

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**BEZPEČNOST MOTOCYKLISTŮ
V PARDUBICKÉM KRAJI**

Autor práce: Marek Šturma, DiS.
Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě
Forma studia: Kombinovaná
Vedoucí práce: Mgr. František Šnitr
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2018

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

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

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Františku Šnitrovi, za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. Rovněž děkuji Ing. Otakaru Švecovi, který mi poskytl zajímavé informace a zkušenosti týkající se bezpečnosti silničního provozu.

ABSTRAKT

ŠTURMA, M. *Bezpečnost motocyklistů v Pardubickém kraji : bakalářská práce.* České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., 2018. 76 s. Vedoucí bakalářské práce : Mgr. František Šnitr.

Klíčová slova: motocykl, bezpečnost motocyklistů, bezpečný způsob jízdy, nehody s účastí motocyklů, prevence

Tato bakalářská práce se zabývá problematikou způsobu jízdy na motocyklu a jeho vlivu na bezpečnost motocyklistů. Na základě teoretických znalostí autora a s využitím literárních a internetových zdrojů se věnuje historii a vývoji motocyklistiky u nás i ve světě. Popisuje základních typy a druhy motocyklů, které jsou pro průnik do problematiky bezpečné jízdy na motocyklu důležité a úzce s tímto tématem souvisí. Rozpracovává a analyzuje nejen statistické údaje týkající se nehodovosti motocyklů, ale i právní pohledy na vybraná ustanovení zákona č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. V další části analyticky hodnotí a komparuje dva praktické případy dopravních nehod a na jejich základě odpovídá na otázky vlivu charakterových vlastností řidičů motocyklů na způsob jízdy a možné souvislosti se zvýšenou tendencí vzniku dopravních nehod. Praktická část práce je věnována řízenému rozhovoru s koordinátorem BESIPu, který poukazuje na nedostatky v systému výuky řidičů a pozitivně hodnotí preventivní programy vytvářené pro tak specifickou kategorii řidičů, jako jsou motocyklisté. Závěr bakalářské práce uvádí příklady preventivních aktivit a programů, které jsou realizovány nejen Policií České republiky a oddělením BESIPu, ale také některými neziskovými organizacemi a hodnotí jejich přínos pro bezpečnost motocyklistů.

ABSTRACT

ŠTURMA, M. *Safety of motorcyclists in the Pardubice Region : Bachelor thesis.*
České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2017. 76 p.
Supervisor : Mgr. František Šnitr .

Key words: motorcycle, motorcycle safety, safe riding, motorcycle accident,
prevention

This bachelor thesis deals with the issue of motorcycle riding and its impact on the safety of motorcyclists. Based on the theoretical knowledge of the author and with the use of literary and internet resources, he focuses on the history and development of motorcycling in our country and in the world. It describes the basic types and types of motorcycles that are important and closely related to the issue of safe motorcycle riding. It develops and analyzes not only statistical data concerning motorcycle accident but also legal views on selected provisions of Act No. 361/2000 Coll. on Road Traffic, as amended. In the next part analytically analyzes and compares two practical cases of traffic accidents and answers questions of influence of character characteristics of motorcycle drivers on the way of driving and possible connection with the increased tendency of accidents. The practical part is devoted to a controlled interview with the BESIP coordinator, which points to deficiencies in the driver education system and positively evaluates the preventive programs created for such a specific category of drivers as motorcyclists. The conclusion of the bachelor thesis presents examples of preventive activities and programs, which are implemented not only by the Czech Police and the BESIP department, but also by some non-profit organizations and their contribution to the safety of motorcyclists.

Obsah

Úvod.....	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce.....	9
2 Historie a význam motocyklistiky	11
2.1 Historie vzniků motocyklů.....	11
2.1.1 První motocykl.....	12
2.1.2 První český motocykl.....	13
2.1.3 Další období vývoje motocyklů v ČR.....	16
2.2 Význam motocyklové dopravy	20
2.2.1 Rozdělení motocyklů	20
3 Rozvoj motocyklistiky v ČR	29
4 Vliv právních norem na bezpečnost motocyklistiky.....	31
4.1 Zákon č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích.....	31
5 Dopravní nehody motocyklistů v Pardubickém kraji.....	35
5.1 Charakteristika Pardubického kraje	35
5.2 Statistika dopravní nehodovosti v Pardubickém kraji	38
5.2.1 Přehled údajů ze statistik Dopravní policie ČR.....	38
5.2.2 Vyhodnocení statistických údajů	41
6 Vliv bezpečného způsobu jízdy motocyklistů na vznik dopravní nehody	44
6.1 Případy z praxe (dvě dopravní nehody motocyklistů).....	45
6.2 Analýza praktických příkladů dopravních nehod z hlediska bezpečného způsobu jízdy.....	48
6.2.1 Analýza 1. dopravní nehody	48
6.2.2 Analýza 2. dopravní nehody	49
6.3 Komparace obou popsaných dopravních nehod	50
6.4 Obecný pohled na osobnost řidiče motocyklu.....	51

7	Návrhy řešení zvyšující bezpečnost motocyklistů.....	53
7.1	Rozhovor s pracovníkem BESIP	53
7.2	Vyhodnocení rozhovoru.....	57
7.3	Druhy a význam preventivních programů	57
7.3.1	Příklady preventivních programů a literatury	59
	Závěr.....	62
	Seznam použitých zdrojů	63
	Seznam tabulek a grafů	68
	Přílohy	70

Úvod

Téma bakalářské práce je úzce spjato s motocykly a vším, co s nimi souvisí. Především pak s bezpečnou jízdou na těchto strojích. Motocyklistika je určitý fenomén dnešní doby, který se stal v průběhu svého vzniku a vývoje nepostradatelnou součástí života některých lidí. Jedná se o specifickou součást motorismu, snad i životního stylu, který má své příznivce, ale i odpůrce. „Mašina, Máňa, Pařez, Fichtl, Kozel, Kostra“ a další specifické názvy spojuje jeden obecný: „Motocykl“.

Z motocyklu se za 133 let od svého vzniku, ze stroje s dřevěným rámem a koly s železnou obručí, stal stroj každodenně používaný k dopravě svých majitelů z místa na místo. Stroj určený k vrcholovému sportu, stroj pro zábavu, či stroj vystavovaný coby muzejní exponát. Jízda na motocyklech, obecně by se dalo říci motocyklová doprava, od dob svého vzniku neustále roste. Je to dáno nejen stále se zvyšujícím počtem obyvatel na naší planetě, ale také počtem vyrobených kusů motocyklů, kdy výrobci těchto strojů nabízí svým potenciálním zákazníkům, v zájmu co nejvíce obstát ve velké konkurenci, nepřeborné množství modelů, typů a stylů motocyklů. Od ryze sportovních, přes klasické silniční motocykly, choppery, motocykly terénní, či skútry. Dnešní výrobci motocyklů staví své výrobky do role nepostradatelné součásti života vybrané kategorie řidičů.

Dnešní řidiči své stroje využívají k vyplnění svých volnočasových aktivit, aby mohli s radostí objevovat krásy planety nebo je využívají jako pracovní prostředky k přepravě čehokoliv kamkoliv, anebo aby si je mohli „šlechtit“ nebo vystavovat třeba v obývacích pokojích. Tak různorodá je tvář dnešních motocyklistů.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je zaměřit se na bezpečný způsob jízdy motocyklistů a ovládání motocyklů při jízdě na pozemních komunikacích s ohledem na vybrané úseky v lokalitě Pardubického kraje a na základě analýzy statistických údajů návrh přiměřených bezpečnostních opatření vedoucích k ochraně života a zdraví při jízdě na motocyklu. Práce se bude též zabývat problematikou preventivních programů a jejich důležitostí při tvorbě a zavádění správných návyků a opatření do způsobu jízdy řidičů motocyklů. Návykům, které jsou zcela jistě prostředkem, kterým lze co nejvíce snížit, případně zabránit vzniku vážných dopravních nehod motocyklistů, ke kterým tak často dochází.

V teoretické části je cílem autora seznámit čtenáře s počátky vývoje motocyklů ve světě a též motocyklistiky v prvorepublikovém Československu. Následně pak s rozvojem motocyklového průmyslu v České republice v období po druhé světové válce do dnešní doby. Vzhledem k tomu, že každý typ motocyklu má svá specifika, budou zde popsány jednotlivé typy a druhy motocyklů a také, pro přehlednost, charakteristika jejich jízdních vlastností a jejich řidičů. Autor v této části analyzuje informace z odborných článků, z dostupné knižní literatury, platných zákonů a dalších dostupných zdrojů. Využívá zde i svých zkušeností, coby příslušníka Dopravní policie České republiky a též řidiče služebních motocyklů a člena policejního mototeamu. Jedním z cílů je i seznámit čtenáře s problematikou a právním náhledem na vybraná ustanovení zákona č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích, který blíže souvisí s provozem motocyklů na pozemních komunikacích a jehož nedodržování velice často souvisí s dopravní nehodovostí.

V úvodu praktické části se bude autor zabývat popisem území Pardubického kraje, rozlohou, polohou, údaji o obyvatelstvu a popisem dalších faktorů, které by mohly mít vliv a spojitost s tématem bakalářské práce. V další části bude provedena analýza vybraných statistických údajů souvisejících s provozem motocyklů za období od roku 2012 do roku 2016 a následné vyhodnocení nejčastějších příčin vzniku dopravních nehod způsobených provozem motocyklů. Zpracovávaná data budou získána z každoročních statistik vydávaných Ředitelstvím služby dopravní policie policejního prezidia Policie České republiky. V této části budou v souvislosti s historickým vývojem motocyklistiky popsány dva případy motocyklových

dopravních nehod, kdy k první dopravní nehodě došlo v roce 1926 a druhé v roce 2017, s cílem analyzovat průběh obou dopravních nehod a po následné komparaci nalézt nejvhodnější atributy, které by mohly být podkladem pro navržení správného přístupu ke způsobu jízdy na motocyklech, čemuž dle mého názoru přispěje i obecný pohled předních psychologů na osobnost řidiče motocyklu, který bude popsán v další části kapitoly.

