takto zaviněným nehodám, 4 nezletilými. Z toho 4 střety bylo s následkem smrti. K těžkým zraněním došlo u 8 nehod a k lehkým u 79 incidentů.

**Graf č. 10: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2015<sup>79</sup>**



Graf č. 10 znázorňuje modrou barvou počty nehod způsobených řidičem nemotorových vozidel v Jihočeském kraji, červenou barvou v okrese České Budějovice. Necelých 36 % takto zaviněných nehod se stalo na okresním území, z toho 29 % způsobili nezletilí. Celých 60 % bylo s následkem smrti, u 42 % došlo k těžkému zranění a u téměř 41 % došlo ke zranění lehkému.

<sup>78</sup> Interní systém Policie České republiky

<sup>79</sup> Tabulka č. 10: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2015

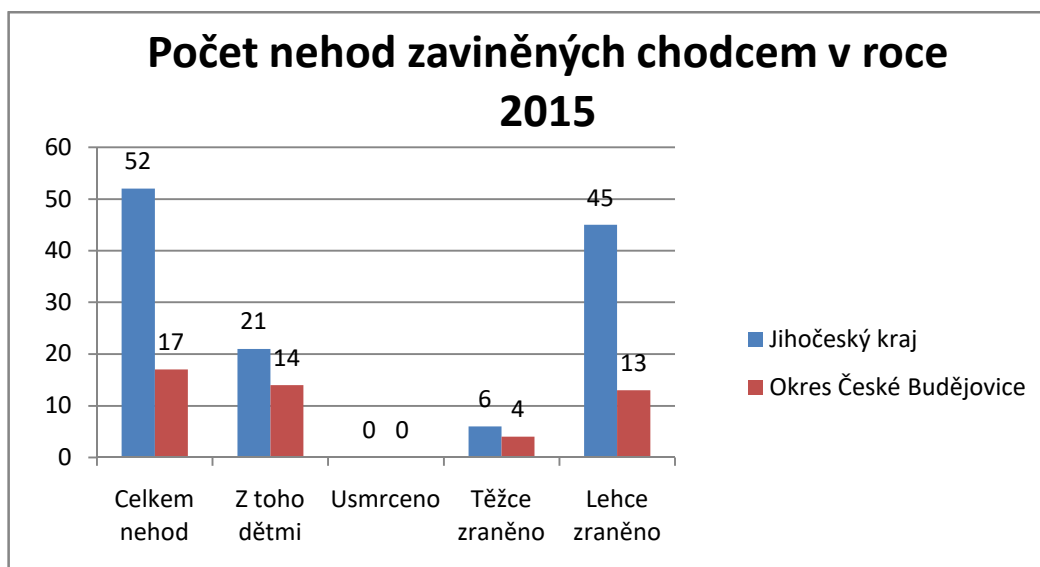


**Tabulka č. 11: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2015<sup>80</sup>**

	Jihočeský kraj	Okres České Budějovice
<b>Celkem nehod</b>	52	17
<b>Z toho dětmi</b>	21	14
<b>Usmrceno</b>	0	0
<b>Těžce zraněno</b>	6	4
<b>Lehce zraněno</b>	45	13

Tabulka č. 11 zobrazuje počet dopravních nehod způsobených chodcem v roce 2015 v Jihočeském kraji a v okrese České Budějovice. V Jihočeském kraji se stalo 52 dopravních nehod zaviněných chodcem, 21 zavinily děti. U žádného střetu nedošlo k usmrcení. K těžkým zraněním došlo u 6 nehod a k lehkým u 45 incidentů. Na území Českobudějovicka došlo k 17 takto zaviněným nehodám, 14 způsobili nezletilí. K těžkým zraněním došlo u 4 nehod a k lehkým u 13 incidentů.

**Graf č. 11: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2015<sup>81</sup>**



Graf č. 11 znázorňuje modrou barvou počty nehod způsobených řidičem nemotorových vozidel v Jihočeském kraji, červenou barvou v okrese České Budějovice. Necelých 33 % takto zaviněných nehod se stalo na okresním území, z toho 40 % způsobili nezletilí. S následkem smrti nedošlo k žádné nehodě, u necelých 67 % došlo k těžkému zranění a u téměř 29 % došlo ke zranění lehkému.

<sup>80</sup> Interní systém Policie České republiky

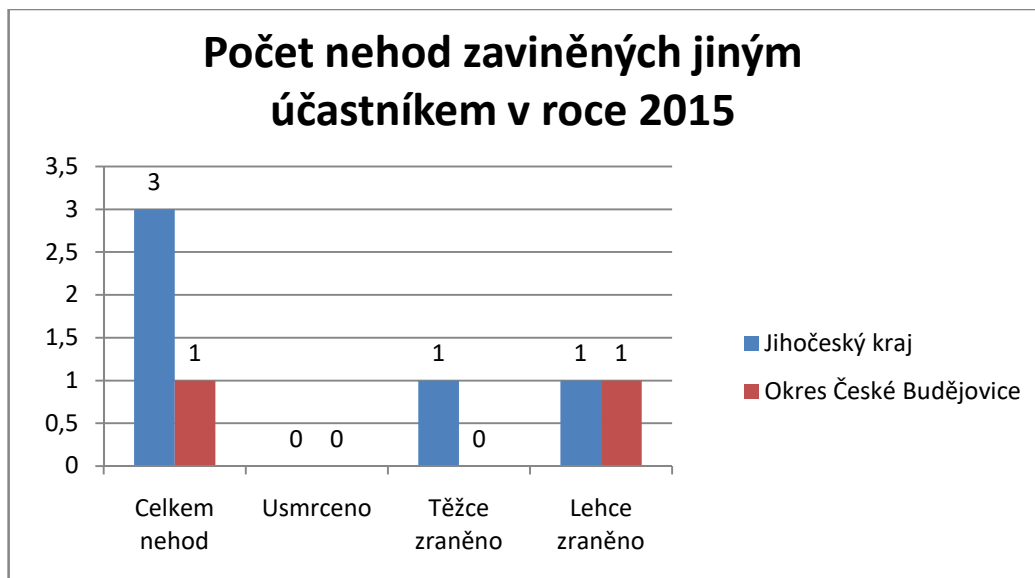
<sup>81</sup> Tabulka č. 11: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2015

**Tabulka č. 12: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2015<sup>82</sup>**

	Jihočeský kraj	Okres České Budějovice
<b>Celkem nehod</b>	3	1
<b>Usmrceno</b>	0	0
<b>Těžce zraněno</b>	1	0
<b>Lehce zraněno</b>	1	1

Tabulka č. 12 zobrazuje počet dopravních nehod způsobených jiným účastníkem v roce 2015 v Jihočeském kraji a v okrese České Budějovice. V Jihočeském kraji se staly 3 dopravní nehody zaviněné jiným účastníkem. Z toho žádný takový střet nebyl s následkem smrti. K těžkým zraněním došlo u 1 nehody a k lehkým také u 1 incidentu. Na území Českobudějovicka došlo k 1 takto zaviněné nehodě. K těžkým zraněním nedošlo u žádné nehody a k lehkým zraněním u 1 incidentu.

**Graf č. 12: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2015<sup>83</sup>**



Graf č. 12 znázorňuje modrou barvou počty nehod způsobených jiným účastníkem v Jihočeském kraji, červenou barvou v okrese České Budějovice. Necelých 34 % takto zaviněných nehod se stalo na okresním území. U žádného střetu nedošlo k těžkému zranění a u 100 % došlo ke zranění lehkému.

<sup>82</sup> Interní systém Policie České republiky

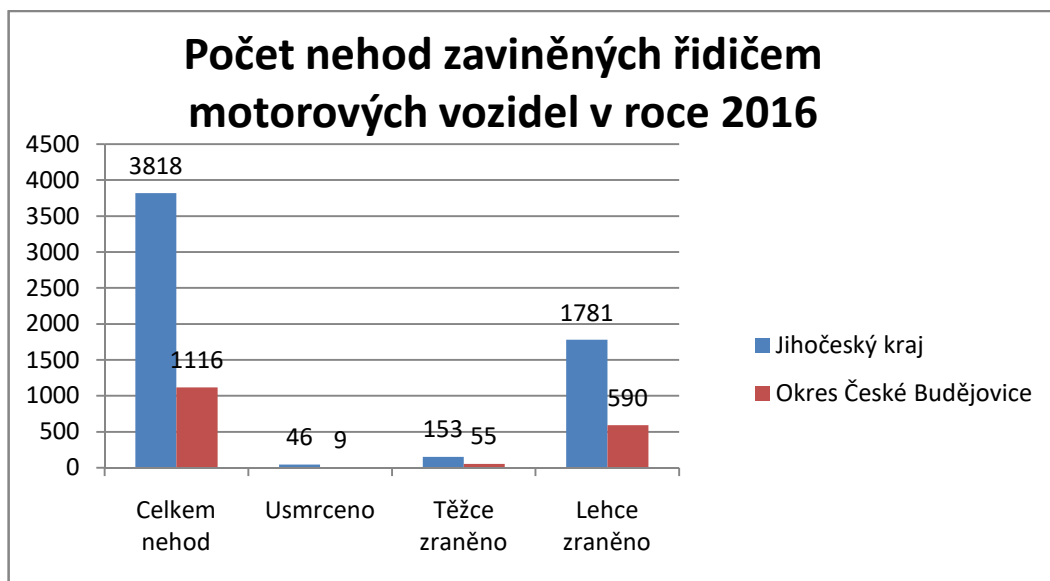
<sup>83</sup> Tabulka č. 12: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2015

**Tabulka č. 13: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2016<sup>84</sup>**

	Jihočeský kraj	Okres České Budějovice
<b>Celkem nehod</b>	3818	1116
<b>Usmrceno</b>	46	9
<b>Těžce zraněno</b>	153	55
<b>Lehce zraněno</b>	1781	590

Tabulka č. 13 zobrazuje počet dopravních nehod způsobených řidiči motorových vozidel v roce 2016 v Jihočeském kraji a v okrese České Budějovice. V Jihočeském kraji se stalo 3 818 dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel. Z toho 46 takovýchto střetů bylo s následkem smrti. K těžkým zraněním došlo u 153 nehod a k lehkým u 1 781 incidentů. Na území Českobudějovicka došlo k 1 116 takto zaviněným nehodám. Z toho 9 střetů bylo s následkem smrti. K těžkým zraněním došlo u 55 nehod a k lehkým u 590 incidentů.