Následující kapitola obsahuje řízený rozhovor s panem Ing. Otakarem Švecem, koordinátorem BESIPu pro Pardubický kraj. Téma rozhovoru bude zaměřeno na rozbor problematiky bezpečnosti motocyklistů, zejména ve vztahu k bezpečnému způsobu jízdy na komunikacích, dopravní nehodovosti, k pozitivním a negativním vlastnostem řidičů i systému výuky a také k preventivním programům a aktivitám souvisejícím s podporou výuky této kategorie řidičů.

Cílem závěrečné kapitoly bude poukázat na druhy a význam preventivních programů a na jejich účinnost při vytváření podmínek pro bezpečný způsob jízdy na motocyklech. Budou zde popsány příklady výukových programů nejen z dostupných zdrojů odborné motocyklové literatury, motoškol, neziskových organizací, ale i institucí jako jsou Policie České republiky nebo organizace BESIP, které jsou pravidelnými organizátory a gestory preventivních akcí a programů pro tuto kategorii řidičů a garanty bezpečnosti silničního provozu.

2 Historie a význam motocyklistiky

V současné době se asi nikdo nepozastaví nad tím, že motocykl je svým způsobem běžnou součástí každodenního života téměř většiny lidí na světě. Setkávají se s ním nejen ti, kteří mají k tomuto způsobu dopravy blízko svým zálibám, ale i ostatní lidé tím, že motocykly buď i nevědomě potkávají při svých životních cestách na pozemních komunikacích nebo i jinde. Vždyť, co je vlastně motocykl? Kdybychom hledali jednoduché vysvětlení, mohli bychom citovat encyklopedii: „Motocykl je jednostopé, dvoukolové motorové vozidlo pro dopravu jedné nebo dvou osob (výjimečně i více osob).“¹ Ovšem asi nikdo z oněch lidí, kteří tyto stroje využívají, by se zřejmě nezamyslel nad tím, že právě před 133-mi lety vyjelo na svou první pouť vozidlo, které nebylo vůbec podobné motocyklu dnešní doby a jehož autor ani zdaleka nepředpokládal, že se toto vozidlo zapíše do historie jako vůbec první předchůdce motocyklu.

2.1 Historie vzniků motocyklů

Počátek jízdy vozidla, které se stalo historicky prvním motocyklem poháněným motorem spalujícím benzín a které bylo patentováno 29. srpna 1885 Gottliebem Daimlerem pod názvem „Fahrzeug mit Gas - Petroleum Kraftmaschine“ neboli „Vozidlo s plynovým či benzínovým motorem“, je datován na 18. listopadu 1885.²

Jméno Gottlieb Daimler není ve světě motorismu nikterak neznámým jménem. Byl to německý vynálezce a konstruktér, jehož hlavní doménou a představou bylo konstruování především spalovacích motorů a jejich využití v automobilové dopravě. Ve své době patřil Gottlieb Daimler zcela jistě k průkopníkům, jelikož v té době vládla světu a všem pohonům především pára.

Spalovací motory a princip jejich činnosti si tenkrát nedokázala představit většina lidí a proto, když tento konstruktér přišel na trh se svým vynálezem jednoduchého spalovacího motoru spalujícího benzín, který byl navíc ještě chlazen vodou, jistě vzbudil, dle mého názoru, nevídaný obdiv. Navíc, když po odzkoušení

¹ KOLEKTIV AUTORŮ ENCYKLOPEDICKÉHO INSTITUTU ČSAV. *Malá Československá encyklopedie IV. svazek M-Pol. , Motocykl.* Praha : ACADEMIA, 1986. s. 350.

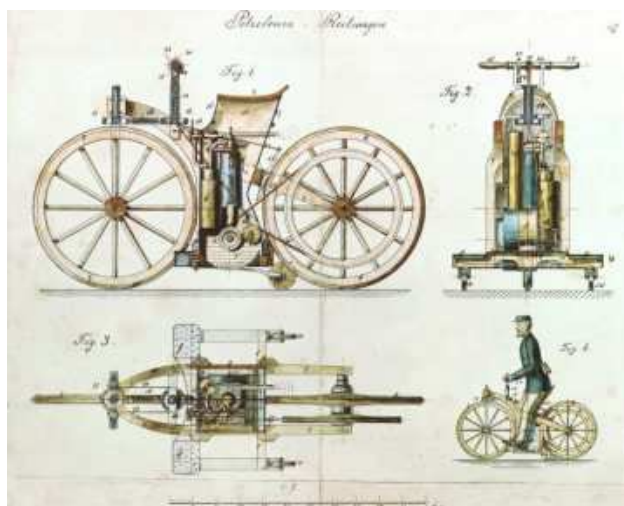
² JEREMIÁŠ, J. *Klasické motocykly od A do Z.* Brno : Computer Press, 2005. s. 13.

funkčnosti tohoto motoru ho začal společně s Wilhelmem Maybachem montovat do prvních vozidel, zajisté způsobil velký zájem u konkurenčních firem.

„Sám Daimler o tom řekl svému spolupracovníku: "Náš motor je dobrý, ale pro průmyslovou výrobu zatím není zralý. A hlavně - Německo nemůže mít pochopení pro tento převratný vynález, který je příliš mladý pro naše těžkopádné krajany."³

2.1.1 První motocykl

Daimler vyrobil své vozidlo, tak zvaný „Daimler Reitwagen“ převážně ze dřeva. Vozidlo mělo dřevěný rám a kola, která byla zpevněna železnými obručemi, což bylo v té době běžné u všech kočárů a povozů. Motor, jak je patrné z dobových plánů a kreseb, konstruktér umístil pod sedlo. Jednalo se o spalovací motor vlastní konstrukce, čtyřdobý rychloběžný jednoválec o zdvihovém objemu 264 cm³ a výkonu 0,37 kW při 600 otáčkách za minutu.⁴



Obrázek č. 1 Reitwagen-dobová kresba prvního motocyklu⁵

„Daimler napodobil svou konstrukcí „běhokolku“ Ludvíka Draise z roku 1813, na které se jezdec odrážel nohama. U své motorové dvoukolky volil Daimler stejný průměr obou kol a po obou stranách umístil malá opěrná kolečka. Jedovatí jazykové tvrdili,

³ PLŠEK, M., *Kdo byl první? – Gottlieb Daimler*. Eurooldtimers.com [online]. © 2000-2017 [cit. 2017-12-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.eurooldtimers.com/cze/historie-clanek/793-kdo-byl-prvni-gottlieb-daimler.html>>.

⁴ DORLING KINDDERSLEY. *Motocykly Velký obrazový průvodce*. Přeložil Karel JIČÍNSKÝ. Praha : Euromedia Group, 2014, s. 10.

⁵ DAIMLER AG, *Daimler riding car, 1885*. In *Media-daimler.com* [online]. 16.3.2006, © 2017 [cit. 2017-12-23]. Dostupné z WWW: <<http://media.daimler.com/marsMediaSite/en/instance/ko/Mercedes-Benz-Classic-November-1885-Daimler-riding-car-travels-from-Cannstatt-to-Untertuerkheim.xhtml?oid=9914922>>.

že tak učinil proto, že sám neuměl jezdit na kole. Posměch nebyl na místě. Cyklista té doby, jezdící na velocipedu s velikým předním kolem, musel být i částečně artistou. Kromě toho Daimlerovi vůbec nešlo o to zhotovit jednostopé motorové vozidlo, ale vyzkoušet vlastnosti a schopnosti svého motoru pro případné uplatnění k pohonu dopravních prostředků.“⁶



Obrázek č. 2 Reitwagen - foto⁷

Přesto byla Daimlerova konstrukce v mnohém daleko dokonalejší než pozdější motocykly, které neměly spojku ani startovací zařízení. Motor měl roztáčecí kliku a spojku nahrazovala napínací kladka regulující prokluz plochého řemene, který poháněl přes ozubené soukolí zadní kolo. Daimler také umístil motor na místo, kde se udržel dodnes, ačkoli jeho následovníci v tomto ohledu různě tápali.“⁸

2.1.2 První český motocykl

S pojmem prvního českého motocyklu se váže název všeobecně známého českého města – Mladá Boleslav, které je v dnešní době spojeno se značkou a firmou Škoda Auto a.s.. Tato firma je svou minulostí spojena se jmény svých dvou zakladatelů, panem Václavem Laurinem a Václavem Klementem.

⁶ DVORÁČEK, I. Zapomenutá sláva 100 let motocyklu. *Svět motorů – Auto revue*. 1985, Praha : Naše vojsko, 1985, s. 23.

⁷ A Reitwagen replica at the Mercedes-Benz Museum, In *Wikipedia* [online]. 22.12.1017, [cit. 23.12.2017]. Dostupné z WWW: <https://en.wikipedia.org/wiki/Daimler_Reitwagen>.

⁸ DVORÁČEK, I. Zapomenutá sláva 100 let motocyklu. *Svět motorů – Auto revue*. 1985, Praha : Naše vojsko, 1985, s. 23.