**Graf č. 13: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2016<sup>85</sup>**



Graf č. 13 znázorňuje modrou barvou počty nehod způsobených řidičem motorových vozidel v Jihočeském kraji, červenou barvou v okrese České Budějovice. Necelých 29 % takto zaviněných nehod se stalo na okresním území. Téměř 20 % s následkem smrti se stalo na Českobudějovicku, u 36 % došlo k těžkému zranění a u téměř 33 % došlo ke zranění lehkému.

<sup>84</sup> Interní systém Policie České republiky

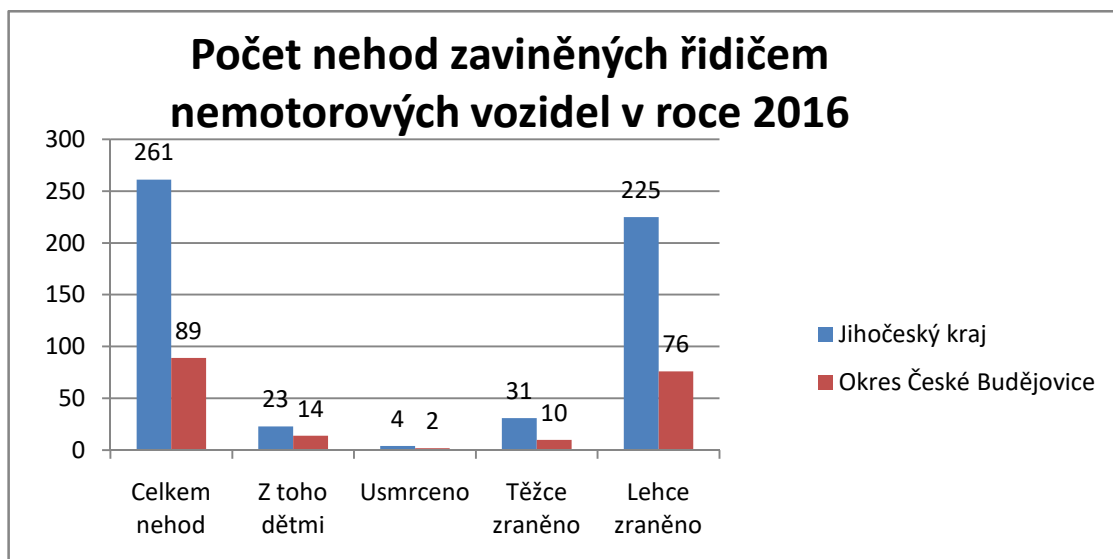
<sup>85</sup> Tabulka č. 13: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2016

**Tabulka č. 14: Počet nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel v roce 2016<sup>86</sup>**

	Jihočeský kraj	Okres České Budějovice
<b>Celkem nehod</b>	261	89
<b>Z toho dětmi</b>	23	14
<b>Usmrceno</b>	4	2
<b>Těžce zraněno</b>	31	10
<b>Lehce zraněno</b>	225	76

Tabulka č. 14 zobrazuje počet dopravních nehod způsobených řidičem nemotorových vozidel v roce 2016 v Jihočeském kraji a v okrese České Budějovice. V Jihočeském kraji se stalo 261 dopravních nehod zaviněných řidičem nemotorového vozidla, 23 způsobily děti. U 4 střetů došlo k usmrcení. K těžkým zraněním došlo u 31 nehod a k lehkým u 225 incidentů. Na území Českobudějovicka došlo k 89 takto zaviněným nehodám, 14 zapříčinili nezletilí. K usmrcení došlo u 2 nehod, k těžkým zraněním došlo u 10 nehod a k lehkým u 76 incidentů.

**Graf č. 14: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2016<sup>87</sup>**



Graf č. 14 znázorňuje modrou barvou počty nehod způsobených řidičem nemotorových vozidel v Jihočeském kraji, červenou barvou v okrese České Budějovice. Necelých 34 % takto zaviněných nehod se stalo na okresním území, z toho 16 % způsobili nezletilí. Celých 50 % bylo s následkem smrti, u 32 % došlo k těžkému zranění a u téměř 34 % došlo ke zranění lehkému.

<sup>86</sup> Interní systém Policie České republiky

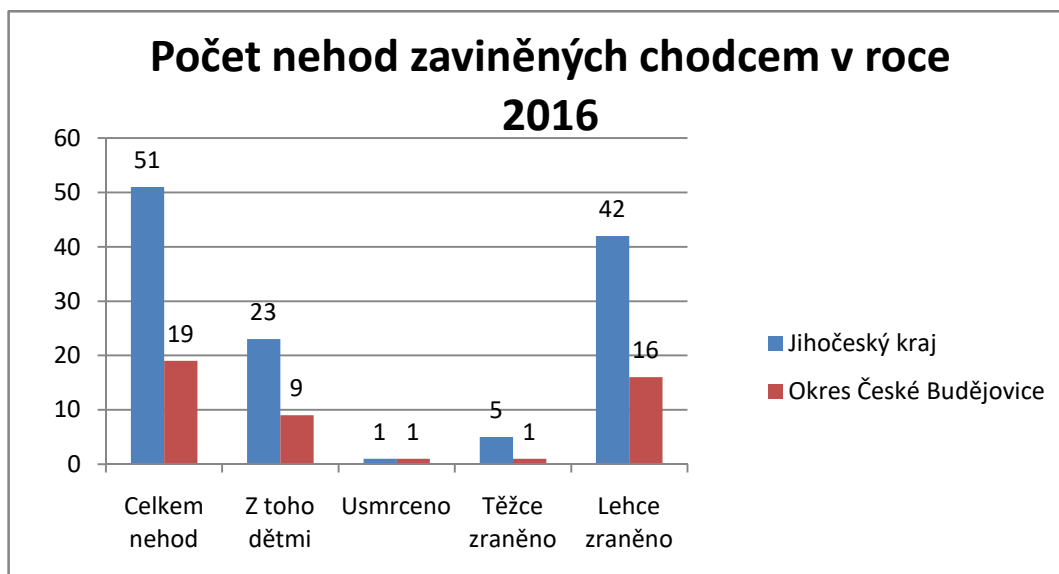
<sup>87</sup> Tabulka č. 14: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2016

**Tabulka č. 15: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2016<sup>88</sup>**

	Jihočeský kraj	Okres České Budějovice
<b>Celkem nehod</b>	51	19
<b>Z toho dětmi</b>	23	9
<b>Usmrceno</b>	1	1
<b>Těžce zraněno</b>	5	1
<b>Lehce zraněno</b>	42	16

Tabulka č. 15 zobrazuje počet dopravních nehod způsobených chodcem v roce 2016 v Jihočeském kraji a v okrese České Budějovice. V Jihočeském kraji se stalo 51 dopravních nehod zaviněných chodcem, 23 způsobily děti. U 1 střetu došlo k usmrcení. K těžkým zraněním došlo u 5 nehod a k lehkým u 42 incidentů. Na území Českobudějovicka došlo k 19 takto zaviněným nehodám, 9 chodců byli nezletilí. K usmrcení došlo u 1 nehody, k těžkým zraněním došlo také u 1 nehody a k lehkým u 16 incidentů.

**Graf č. 15: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2016<sup>89</sup>**



Graf č. 15 znázorňuje modrou barvou počty nehod způsobených řidičem nemotorových vozidel v Jihočeském kraji, červenou barvou v okrese České Budějovice. Necelých 45 % takto zaviněných nehod se stalo na okresním území, z toho 39 % způsobili nezletilí. Celých 100 % bylo s následkem smrti, u 20 % došlo k těžkému zranění a u téměř 38 % došlo ke zranění lehkému.

<sup>88</sup> Interní systém Policie České republiky

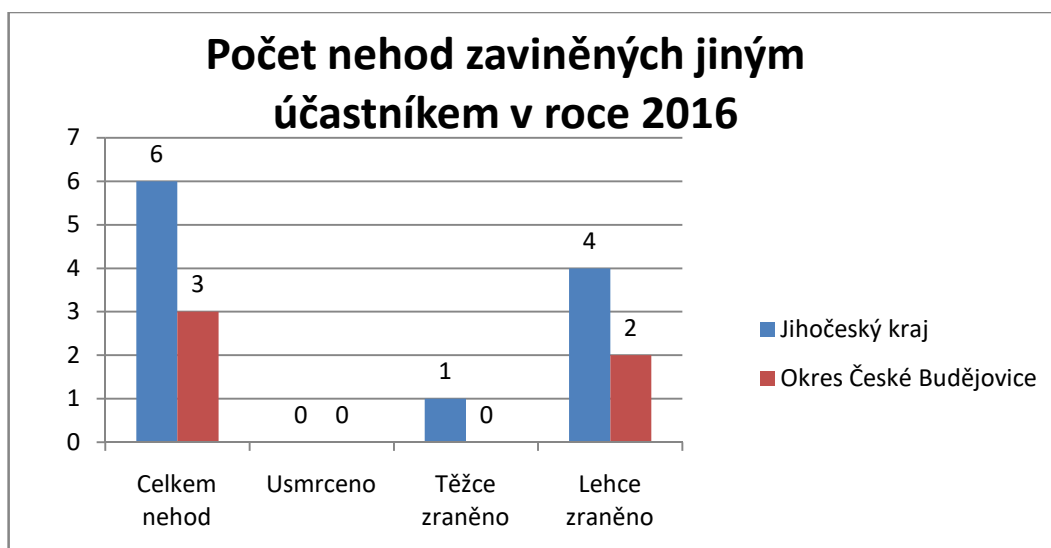
<sup>89</sup> Tabulka č. 15: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2016

**Tabulka č. 16: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2016<sup>90</sup>**

	<b>Jihočeský kraj</b>	<b>Okres České Budějovice</b>
<b>Celkem nehod</b>	6	3
<b>Usmrceno</b>	0	0
<b>Těžce zraněno</b>	1	0
<b>Lehce zraněno</b>	4	2

Tabulka č. 16 zobrazuje počet dopravních nehod způsobených jiným účastníkem v roce 2016 v Jihočeském kraji a v okrese České Budějovice. V Jihočeském kraji se stalo 6 dopravních nehod zaviněných jiným účastníkem. U žádného střetu nedošlo k usmrcení. K těžkým zraněním došlo u 1 nehody a k lehkým u 4 incidentů. Na území Českobudějovicka došlo k 3 takto zaviněným nehodám. K těžkým zraněním nedošlo u žádné nehody a k lehkým u 2 incidentů.