„Její historie se počala psát v roce 1895, kdy knihkupec Václav Klement se dohodl s turnovským mechanikem Václavem Laurinem a v malé dílně na periferii Mladé Boleslavi zahájili výrobu jízdních kol značky Slavia. Již o tři roky později zavrčel na továrním dvoře první motocykl, respektive motorová dvoukolka, jak se tehdy říkalo“.⁹



Obrázek č. 3 Motocyclette bratří Wernerů¹⁰

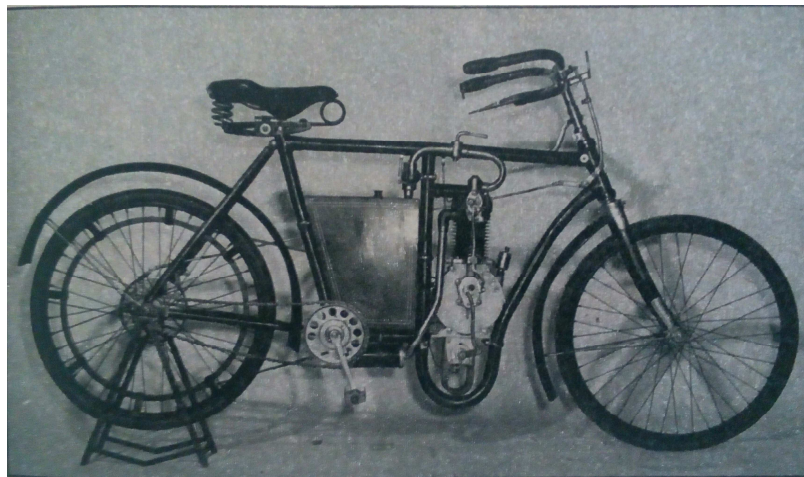
Z dobových zápisů je patrné, že tato motorová dvoukolka nebyla výrobkem pánů Laurina a Klementa, ale výrobek pařížské firmy bratří Wernerů, tak zvaná Motocyclette, kterou ve Francii zakoupil pan Václav Klement a přivezl ji do Mladé Boleslavi s představou, jakým směrem se bude ubírat jejich dosavadní výroba jízdních kol.

Po seznámení s jízdními vlastnostmi motocyklety zjistili, že stroj (dnes bychom ho zařadili do kategorie kolo s pomocným motorem), který má motor umístěný nad předním kolem před řídítky, není praktické řešení pro bezpečnou jízdu. Z tohoto důvodu a také pro mnoho dalších, které si odvodili z nedostatků motocyklety, usoudili, že radši vytvoří motocykl vlastní konstrukce.

⁹ DVOŘÁČEK, I. Zapomenutá sláva 100 let motocyklu. *Svět motorů – Auto revue*. 1985, Praha : Naše vojsko, 1985, s. 25.

¹⁰ DUMAS, F. M., Werner – Motocyclette traction [online]. © 2013 [cit. 2017-12-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.moto-collection.org/moto-collection/modele.php?idfiche=1502>>.

První motocykl vyrobený firmou pánů Laurina a Klementa nesl ještě název Slavia, odvozený od názvu firmy Václava Klementa na výrobu jízdních kol. Jednalo se o typ Slavia TB, který spatřil světlo světa v roce 1899.



Obrázek č. 4 Slavia typ TB z roku 1899 – první český motocykl¹¹

„Stroj vážil 55 kg a dosahoval rychlosti 35 km/h při spotřebě 3,5 l/100 km. O vysoké technické úrovni motocyklů Laurin a Klement svědčí, že již první modely se vyvážely do zahraničí, zejména do Anglie. V roce 1900 vystavuje L & K své stroje poprvé na mezinárodní výstavě ve Frankfurtu nad Mohanem a odváží si odsud zlatou medaili. V roce 1902 přestala továrna Laurin a Klement používat pro své motocykly názvu Slavia a označovala je značkou L & K. V roce 1904 prodává licenci do Německa, kde se vyrábí pod značkou Germania a o rok později do Francie, kde je vyrábí firma Alcyon. V té době vyrábí v Mladé Boleslavi již vedle jednoválců i vidlicové dvouválce vzduchem i vodou chlazené.

V roce 1905 k nim přibývá dokonce čtyřválec, u něhož byl dosud používaný řemenový pohon nahrazen šroubovým soukolím a řetězovým převodem.

Poprvé byla u něho použita spojka (kuželová s koženým obložením), která představovala značné technické zdokonalení motocyklu. V té době již končí výroba jízdních kol a začíná výroba automobilů. Výroba motocyklů však pokračovala

¹¹ DVOŘÁČEK, I. Zapomenutá sláva 100 let motocyklu. *Svět motorů – Auto revue*. 1985, Praha : Naše vojsko, 1985, s. 25.

až do roku 1912. V roce 1908 se objevují motocykly L & K dokonce až v Americe a Mexiku, kde jich používali v poštovní službě.“¹²



Obrázek č. 5 Loga firmy Laurin & Klement¹³

2.1.3 Další období vývoje motocyklů v ČR

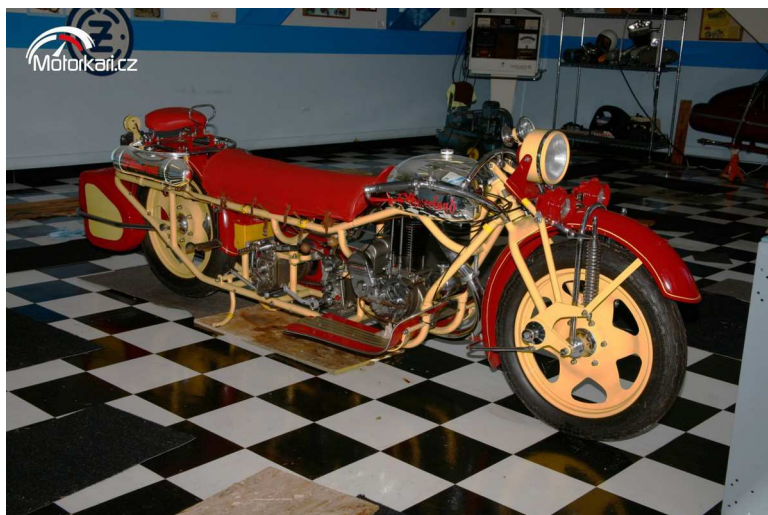
„Ačkoliv v celé Evropě se po první světové válce radovali motoristé z bouřlivého vývoje a zdokonalování motocyklu, situace v naší republice nebyla růžová a dlouho jsme byli odkázáni na dovoz zahraničních strojů. Situaci zachraňovalo jen několik menších výrobců, jako Vilém Michl vyrábějící ve Slaném motocykly Orion, Josef Walter v Praze-Košířích nebo Albin Liebisch, který v Kunraticích u Šluknova vyráběl své originální motocykly od roku 1924 do začátku druhé světové války. Pro české zákazníky je nabízel pod značkou Čechie, pro německé Böhmerland.“¹⁴
(Obrázek č. 6). „Stroj to byl značně neobvyklý a nepřeslechnutelný.“¹⁵

¹² DVOŘÁČEK, I. Zapomenutá sláva 100 let motocyklu. *Svět motorů – Auto revue*. 1985, Praha : Naše vojsko, 1985, s. 27.

¹³ KRÁLÍK, J., NACHTMANN, L. *100 let reklamy Škoda od L&K po současnost*. Brno : MotoPublic, 2005. s. 216.

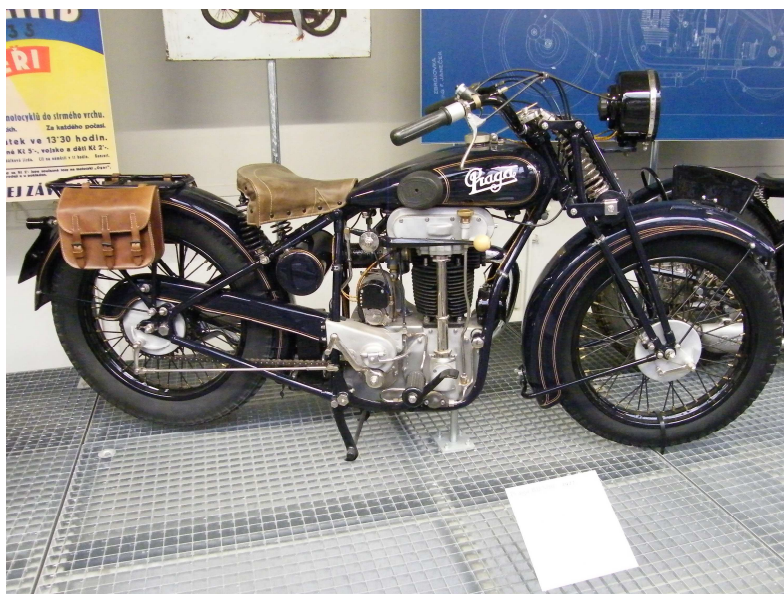
¹⁴ DVOŘÁČEK, I. Zapomenutá sláva 100 let motocyklu. *Svět motorů – Auto revue*. 1985, Praha : Naše vojsko, 1985, s. 37-39.

¹⁵ NĚMEC, J. *Legendární motocykl Čechie*. Praha : Grada, 2010. s. 25.



Obrázek č. 6 Motocykl Čechie-Böhmerland¹⁶

„První opravdu kvalitní motocykl, který se sériově vyráběl, vyvinul známý konstruktér J. F. Koch. Jeho moderně řešený jednoválec OHC 500cm³ blokové konstrukce se vyráběl od roku 1926 do roku 1928 u firmy Brietfield-Daněk pod značkou B.D. a po spojení firmy s Českomoravskou byla jeho výroba přenesena do automobilky Praga a motocykl se vyráběl pod touto značkou.“¹⁷



Obrázek č. 7 Motocykl Praga DB 500¹⁸

¹⁶Čechie-Böhmerland 600. Motorkáři.cz [online]. © 2001-2017 [cit. 2017-12-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.motorkari.cz/motokatalog/cechie-bohmerland/cechie-bohmerland-600.html>>.