**Graf č. 16: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2016<sup>91</sup>**



Graf č. 16 znázorňuje modrou barvou počty nehod způsobených jiným účastníkem v Jihočeském kraji, červenou barvou v okrese České Budějovice. Celých 50 % takto zaviněných nehod se stalo na okresním území. U žádné z nehod nedošlo k usmrcení ani jednoho z účastníků, ani nedošlo k těžkému zranění. A u 50 % došlo ke zranění lehkému.

<sup>90</sup> Interní systém Policie České republiky

<sup>91</sup> Tabulka č. 16: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2016

## Závěr

Ve své bakalářské práci se zabývám vlivem výchovy a prevence na dopravní nehodovost dětí předškolního věku a školní mládeže v Českobudějovickém okrese. V teoretické části jsem vymezila základní pojmy. Pokusila jsem se nastínit vliv výchovy na dopravní nehodovost z mnoha faktorů. Dále vysvětluji pojetí prevence z obecného pohledu, prevenci v okolí a na pozemních komunikacích.

V následující části se blíže naměřuji na prevenci prováděnou Policií České republiky na území Českobudějovického okresu. Rozhovorem s tiskovým mluvčím mjr. Mgr. Bc. Jiřím Matznerem dokresluji celou situaci. Před započítím vypracováním samotné práce jsem provedla předběžný průzkum, jakou formou probíhá prevence na mateřských a základních školách v Českých Budějovicích. Oslovila jsem několik institucí, v jejichž blízkosti se nachází dopravní hřiště. Zjistila jsem, že je někde prováděna za spolupráce BESIPu. Mnohé instituce ji však provádí vlastními silami bez příspěví vhodného vedení a metodického materiálu. Pak se tato prevence stává nahodilou a nesystematickou.

Aktuální situaci jsem dokreslila vybraným kazuistikami dopravních nehod. Zvolila jsem 5 rozborů dopravních nehod, v nichž byli účastníci nezletilí v různých rolích.

Analýzou a rozborem vybraných statistických údajů z vnitřní databáze Policie ČR jsem chtěla ukázat vývoj dopravních nehod v Jihočeském kraji a na území okresu České Budějovice podle zavinění v průběhu sledovaného 4letého období. Takto vytěžené údaje jsem zpracovala do několika tabulek a grafů. Dle mého předpokladu z nich vyplynulo, že ačkoliv dopravních nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel a chodci na zkoumaném území přibývá, podíl nezletilých, kteří tyto nehody způsobují za poslední dva roky, ubývá.

Vzhledem ke krátkému časovému období, ve kterém platí legislativní změny zákona o provozu na pozemních komunikacích, § 53, odstavce 9 ohledně chodců, nejsem schopna potvrdit ani vyvrátit hypotézu, do jaké míry se tyto změny projeví na podílu nehodovosti. Větší míru v tomto případě příkládám dopravní prevenci, i když je leckdy prováděna laicky v rodinách a následně hlavně teoreticky v institucích. Dalším faktorem, který se mohl promítnout do sebraných statistických údajů, může být fakt, že Českobudějovický okres z větší části zabírá město České Budějovice. Pravděpodobně se

tak v menší míře stávají dopravní nehody za účasti chodce mimo obec, zejména v případě dětí.

K rychlejšímu poklesu počtu dopravních nehod za účasti nezletilého by dle mého mínění a na základě rozhovoru s mjr. Mgr. Bc. Jiřím Matznerem mohlo dojít zvýšením počtu fundovaných preventistů Policie České republiky, zvýšení počtu „dopravních hřišť“ a výuky na nich.



## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. ČERNÍNOVÁ, Michaela, Karel ČERNÍN a Michal TICHÝ. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. ČR: Wolters Kluwer, 2015. 528 s. ISBN 978-80-7478-653-2.
2. HOLCR, K. a kol. *Kriminológia*. 1. vyd. Praha : Leges, 2008, 403 s. ISBN 978-808-0782-061.
3. HORÁK, Josef a Zdeněk KOLÁŘ. *Obecná pedagogika*. V Ústí nad Labem: Univerzita J. E. Purkyně, 2004. 81 s. ISBN 978-80-704-4572-6.
4. KOVALČÍKOVÁ, D. a ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy texty zákonů s komentářem. 640 s. ISBN 978-80-7400-418-6.
5. LEITNER, Milan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící, s komentářem*. 4. přepracované vydání podle stavu k 1.12.2011. Praha : Linde, 2012. 608 s. ISBN 978-80-7201-867-3.
6. SVATOŠ, Roman. *Prevence kriminality*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., 2014, 132 s. ISBN 978-80-7472-76-7.
7. ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 2. vyd. Praha : C. H. Beck, 2012. Velké komentáře. 3 362 s. ISBN 978-80-7400-428-5.
8. VÁGNEROVÁ, Marie. *Školní poradenská psychologie pro pedagogy*. 1. vydání, Praha : Karolinum, 2005, 432 s. ISBN 80-246-1074-4.
9. VÁGNEROVÁ, Marie. *Vývojová psychologie: dětství a dospívání*. 2. vydání, Praha : Karolinum, 2012, 531 s. ISBN 978-80-246-2153-1.
10. VOSKOVÁ, Lenka. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. 6. vyd. Praha: SPN, 1988, 45 s.
11. VOTRUBA, Josef. *Metodika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy*. Praha : Státní pedagogické nakladatelství, 1979, s. 169.
12. ZAPLETAL, Josef. *Prevence kriminality*. 3., přeprac. vyd. Praha : Vydavatelství PA ČR, 2008, s. 108. ISBN 978-80-7251-270-6.
13. ŽEMLIČKA, Zdeněk a Jaroslav MYNÁŘÍK. *Doprava a přeprava*. Praha: Nadatur, 2008. 161 s. ISBN 80-7270-030-8.