¹⁷ DVOŘÁČEK, I. Zapomenutá sláva 100 let motocyklu. *Svět motorů – Auto revue*. 1985, Praha : Naše vojsko, 1985, s. 39.

¹⁸ WIKIMEDIA COMMONS. Praga DB 500DOHC. Commons-wikimedia.org [online]. 26.12.2016 [cit. 2017-12-29]. Dostupné z WWW: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Praga_BD_500.JPG>.

S příchodem třicátých let minulého století se situace ve vývoji motocyklistiky v tehdejší Československu začínala razantně měnit. Bylo to v době, kdy se výrobě motocyklů začaly věnovat firmy Česká zbrojovka ve Strakoniciích (ČZ), v Praze Strašnicích firma Autfit (vyrábějící motocykly Ogar) a Zbrojovka Ing. Františka Janečka. Ten se v roce 1929, po předchozích problémech s výrobou zbrojního materiálu, rozhodl pro změnu zaměření jeho výrobního podniku a založil továrnu na výrobu motocyklů. Vzhledem k tomu, že bylo nákladné vyvíjet zcela nový motocykl, rozhodl se Ing. Fr. Janeček pro nákup licence na výrobu německého motocyklu Wanderer se čtyřtákním motorem. Z této kombinace byl následně vytvořen název značky s počátečními písmeny jmen Janeček a Wanderer – JAWA. V roce 1931 byla po počátečních neúspěších s licenčním motocyklem přeorientována výroba na lehké dvoudobé motocykly, což mělo zásadní a pozitivní vliv na následující vývoj motocyklů v Československu i ve světě.



Obrázek č. 8 Motocykl JAWA 175 Villiers¹⁹

Motocykl JAWA 175 Villiers se stal mezi motocykly československé výroby pro svou jednoduchost, hospodárnost provozu, cenovou dostupnost a jejího, na tu dobu, moderní vybavou, nejoblíbenějším motocyklem své doby.

¹⁹ DROM. Jawa 175 Villiers. In *Drom.ru* [online]. © 2002-2017 [cit. 2017-12-29]. Dostupné z WWW: <<https://www.drom.ru/ums/2015/ticket/276/>>.

Tuto tradici si firma JAWA udržela i s vývojem dalších známých typů. Například poslední motocykl vyšší kubatury, čtyřtaktní JAWA 500 OHC nebo pokračovatelé nízko-objemových dvoutaktních motocyklů JAWA 250 a 350 Pérák a jeho následovnice JAWA 250 a 350 Kývačka. Ta ovšem začátkem 50-tých let minulého století s nástupem tzv. jednotné řady dvoudobých strojů v Československu začala ztrácet na konkurenceschopnosti nejen svou zastaralou koncepcí, ale i tím, že zaostávala v novodobých trendech zařazování moderních bezpečnostních a konstrukčních prvků již při výrobě.



Obrázek č. 9 JAWA 500 OHC – poslední čtyřtaktní motocykl
Československé výroby²⁰

²⁰ MOTORKÁŘI. Jawa 500 OHC. In *Motorkáři.cz* [online]. © 2001-2018 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.motokari.cz/motokatalog/jawa/jawa-500-ohc.html>>.

2.2 Význam motocyklové dopravy

Pojem doprava je v dnešní době velice známý a setkáváme se s ním prakticky každodenně. „Význam dopravy v ČR plyne z její polohy na křižovatce transevropských cest; velký význam má samozřejmě i vnitrozemská doprava, a to zejména pro export a import surovin a výrobků, i pro územní dělbu práce (potřeba osobní přepravy domácí i mezinárodní).“²¹

Motocyklová doprava se svým specifickým charakterem řadí především do dopravy osobní, jelikož řidiči motocyklů využívají v dnešní době své stroje především k zábavným účelům, případně pro přepravu do zaměstnání či do školy. Ale existuje i mnoho zdrojů, které nás informují o činnostech či zaměstnáních, kde se máme možnost setkat s motocyklem jako s pracovním dopravním prostředkem, který napomáhá přepravě lehkých nákladů ve zhuštěném městském provozu, například přepravci pizzy.

Motocykly jsou dnes každodenní součástí silniční dopravy. Abychom pochopili výhody a nevýhody těchto vozidel v souvislosti s bezpečným způsobem jízdy na nich, je důležité charakterizovat jednotlivé druhy těchto strojů, což nám přiblíží následující kapitola.

2.2.1 Rozdělení motocyklů

Motocykly můžeme rozdělit podle nejrůznějších kritérií. Jedno z nejzákladnějších kritérií je rozdělení podle účelu použití, které úzce souvisí s konstrukcí motocyklů, ta je neméně důležitá pro bezpečnost a charakter použití těchto strojů v provozu, zvláště pak bezpečný způsob jízdy. Z tohoto důvodu nám následující kapitola pomůže v orientaci v těchto kategoriích.

²¹ SVOBODOVÁ, H., VĚŽNÍK, A., HOFMANN, E. *Vybrané kapitoly ze socioekonomické geografie České republiky*. Brno : Masarykova univerzita, 2013. ISBN 978-80-210-6229-0. Dostupné také z WWW: <<https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pedf/js13/geograf/web/pages/07-doprava.html>>.

➤ Malé motocykly a mopedy

„Motocykly vhodné především pro začátečníky a pro jízdy na krátké tratě nebo po městě. Jsou velmi dobře ovladatelné, lehké, motory do objemu 125cm³, přičemž jsou v této kategorii z dřívějšího hojně zastoupeny dvoutaktní motory. Mají malou spotřebu, jednoduchou údržbu a mohou nést podobu jakékoliv kategorie motocyklů“²²



Obrázek č. 10 Příklad vývoje mopedů – Stadion vs. SSR Laser 5^{23,24}

Kdybychom se měli zaměřit na ovladatelnost této kategorie strojů a na jejich řidiče v souvislosti s problematikou bezpečnosti a způsobu jízdy při jejich řízení v silničním provozu, lze uvést, že tento druh dopravního prostředku si zpravidla pořizují řidiči, kteří buď čerstvě obdrželi řidičské oprávnění a těší se na svou první jízdu nebo řidiči, kteří si tento motocykl zakoupili z důvodu lacinější přepravy například do zaměstnání nebo za zábavou.

Z toho vyplývá, že řidiči malých motocyklů nebo mopedů nebyvají většinou zkušenými řidiči znalými zásad bezpečné jízdy na motocyklu a tím pádem i jeho bezpečného ovládání v zátěžových situacích a tudíž nesou větší riziko týkající se možného vzniku dopravní nehody, případně ztráty schopnosti ovládání tohoto druhu motocyklu při nebezpečných jízdních situacích.

²² FRAUS, P., OLŠAN, M. *Motoškola – Technika bezpečné jízdy, ovládání a údržba motocyklu*. Brno : Computer Press, a.s., 2009. s. 18.

²³ WIKIMEDIA COMMONS. Stadion S 22,01. In *Wikimedia Commons* [online]. 23.5.2008 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Stadion_S22,_01.jpg>.

²⁴ ORION POWERSPORTS-OFFROAD. Chain Tensioners/Adjustors for SSR Laser 5 Moped. In *Orionpowersports* [online]. © 2018 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.orionpowersports.com/chain-tensioners-adjustors-for-ssr-lazer-5-moped/>>.



Obrázek č. 11 Příklad vývoje malých motocyklů
– Simson S51 vs. Yamaha yzf 125^{25,26}

Dnešní malé motocykly a mopedy už zdaleka nepřipomínají své předchůdce z minulosti. Podléhají módním trendům stejně jako jejich větší sourozenci, bývají jim podobné a právě takřkajíc „klamou tělem“. Často to bývá na úkor jízdních vlastností a tím svádí své nezkušené řidiče k přeceňování svých zkušeností a k překračování jízdních limitů těchto motocyklů a následnému vzniku vážných dopravních nehod.

➤ Skútry

„Velice praktické motocykly, řešící především přesun v městských aglomeracích, zvláště v ulicích zacpaných množstvím aut. V dnešní době v široké škále skútrů lze najít podobu skoro všech kategorií motocyklů. Těžko se někdy odhaduje, co je a co není skútr.“²⁷

Dnes existuje nepřehledné množství skútrů s rozličným objemem motoru od 50 cm³ do 650 cm³. Skútr je charakteristický svým designem především v poloze řidiče, který má nohy před sebou, skryté za širokými chrániči, před proudem vzduchu a případných dešťových kapek. Vzhledem k problematice bezpečného způsobu jízdy na motocyklech, kterou se zabývá tato práce, lze podotknout, že by mohla být jízda na takovém stroji celkem bezpečná, když zohledníme vědecko-technický pokrok a obratnost skútru v městském provozu.

²⁵ MOTORKÁŘI. SIMSON S 51 ENDURO(1984). In *Motorkari* [online]. 23.9.2011, [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.motorkari.cz/motorka/?mid=58457>>.

²⁶ KOLOCENTRUM MOTOSHOP/YAMAHA. YAMAHA YZF-R125/ABS. In *Yamaha-prodej.cz* [online]. © 2016 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<http://yamaha-rodej.cz/products/detail/yamaha-zyf-r125-abs>>.