## Elektronické zdroje

1. BESIP: Autosedačka. *BESIP* [online]. <http://www.ibesip.cz>, 2008 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=jXVD6mKg-rE>.
2. BESIP: Děláš to taky!. *BESIP* [online]. Ministerstvo dopravy České republiky, 2015 [cit. 2017-03-13]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/promedia/aktuality/199-jde-o-nase-deti>.
3. *BESIP* [online]. Ministerstvo dopravy České republiky, 2012 [cit. 2017-03-02]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme>.
4. BESIP: Vidíme se? *BESIP* [online]. Ministerstvo dopravy České republiky, 2016 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/promedia/aktuality/211-kampan-vidime-se>.
5. BESIP: Vidět a být viděn. *BESIP: Vidět a být viděn* [online]. Praha: BESIP, 2016 [cit. 2017-02-19]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/videt-a-byt-viden>.
6. Děti v autě. *BESIP* [online]. <http://www.ibesip.cz>, 2010 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-v-aute>.
7. *Dopravní alarm: Metodika dopravní výchovy v předškolním věku dítěte* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2008 [cit. 2017-02-19]. Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/ms-metodika-dopravni-vychovy-v-predskolnim-veku-ditete.pdf>.
8. Kulturní průmysly v ČR: Audiovizuální a mediální sektor - 2015. *Český statistický úřad* [online]. Praha: NetMonitor, 2016 [cit. 2017-01-25]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/33117153/090004-16k7.pdf/2d34fb90-8e20-498d-b070-060ced2b4284?version=1.0>.
9. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011-2020. *BESIP* [online]. Ministerstvo dopravy České republiky, 2011 [cit. 2017-03-13]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>.
10. Prevence dětských úrazů: Prevence v dopravě. *Modrý koník* [online]. 2014 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: <https://www.modrykonik.cz/prevence-detskych-urazu>.
11. Stop, zastav jízdu smrti!: Tunel smrti. *Českobudějovický deník* [online]. <http://ceskobudejovicky.denik.cz/>, 2015 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z:

[http://ceskobudejovicky.denik.cz/zpravy\\_region/vystava-ukaze-auto-pro-ebolu-i-tunel-smrti-20150416.html](http://ceskobudejovicky.denik.cz/zpravy_region/vystava-ukaze-auto-pro-ebolu-i-tunel-smrti-20150416.html).

12. Stop, zastav jízdu smrti!: Tunel smrti. *Jihočeská televize* [online]. <http://www.youtube.com/>, 2013 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=K-zOG0ysGys>.
13. Strategie prevence kriminality v České republice na léta 2016 až 2020. *Ministerstvo vnitra České republiky: Strategie prevence kriminality v České republice na léta 2016 až 2020* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016 [cit. 2017-02-19]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/strategie-prevence-kriminality-v-ceske-republice-na-leta-2016-az-2020.aspx>.
14. Škoda hrou. *Škoda auto* [online]. <http://www.skodahrou.cz/>, 2011 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: <http://www.skodahrou.cz/>.
15. Školní vzdělávací program. *Www.ocnims.cz* [online]. České Budějovice: Mateřská škola pro zrakově postižené v Českých Budějovicích, 2014 [cit. 2017-02-08]. Dostupné z: <http://www.ocnims.cz/wp-content/uploads/2016/10/svp-uprava-2015.pdf>.
16. Vybudování dopravního hřiště: 3. grantový program Jihočeského kraje. *Mateřská škola pro zrakově postižené v Českých Budějovicích* [online]. <http://www.ocnims.cz/>, 2013 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z: [http://www.ocnims.cz/wp-content/uploads/2016/10/grant\\_hriste.pdf](http://www.ocnims.cz/wp-content/uploads/2016/10/grant_hriste.pdf).

### **Legislativní zdroje**

1. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000.
2. ČESKO. Novela zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2016. § 53, odstavce 9.

### **Ostatní zdroje**

1. mjr. Mgr. Bc. MATZNER, Jiří, Tiskový mluvčí Policie České republiky Jihočeského kraje, ze dne 07.02.2017.
2. Interní systém Policie České republiky.