²⁷ FRAUS, P., OLŠAN, M. *Motoškola – Technika bezpečné jízdy, ovládání a údržba motocyklu*. Brno : Computer Press, a.s., 2009. s. 20.

Opak by však mohl být pravdou, jelikož většina skútrů má malá kola a nedostatečně tuhý rám, což by mohlo být častou příčinou nehod.



Obrázek č. 12 Skútry Gilera Runner 50 vs. BMW C650GT^{28, 29}

➤ **Cestovní a turistické motocykly**

Zaměření cestovních motocyklů je patrné už z jejich názvu. Od těchto strojů je vyžadován vysoký jízdní komfort, pohodlí, dostatečný výkon, spolehlivý motor a velká nosnost. Všechny tyto vlastnosti jsou důležité pro dlouhodobé cestování.

„Vyznačují se dostatečnou maximální rychlostí, dobrou manévrovatelností, kultivovaným chodem motoru okolo středních otáček, přirozenou jízdní polohou jezdců, ochranou proti proudu vzduchu a částečně i dešti. Řada výrobců již v základním vybavení nabízí boční kufry nebo např. antiblokovací systém brzd a vyhřívaná řídítka. Stává se postupně pravidlem, že pro usnadnění údržby je zadní kolo poháněno od převodovky bezúdržbovým kardanovým hřídelem. Motory jsou upraveny k lepšímu tahu již od nižších nebo středních otáček, což snižuje i frekvenci řazení rychlostních stupňů.“³⁰

²⁸ SCOTLAND. Gilera Runner od 05. In *Scotland* [online]. © 2008-2014 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.scootland.cz/skutr-gilera-runner-50-2/>>.

²⁹ HYPER-MEDIA. BMW C 650GT. In *Katalog motocyklu.cz* [online]. © 2003-2018 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<http://bmw.katalog-motocyklu.cz/motocykl/bmw-c-650-gt>>.

³⁰ FRAUS, P., OLŠAN, M. *Motoškola – Technika bezpečné jízdy, ovládání a údržba motocyklu*. Brno : Computer Press, a.s., 2009. s. 16.



Obrázek č. 13 Cestovní motocykl Yamaha FJR 1300AS³¹

➤ **Klasické motocykly (naháče)**

Tento druh motocyklů má zřejmě největší počet příznivců, čímž se řadí mezi nejrozšířenější typ motocyklu, se kterým se může každý řidič na pozemní komunikaci setkat. Je to způsobeno i tím, že má zastoupení jak v kategorii malých motocyklů, tak i v kategoriích vyšších kubatur.

Svémi jízdními vlastnostmi se dnešní klasické motocykly nejvíce přibližují sportovním motocyklům s tím rozdílem, jež je patrný už z názvu „naháč“ (z anglického překladu slova – naked), to znamená, že tento druh motocyklu postrádá většinou větrný štítek či kapotáž.



Obrázek č. 14 Motocykl Aprilia Shiver 900³²

³¹ YAMAHA MOTOR GLOBAL. YAMAHA FJR 1300AS. In *Yamaha-motor.eu* [online]. © 2018 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.yamaha-motor.eu/cz/products/motorcycles/sport-touring/fjr1300as.aspx>>.

³² A SPIRIT. APRILIA SHIVER 900. In *Aprilia.cz* [online]. © 1996 - 2018 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW:<<http://www.aprilia.cz/info-faq/tiskove-zpravy/aprilia-novinky-pro-rok-2017>>.

Z hlediska bezpečného způsobu jízdy a ovladatelnosti se dá tato kategorie motocyklů zařadit mezi lehce ovladatelné stroje se sportovním – tvrdým podvozkem, v mnohých případech i s možností nastavení tvrdosti odpružení a tím i úpravě jízdních vlastností dle přání a schopností řidiče, což je určitě pozitivní vlastnost, která má velký vliv na bezpečnost a způsob jízdy. Tyto vlastnosti jsou ovšem vykoupeny vyšší pořizovací cenou.

➤ **Cestovní endura**

Jsou to motocykly, u kterých řidič ocení příjemnou vzpřímenou polohu při sezení, dostatečný rozhled díky vyššímu podvozkem. Je to typ motocyklu, který zvládne jak dlouhé vyjížděky, tak cestování lehkým a podle druhu obutých pneumatik i středně těžkým terénem. Dalo by se říci, že v dnešní době je tento druh motocyklu z hlediska bezpečnosti jízdy pro své velice dobré jízdní vlastnosti a všestrannost velkým konkurentem silničním cestovním motocyklům.



Obrázek č. 15 Ducati Multistrada 1000 DS³³

³³ Vlastní zdroj.

➤ Chopper, cruiser a custom

Jak je vidět z názvu této kapitoly, jsou v něm obsaženy hned tři druhy motocyklů. Je to z toho důvodu, že tyto druhy jsou si v podstatě podobné. Jejich vznik bychom mohly směřovat do států USA, zvláště do těch, kde celoročně vládne slunce, jako například Californie. „Základ každého takové motocyklu tvoří dvouválcový velkoobjemový motor do V a s charakteristickým bublavým zvukem. Potřebný točivý moment dosahuje již v nízkých hodnotách otáček, takže k pohodové jízdě krajinou není nutné neustálé řazení. Pocit svobodné jízdy je umocněn vzpřímenou polohou jezdce ve stylu „vítr do nohavic“. Tedy s nohama nataženými dopředu a sedadlem proklaté nízko.“³⁴



Obrázek č. 16 Chopper Harley Davidson vs. cruiser Moto-Guzzi^{35,36}

Ačkoliv základ stavby těchto strojů je podobný, jízdní vlastnosti zdaleka ne. Zatím, co chopper a cruiser jsou svým způsobem motocykly často sériově vyráběné a tudíž, až na rozdílnou hmotnost, svými jízdními vlastnostmi, které většinou garantuje výrobce podobné, o customech se to říci nedá. Custom (odvozeno z názvu kustomizace) totiž ve většině případů bývá individuálně na zakázku postavený stroj, který oplývá různými zkrášlovacími úpravami a přestavbami jak technického charakteru, tak vzhledu. Tento druh motocyklů jeho majitel na žádnou dlouhou túru zpravidla nebere, ale vystavuje ho na odiv ostatním. Bývají to motocykly vysoké pořizovací ceny.

³⁴ FRAUS, P., OLŠAN, M. *Motoškola – Technika bezpečné jízdy, ovládání a údržba motocyklu*. Brno : Computer Press, a.s., 2009. s. 18-19.

³⁵ MOTORKÁŘI. HARLEY DAVIDSON FXSTC SOFTAIL. In *Motorkari.cz* [online]. © 2001-2018, [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.motorkari.cz/motokatalog/harley-davidson/harley-davidson-fxstc-softail-custom.html>>.

³⁶ MARSDEN, L. MOTO GUZZI AUDACE CARBON REVEALED. In *Motorcyclenews.com* [online]. 4.10.2016, [cit. 2018-01-06]. Dostupné z WWW: <<http://www.motorcyclenews.com/news/new-bikes/2016/october/moto-guzzi-audace-carbon-revealed/>>.



Obrázek č. 17 Custom Harley Davidson³⁷

➤ **Supersporty**

Název motocyklů, kterými se zabývá tato kapitola, charakterizuje sportovní zaměření motocyklů. Výrobci motocyklů zařazují tento druh do své výroby, jelikož je spousta motocyklových fanoušků, kteří rádi vymění pohodlnou cestovní jízdu krajinou za adrenalinový zážitek. Tyto motocykly jim tuto možnost nabízí, protože zkušení jezdci jsou s těmito motocykly schopni jet i rychlostí přes 300 km/h.

„Zalehávací poloha jezdce, vytvořená vysokým umístěním stupaček a naopak nízkou polohou řídicích, není ideálem pohodlí. Vše je ale plně v souladu se zaměřením motocyklu: co nejrychleji, co nejagresivněji, co největší náklon a co nejvíce adrenalinu.“³⁸



Obrázek č. 18 Supersport Aprilia RSV4³⁹

³⁷ LENSVELD, J. *Harley Davidson Americká legenda*. Přeložil Rudolf Rada. Praha : Rebo 1993. s. 55.

³⁸ FRAUS, P., OLŠAN, M. *Motoškola – Technika bezpečné jízdy, ovládání a údržba motocyklu*. Brno : Computer Press, a.s., 2009. s. 16.

³⁹ PIAGIO & C. SpA. Aprilia RSV4. In *Aprilia.com* [online]. © 2017, [cit. 2018-01-07]. Dostupné z WWW: <http://www.aprilia.com/en_EN/models/motorbikes/road/rsv4/rsv4-rf/>.

Bohužel, ač jsou tyto stroje technicky velice vyspělé a dokonalé a výkonné, někteří jejich řidiči těmito vlastnostmi zdaleka neoplývají. Stává se, že se vlivem nesprávného způsobu jízdy, což většinou zapříčiní zvýšená hladina adrenalinu vlivem například vysoké rychlosti nebo ostrého zvuku, který motocykl vydává, řidič dostane do nebezpečných situací, které pak nezvládne a končí svou „spanilou jízdou“ nehodou, v lepším případě s lehkým zraněním.

➤ **Enduro (off-road)**

„Pojem off-road zahrnuje motocykly určené pro široké užití v terénu – od univerzálních modelů, které mohou i na silnice (zřídka kdy je však opouštějí), až po motokrosové stroje s vysokým propružením, s nimiž jezdci nesmírně obratně létají ve vzduchu (dokonce i ti velice mladí).“⁴⁰



Obrázek č. 19 Yamaha YZ250F vs. Yamaha XT660X⁴¹

Z osobní zkušenosti bych uvedl, že i s těmito stroji se lze setkat v městském provozu. Jejich řidiči, znalí obratnosti a šťihlosti motocyklu, využívají těchto vlastností ke snazšímu manévrování mezi vozidly hlavně v kolonách a zácpách, které zatěžují současná města.

⁴⁰ DORLING KINDDERSLEY. *Motocykly Velký obrazový průvodce*. Přeložil Karel JIČÍNSKÝ. Praha : Euromedia Group, 2014, s. 286.

⁴¹ DORLING KINDDERSLEY. *Motocykly Velký obrazový průvodce*. Přeložil Karel JIČÍNSKÝ. Praha : Euromedia Group, 2014, s. 286.

3 Rozvoj motocyklistiky v ČR

V období mezi světovými válkami si motocykl nemohl dovolit každý člověk, jednak vzhledem k jeho pořizovací ceně, jelikož se na zdejším trhu objevovaly takové světoznámé, některé dnes již zapomenuté, značky jako americký Indian nebo Harley-Davidson, či anglická BSA, Ariel nebo Douglas a také proto, že v té době byl ještě vývoj některých motocyklů na počátku své dráhy. Dalo by se říci, že lidé nebyli tolik zvyklí na tento druh dopravy a stále využívali především levnějšího koňského povozu než motorových prostředků. V těchto časech neexistovalo velké množství dokonalých asfaltových silnic, jako dnes. Až na několik hlavních komunikací, které spojovaly důležitá města či podniky, se většinou jednalo o prašné silnice a cesty a tudíž i úseky, kde motocyklista při svých vyjíždkách strávil spousty času opravou defektů pneumatik a podobných závad, jak popisuje Lída Horská ve svém deníku.⁴²

Po druhé světové válce se v České republice obnovila výroba motocyklů různých značek. Asi historicky nejznámější je především značka JAWA, která měla zázemí v Týnci nad Vltavou a další známá značka ČZ ze Strakonice. Obě tyto značky těžili zejména z motocyklů, které se vyznačovaly jednoduchou konstrukcí a tím pádem i nižšími nároky na údržbu, a nižší pořizovací cenou oproti zahraničním motocyklům vyšších kubatur, což vedlo k velké oblíbenosti mezi zákazníky. Po roce 1954 došlo ke sloučení obou značek. Cílem tohoto sloučení bylo vytvořit tak zvanou „Národní řadu motocyklů“, ve stanovených kubaturách - 125cm³, 150cm³, 250cm³ a 350cm³. Všechny tyto typy vycházely z modelové řady motoru Jawy 250 „Pérák“ a karoserie Jawy 250 „Kývačka“.⁴³ Po roce 1959, kdy byla ukončena „Národní řada“, byly obě značky opět rozděleny a každá vyvíjela motocykly samostatně.

Vzhledem k tomu, že v tehdejší Československé socialistické republice nebyla tak výrazná konkurence, dalo by se říci, že ač se někteří konstruktéři snažili jít s moderními trendy vývoje v motocyklovém průmyslu, neměli vždy na různých ustláno a proto náš motocyklový průmysl pomalu, ale jistě ztrácel krok s vysokým nárůstem pokroku a inovací při zavádění moderních bezpečnostních prvků do výroby motocyklů. V této době byl motocykl většinou lidí využíván především jako „levný a nenáročný“

⁴² KRÁLÍK, J. *Lída Horská: Deník motocyklistky 1926*. Praha : Grada Publishing, a.s., 2012. s. 106.

⁴³ PAVLŮSEK, A., PAVLŮSEK, O., *Jawa-ČZ: Motocykly Národní řady (r.v.1954-1959)*. Brno : Computer Press. 2010.

dopravní prostředek sloužící k přepravě osádky do zaměstnání a ze zaměstnání a také k běžným přepravním účelům, než k podnikání několika-kilometrových výletů za poznáním či jen tak na projížďku, jak tomu bývá zvykem dnes. I když osobně si myslím, že každý, kdo měl a má rád motocykly, ať to bylo v dobách dávno minulých, či dnešních, určitě si udělal čas na pěknou projížďku po blízkém, či dalekém okolí.

Největšího rozmachu motocyklistiky v České republice, dle mého názoru, bylo dosaženo v dobách po roce 1989, kdy na náš trh začaly dodávat motocykly světoznámí zahraniční výrobci motocyklů, jako například Honda, Yamaha, BMW, Ducati, Aprilia, Harley Davidson a dalších značek a tím došlo k rozvinutí trendu v zakládání nejen různých druhů motocyklových klubů po vzoru západu, ale také ke zvýšení počtu motocyklů v silničním provozu. Motocykl se stal dostupnější širší veřejnosti a do jisté míry se stal i módním doplňkem nebo také stylem života a tento trend pokračuje dodnes. Lidé se naučili motocykly využívat nejen jako běžný dopravní prostředek k přepravě do zaměstnání a za prací, ale především jako dopravní prostředek určený k zábavě. Motocykl je dnes možné si pořídit v širokém spektru kubatur a kvality, od japonského, italského nebo německého až po čínské zboží, což se také následně odráží i na pořizovacích cenách, které u některých specifických typů strojů dosahují i celkem astronomických částek. Všechny tyto aspekty se také následně odráží i ve statistických údajích, které pak znázorňují nejen zvýšená procenta motocyklů v dnešním provozu na pozemních komunikacích, ale i zvýšené počty dopravních nehod motocyklů a jejich řidičů nebo spolujezdců.

4 Vliv právních norem na bezpečnost motocyklistiky

Právní normy týkající se bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích jsou důležité pro řidiče motocyklů a v podstatě i ostatních řidičů. Mělo by být jednou ze základních povinností a zájmem každého řidiče, potažmo řidiče motocyklu, zvládnout tyto pravidla a právní normy už jen proto, abychom se na pozemních komunikacích a v silničním provozu cítili bezpečně a chovali se jako řidiči k sobě ohleduplně. Proto se tato kapitola bude zabývat problematikou bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a s tím spojených právních norem a předpisů..

4.1 Zákon č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích⁴⁴

Na tuto právní normu je nahlíženo jako na jednu z nejzásadnějších a nejdůležitějších právních norem týkajících se této problematiky. „Účelem zákona o silničním provozu je především stanovení podmínek k zajištění bezpečného a v rámci možností též plynulého provozu na pozemních komunikacích. K zabezpečení tohoto úkolu úvodní ustanovení zákona vymezuje jeho věcnou a prostorovou působnost, uvozuje souhrnnou úpravu řízení a pravidel silničního provozu, stanovení základních povinností jednotlivých skupin účastníků tohoto provozu a současně vymezuje působnost a pravomoc jednotlivých orgánů státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích, a to včetně pravomocí Policie České republiky.“⁴⁵

V této kapitole budou popsána vybraná paragrafová znění zákona o provozu na pozemních komunikacích, která se dle mého názoru bezprostředně dotýkají jízdy na motocyklu, protože souvisí jak se stavem motocyklů, který by, pokud bychom chtěli obhajovat bezpečný způsob jízdy, měl být bezvadný, tak s povinnostmi jejich řidičů, kteří musí tyto znění znát a umět v praxi použít.

⁴⁴ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, [online]. [cit.2018-02-26].Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20170701>>.

⁴⁵ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha : Leges, 2016. s. 27.

§ 5 Povinnosti řidiče^{46,47}

Zákon zde určuje povinnosti řidičů motorových i nemotorových vozidel. Ve vztahu k tématu bakalářské práce a s tím souvisejícím způsobem jízdy motocyklistů je důležité zmínit povinnosti řidiče uvedené § 5 odstavci 1, zejména pak:

- **písmeno a)** - kde je psáno - řidič je povinen - užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem,
- **písmeno b)** - věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích,
- **písmeno c)** - přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla nebo fyzickým vlastnostem zvířete.

K odstavci 1 písm. a) autorka Kučerová ve svých komentářích uvádí, že závady na vozidle, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, upravuje s účinností od 1. 1. 2015 ustanovení § 40 vyhlášky č. 341/2014Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, podle které jsou za takové závady považovány mimo jiné i závady

- v osvětlení vozidla - nesvítí-li potkávací nebo brzdové nebo zadní obrysové světlo,
- v netěsnosti nebo neúplnosti výfukového potrubí vozidla nebo zjevný zásah do tohoto potrubí mající vliv na vnější hluk vozidla,
- v poškození nebo deformaci na karoserii nebo podvozku vozidla, včetně řízení a brzd, které může bezprostředně ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,
- ve zjevném úniku paliva nebo oleje,
- jestliže hloubka dezénu pneumatik je menší než 1,6 mm u všech vozidel a u mopedů 1,0 mm nebo jsou na vnějším obvodu pláště trhliny narušující nebo obnažující kostru pneumatiky,

⁴⁶ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Zakonyprolidi.cz* [online]. © 2010-2018 [cit.2018-02-26]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20170701>>.

⁴⁷ ČESKO. Vyhláška č. 341 ze dne 31. prosince 2014, Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, [online]. [cit.2018-03-10]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-341/zneni-20180101>>.

- jsou-li na vozidle závady na brzdovém systému, které by mohly znemožnit účinně zastavit vozidlo nebo hrubé závady v řídicím ústrojí (například zjevné deformace nebo nadměrné vůle).