## Seznam tabulek a grafů

### Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2013

Tabulka č. 2: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2013

Tabulka č. 3: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2013

Tabulka č. 4: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2013

Tabulka č. 5: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2014

Tabulka č. 6: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2014

Tabulka č. 7: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2014

Tabulka č. 8: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2014

Tabulka č. 9: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2015

Tabulka č. 10: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2015

Tabulka č. 11: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2015

Tabulka č. 12: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2015

Tabulka č. 13: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2016

Tabulka č. 14: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2016

Tabulka č. 15: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2016

Tabulka č. 16: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2016

## **Seznam grafů**

Graf č. 1: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2013

Graf č. 2: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2013

Graf č. 3: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2013

Graf č. 4: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2013

Graf č. 5: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2014

Graf č. 6: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2014

Graf č. 7: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2014

Graf č. 8: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2014

Graf č. 9: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2015

Graf č. 10: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2015

Graf č. 11: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2015

Graf č. 12: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2015

Graf č. 13: Počet nehod zaviněných řidičem motorových vozidel v roce 2016

Graf č. 14: Počet nehod zaviněných řidičem nemotorových vozidel v roce 2016

Graf č. 15: Počet nehod zaviněných chodcem v roce 2016

Graf č. 16: Počet nehod zaviněných jiným účastníkem v roce 2016

## **Seznam příloh**

Příloha č. 1: Pomůcka Policie ČR „Policejní pohádky“

Příloha č. 2: Kampaň Policie ČR „Zebra se za tebe nerozhledne“

Příloha č. 3: Fotodokumentace z preventivní dopravní akce PČR

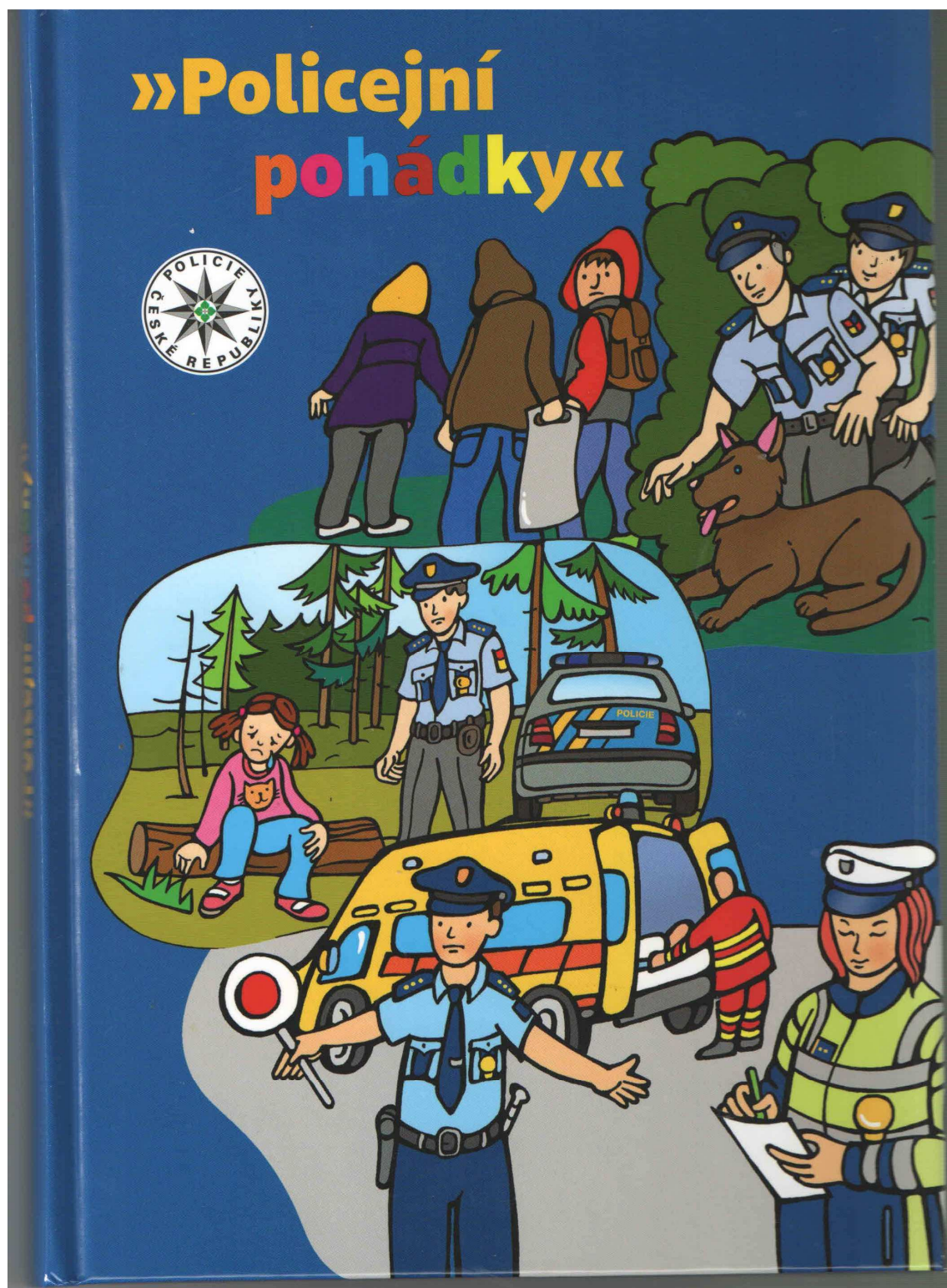
Příloha č. 4: BESIP kampaň „Vidíme se?“

Příloha č. 5: BESIP viditelnost s reflexním prvky

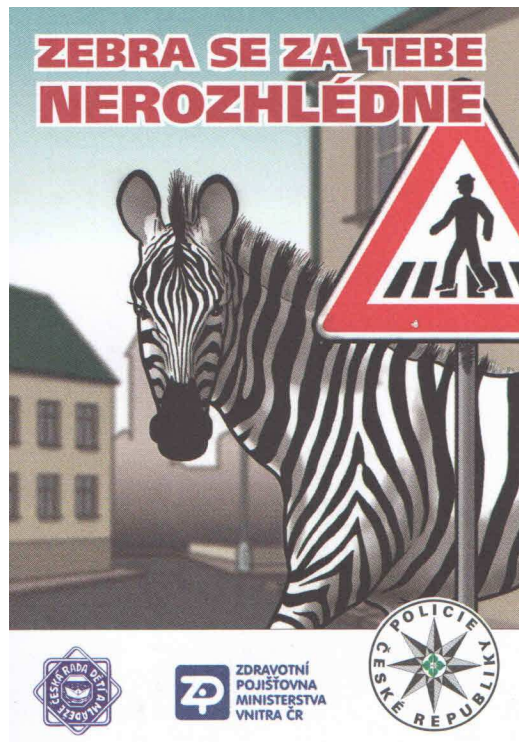
Příloha č. 6: Záznam o dopravní nehodě

## Přílohy

Příloha č. 1: Pomůcka Policie ČR „Policejní pohádky“



## Příloha č. 2: Kampaň Policie ČR „Zebra se za tebe nerozhledne“



### ZEBRA RADÍ:

- I. Vozovku přecházej na přehledném místě, pokud je v blízkosti přechod pro chodce, použij ho!