Za účelem splnění zákonné povinnosti by se měl dle Kučerové každý řidič před jízdou přesvědčit o technickém stavu svého vozidla.⁴⁸

K odstavci 1 písm. b) se Kučerová ve své knize vyjadřuje v tom smyslu, že plné věnování se řízení znamená pro řidiče zabývat se pouze tou činností, která souvisí s řízením vozidla. Jelikož řidičovy schopnosti, odborné znalosti a dovednosti, jeho ochota přizpůsobit se dané dopravní situaci a nevyvolávat na úkor ostatních takové stavy, jsou limitujícími faktory, které by mohly vést ke vzniku dopravní nehody a tím pádem ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.⁴⁹

K odstavci 1 písm. c) autorka Kučerová uvádí: „Vedle jiných okolností je řidič povinen přizpůsobit svoji jízdu technickým vlastnostem vozidla. V dnešní době povětšinou již v provozu nečiní problémy vozidla se špatnou technickou způsobilostí, problém představují spíše nezkušení řidiči za volanty vozidel s vysokým obsahem motoru.“⁵⁰

Výše uvedený názor Heleny Kučerové zaměřuje pozornost nejen na nezkušenost řidičů za volanty vozidel, jak uvádí, ale lze ji i přenést na nezkušenost řidičů za říditky motocyklů s vysokým obsahem motoru a přebytkem výkonu, který se občas stává těmto řidičům osudným.

§ 17 Předjíždění⁵¹

V uvedeném paragrafu, zvláště pak v odstavci 5 je důležité upozornit na to, že řidič motorového vozidla musí při své jízdě neustále vyhodnocovat dopravní situaci, obzvláště při přípravě k předjížděcímu manévru. Při této specifické situaci musí brát

⁴⁸ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha : Leges, 2016. s. 88-91.

⁴⁹ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha : Leges, 2016. s. 92.

⁵⁰ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha : Leges, 2016. s. 92.

⁵¹ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, [online]. [cit.2018-02-26]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20170701>>.

zřetel na rozhledové podmínky nejen před a za svým vozidlem, ale i před vozidlem, které hodlá předjet z toho důvodu, aby se mohl po předjetí bezpečně zařadit před toto předjížděné vozidlo. Také musí hodnotit, aby případně neohrozil nebo neomezil protijedoucí vozidlo. Pokud řidič vyhodnotí dopravní situaci jako nepříznivou pro předjetí, nesmí tento manévr provést, což mu právě ukládá znění tohoto odstavce.

§ 18 Rychlost jízdy

Zákon o provozu na pozemních komunikacích ve vybraném odstavci 1 prakticky vymezuje povinnosti, kdy rychlost jízdy řidič „musí přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.“⁵²

„Rozhled bývá omezen např. v nepřehledné zatáčce nebo před vrcholem stoupání pozemní komunikace. Překážkou ve výhledu může být stavba, vegetace, ale též zaparkované vozidlo nebo autobus v stanici. Za snížené viditelnosti musí jet řidič takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit jím řízené vozidlo na vzdálenost, na jakou má rozhled v dosvitu světlometů.“⁵³

Nepřiměřená rychlost bývá častou příčinou vážných dopravních nehod motocyklistů, stejně jako způsob jízdy, což dokládají i statistické údaje zpracované v této bakalářské práci. Správné vyhodnocení stavu pozemní komunikace a rozhledových podmínek v souvislosti s rychlostí jízdy výrazně závisí na osobních zkušenostech řidiče motocyklu. Obzvláště při projíždění zatáčkou. Musí správně vyhodnotit ve velmi krátkém okamžiku, v jakém stavu se nachází komunikace, jaký je provoz a poté připravit motocykl na náklon do zatáčky a manévr pokud možno bezchybně provést. Také musí počítat s nepředvídatelnými okolnostmi a předvídat je.

⁵² ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, [online]. [cit.2018-02-26].Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20170701>>.

⁵³ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha : Leges, 2016. s. 218.

5 Dopravní nehody motocyklistů v Pardubickém kraji

V úvodu této kapitoly autor seznámí čtenáře s územním rozdělením Pardubického kraje, s jeho lokací v rámci České republiky. Budou zde charakterizovány údaje o rozloze jednotlivých okresů, počtech obyvatel a dopravní infrastruktuře. Další částí kapitoly bude analýza dopravní nehodovosti vycházející z policejních statistik z období let 2012 až 2016, která bude zaměřená především na dopravní nehody s účastí motocyklistů.

5.1 Charakteristika Pardubického kraje

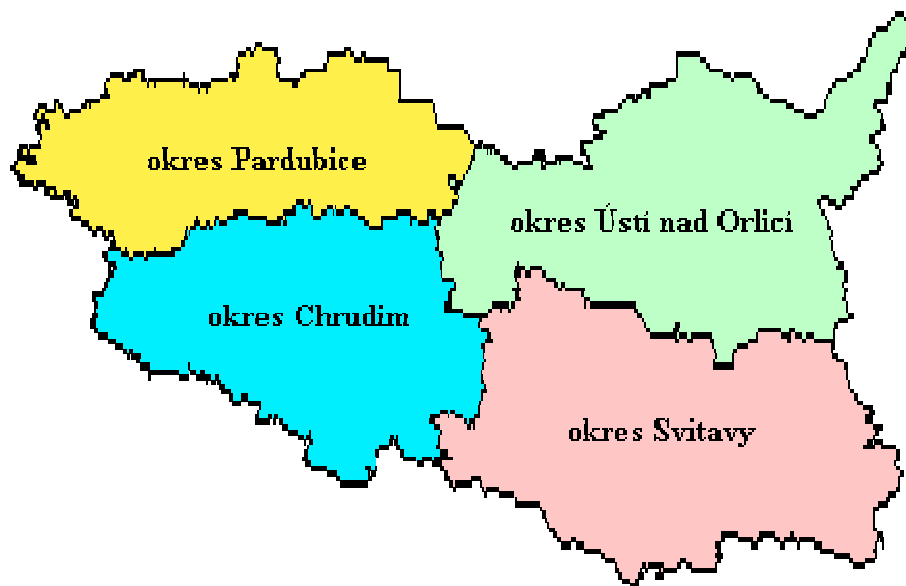
Rozloha

„Pardubický kraj se nachází ve východní části Čech. Polohu kraje dále určují sousedící kraje – Středočeský, Královéhradecký, Olomoucký, Jihomoravský a Vysočina. Spolu s krajem Královéhradeckým a Libereckým tvoří region soudržnosti Severovýchod (tzv. NUTS 2). Část severovýchodní hranice kraje je zároveň i státní česko-polskou hranicí, odtud je kraj ohraničen jižní částí Orlických hor a nejzápadnějšími svahy Hrubého Jeseníku. Jih a jihovýchod je lemován vrchovinnými oblastmi Žďárských vrchů a Železných hor, střed a západ kraje je tvořen úrodnou Polabskou nížinou. Orlické hory, Žďárské vrchy a Železné hory přitom patří k chráněným krajinným oblastem kraje.“⁵⁴

„Svou rozlohou 4 519 km² (5,7 % rozlohy ČR) je Pardubický kraj pátým nejmenším krajem ČR. Nejvyšším bodem kraje je Králický Sněžník (1 424 m n. m.), který je součástí stejnojmenného třetího nejvyššího pohoří České republiky. Centrální a vrcholová část pohoří Králického Sněžníku se zbytky původní vegetace a vrchovištním rašeliništěm byla vyhlášena národní přírodní rezervací. Nejnižší bod kraje se nachází na hladině Labe u Kojic, při západní hranici kraje (201 m n. m.).“⁵⁵

⁵⁴ ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Charakteristika Pardubického kraje* [online]. 2016 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.czso.cz/csu/x/charakteristika-pardubickeho-kraje-udaje-za-rok-2015>>.

⁵⁵ ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Charakteristika Pardubického kraje* [online]. 2016 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.czso.cz/csu/x/charakteristika-pardubickeho-kraje-udaje-za-rok-2015>>.



Obrázek č. 20 Pardubický kraj – rozdělení okresů⁵⁶

Obyvatelstvo

„Pardubický kraj složený ze čtyř okresů – Chrudim, Pardubice, Svitavy a Ústí nad Orlicí – měl k 31. 12. 2015 celkem 451 obcí (6. nejvyšší počet obcí mezi 14 kraji ČR) s 3. nejmenší průměrnou rozlohou katastru obce 10,0 km² a 3. nejnižším průměrným počtem 1 144 obyvatel na 1 obec. V obcích s méně než 500 obyvateli žije 13,5 % obyvatelstva kraje. Podíl obyvatel v obcích od 500 do 1 999 obyvatel nyní činí 24,9 %. V obcích od 2 000 do 9 999 obyvatel je podíl obyvatel v kraji 22,3 %. Podíl obyvatel v obcích nad 10 000 obyvatel se v posledních letech snížil, ke konci roku 2015 činil 39,2 %. Krajskou metropoli Pardubice obývá 17,4 % obyvatel kraje. V kraji je celkem 38 měst, ve kterých žije 61,8 % obyvatel kraje. Třemi největšími městy Pardubického kraje jsou Pardubice, Chrudim a Svitavy. K 31. 12. 2015 v kraji žilo 516 149 obyvatel, což představuje 4,9 % celkového počtu obyvatel ČR.

⁵⁶ ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Charakteristika Pardubického kraje* [online]. 2014 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: < https://www.czso.cz/csu/x/charakteristika_pardubickeho_kraje_udaje_za_rok_2004->.