- II. Do vozovky smíš vstoupit po bezpečném rozhlédnutí. **PRAVIDLO ZNÍ: 3x SE ROZHLEDNI: VLEVO, VPRAVO, VLEVO A RYCHLE PŘEJDI!**
- III. Vždy si počínej tak, aby řidič měl šanci zastavit vozidlo před přechodem pro chodce!
- IV. Do vozovky vstupuj, až když vozidla bezpečně zastaví, nikdy nevbíhej před jedoucí vozidla.



**Příloha č. 3: Fotodokumentace z preventivní dopravní akce PČR**



**Příloha č. 4: BESIP kampaň „Vidíme se?“**



## Příloha č. 5: BESIP viditelnost s reflexním prvkem



## Příloha č. 6: Záznam o dopravní nehodě

### Záznam o dopravní nehodě

Slouží k dokumentaci a průběhu nehody za účelem rychlého vyřízení náhrady škody. Vypijí řidiči obou vozidel

1. Datum nehody	Hodina	2. Místo (ulice, č. domu resp. kilometrovník)	3. Zranění? <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> ne
4. Jiná škoda než na vozidlech A a B <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> ne		5. Svědci (jméno, adresa, telefon - společně podepsat)	5a. Policie šetřeno? <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> ne

Kjym: \_\_\_\_\_

#### Vozidlo A

6. Pojištěný (jméno, adresa, dat. narození nebo IČO)

Telefon (od 9.00 do 16.00)

Plátce DPH?  ano  ne

7. Vozidlo  
Tov. značka, typ  
Rok výroby  
Registrační značka

8. Pojistitel  
Adresa  
Číslo poj. odpovědnosti  
Číslo zelené karty  
Hraniční pojistění platné do  
Je vozidlo pojistěno havarijně?  ano  ne

Pojistitel, číslo pojistky

9. Řidič  
Příjmení  
Jméno  
Adresa  
Číslo řidičského průkazu  
Skupina Vyděl

A

#### Vozidlo B

6. Pojištěný (jméno, adresa, dat. narození nebo IČO)

Telefon (od 9.00 do 16.00)

Plátce DPH?  ano  ne

7. Vozidlo  
Tov. značka, typ  
Rok výroby  
Registrační značka

8. Pojistitel  
Adresa  
Číslo poj. odpovědnosti  
Číslo zelené karty  
Hraniční pojistění platné do  
Je vozidlo pojistěno havarijně?  ano  ne

Pojistitel, číslo pojistky

9. Řidič  
Příjmení  
Jméno  
Adresa  
Číslo řidičského průkazu  
Skupina Vyděl


B

12. Zaškrtněte odpovídající body vozidlo

1. bylo zaparkováno	1
2. rozjízďalo se	2
3. zastavovalo	3
4. vyjízďalo z parkoviště, soukrom. pozemku, polní cesty	4
5. odbočovalo na parkoviště, soukromý pozemek, polní cestu	5
6. vyjízďalo do kruhového objezdu	6
7. jelo v kruhovém objezdu	7
8. najelo zezadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu	8
9. jelo souběžně v jiném jízdním pruhu	9
10. měnilo jízdni pruh	10
11. předjíždělo	11
12. odbočovalo vpravo	12
13. odbočovalo vlevo	13
14. couvalo	14
15. jelo v protisměru	15
16. přilhládko zprava	16
17. nedalo přednost v jízdě	17

← Počet označených políček →

10. Označte šipkou body vzájemného střetu




11. Viditelná poškození

14. Poznámky


A

13. Náčrt

Označte: 1. silnice - 2. směr jízdy vozidel A a B - 3. postavení vozidel v okamžiku střetu - 4. dopravní značky - 5. jména ulic



10. Označte šipkou body vzájemného střetu



11. Viditelná poškození

14. Poznámky

B

15. Podpisy řidičů