Nejlidnatějším okresem Pardubického kraje je okres Pardubice, následují okresy Ústí nad Orlicí, Svitavy a Chrudim.⁵⁷

Dopravní infrastruktura

„Příslibem pro další rozvoj Pardubického kraje je jeho výhodná poloha z hlediska dopravního spojení. Územím kraje prochází 540 km železničních tratí, přičemž k nejvýznamnějším železničním uzlům patří města Pardubice a Česká Třebová, která tvoří součást mezinárodní železniční magistraly Berlín – Praha – Brno – Vídeň. Na hlavní koridor jsou v Pardubicích napojeny celostátně významné trati ve směru na Liberec a přes Chrudim a Hlinsko na Havlíčkův Brod. Současná silniční síť měří 3 598 km, z toho dálnice 13 km, silnice I. třídy mají délku 459 km a silnice II. třídy 913 km. Nejvýznamnější tranzitní proud prochází územím kraje po silnici č. I/35 ve směru jihovýchod – severozápad; přes Moravskou Třebovou, Svitavy, Litomyšl, Vysoké Mýto a Holice míří ke Hradci Králové. Důležitá je také silnice č. I/37, směřující od severu přes Pardubice a Chrudim ke Žďárci nad Doubravou. V Chrudimi se kříží se silnicí č. I/17 ve směru Čáslav – Heřmanův Městec – Hrochův Týnec – Zámorsk. Délka dálnice D11 na území kraje činí 9 km a 4,2 km dálnice II. třídy D35. V letecké dopravě hraje rozhodující úlohu mezinárodní letiště v Pardubicích s vojenským a civilním provozem. K říční dopravě slouží v kraji pouze krátký splavný úsek řeky Labe do Chvaletic, splavnění Labe až do krajského města bylo zatím odloženo. K zajímavým turistickým sezónním atrakcím patří říční osobní doprava na trase Kunětice – Pardubice – Srnojedy.⁵⁸

Cestovní ruch a sport

„Pardubický kraj má mnohé předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu. Má krásnou přírodu rovinného i horského charakteru, příznivé klima a množství příležitostí ke koupání, provozování vodních sportů, pro pěší turistiku, cykloturistiku a zimní sporty. K turisticky atraktivním oblastem patří zejména severní a východní část okresu Ústí nad Orlicí – podhůří Orlických hor, zejména areály Buková hora a Dolní Morava. Rovněž v chrudimském okrese, zejména v jeho jižní a jihozápadní části, je řada turistických center. K nejnavštěvovanějším patří okolí Sečské přehrady, oblasti

⁵⁷ ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Charakteristika Pardubického kraje* [online]. 2016 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.czso.cz/csu/xe/charakteristika-pardubickeho-kraje-udaje-za-rok-2015>>.

⁵⁸ ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Charakteristika Pardubického kraje* [online]. 2016 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.czso.cz/csu/xe/charakteristika-pardubickeho-kraje-udaje-za-rok-2015>>.

u Horního Bradla, Bojanova či Křižanovic ležící v Železných horách. Z oblasti sportu je nejznámější areál pardubického závodiště, místo konání Velké pardubické steeplechase. Milovníci vůně benzínu a silných strojů si zase vybaví tradiční motocyklové závody o „Zlatou přilbu České republiky“. I v mnoha dalších sportovních odvětvích hraje Pardubický kraj prim. Pardubické extraligové hokejové družstvo se stalo líhní hokejových talentů světového formátu. A na zdejší tenisové kurty vzpomínají skoro všechny naše hvězdy bílého sportu, neboť tenisová „Pardubická juniorka“ otvírá mladým talentům brány do světa vrcholového sportu.“⁵⁹

5.2 Statistika dopravní nehodovosti v Pardubickém kraji

Analýza statistických údajů vychází z policejních statistik Dopravní policie České republiky a to v období od roku 2012 až do roku 2016, především v lokalitě Pardubického kraje. Je zaměřena nejen na dopravní nehodovost s účastí motocyklistů, počty usmrcených a zraněných osob, počty řidičů jedoucích pod vlivem alkoholu, ale vzhledem k zaměření bakalářské práce, zabývající se pohledem na bezpečný způsob jízdy motocyklistů, je z celkových statistických údajů vyjmuto i několik údajů souvisejících s dopravními nehodami zaviněnými způsobem jízdy motocyklistů. Jedná se o nepřiměřenou rychlostí jízdy, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob jízdy.

5.2.1 Přehled údajů ze statistik Dopravní policie ČR

V následující tabulce jsou statistické údaje vyjmuté z Přehledů o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v období od roku 2012 do roku 2016, které každoročně vydává Ředitelství služby dopravní policie.

⁵⁹ ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Charakteristika Pardubického kraje* [online]. 2016 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.czso.cz/csu/xe/charakteristika-pardubickeho-kraje-udaje-za-rok-2015>>.

Tyto vyjmuté údaje pro názornější přehled charakterizují součet statistických dat všech kategorií motocyklů uvedených v přehledu o nehodovosti a jsou zaměřeny především na lokalitu Pardubického kraje, který je rozdělen na čtyři okresy:

- okres Pardubice
- okres Chrudim
- okres Ústí nad Orlicí
- okres Svitavy

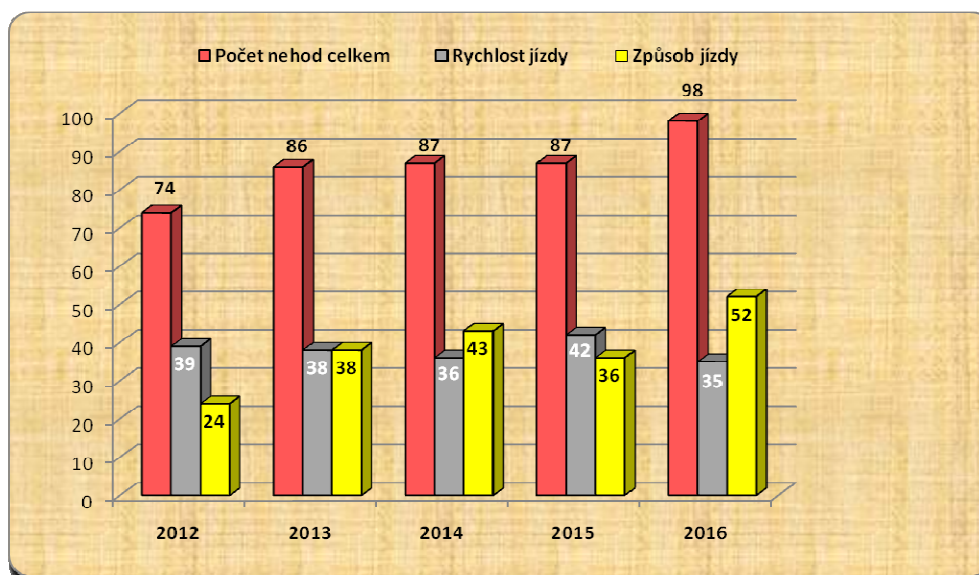
Tab. 1: Celkový přehled počtu nehod motocyklů a příčiny zavinění v období 2012 – 2016 v Pardubickém kraji

Pardubický kraj	2012	2013	2014	2015	2016
Počet nehod	74	86	87	87	98
Usmrceno	6	4	0	5	0
Zraněno	79	80	100	83	110
Nepřiměřená rychlost jízdy	39	38	36	42	35
Nesprávné předjíždění	4	6	4	5	6
Nedání přednosti v jízdě	7	4	7	4	5
Nesprávný způsob jízdy	24	38	43	36	52
Alkohol	8	3	1	2	8

Statistické údaje zanesené do následujícího grafu přehledně znázorňují nejen vývoj dopravní nehodovosti motocyklů v letech 2012 - 2016, ale také vybrané údaje charakterizující dopravní nehody způsobené různými způsoby jízdy na motocyklech v Pardubickém kraji.

Tyto údaje jsou součtem ze všech kategorií motocyklů, které jsou v policejních statistikách uváděny. To znamená, že jde o součet údajů z kategorií Moped, Malý motocykl do 50 cm³ a kategorie Motocykl, což jsou motocykly, které mohou řídit řidiči s oprávněním skupiny „A“.

Graf 1: Vývoj specifikovaných údajů v období 2012 – 2016 v Pardubickém kraji



Jsou zde specifikovány údaje o celkovém počtu dopravních nehod. Údaje o dopravních nehodách zaviněných vlivem rychlosti jízdy, což je dle statistických informací přiřazováno především k oblastem nepřizpůsobení rychlosti jízdy dopravně technickému stavu vozovky. Též jsou v grafu znázorněny počty dopravních nehod způsobených vlivem způsobu jízdy, kam lze zařadit například jízdu po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem či nehody, kdy se řidič nevěnoval plně řízení motocyklu nebo nezvládl jiným způsobem řízení svého stroje.

5.2.2 Vyhodnocení statistických údajů

Analýzou statistických údajů z roku 2012 bylo zjištěno, že v Pardubickém kraji došlo v tomto roce k 74 dopravním nehodám, při kterých bylo usmrceno 6 osob, zraněno 79 osob a při řízení motocyklu požilo alkoholické nápoje 8 řidičů motocyklu. Rychlost dopravně technickému stavu vozovky nepřizpůsobilo 39 řidičů motocyklů, nesprávným způsobem předjížděli 4 řidiči a přednost v jízdě vozidlu nedalo 7 řidičů. Dopravní nehody zaviněné nesprávným způsobem jízdy, který je možno specifikovat, jak je uvedeno v předchozí kapitole, jako jízdu po nesprávné straně vozovky, nevěnování se plně řízení motocyklu či nezvládnutí řízení vlivem svých schopností, způsobilo 24 řidičů.

V roce 2013 v Pardubickém kraji zavinili motocyklisté celkem 86 dopravních nehod, při kterých zemřely 4 osoby, bylo zraněno 80 osob a před anebo během jízdy požili alkohol 3 řidiči motocyklů. Dopravní nehodu zaviněnou vlivem nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu komunikace zavinilo 38 řidičů, nesprávně předjíždělo s následkem dopravní nehody celkem 6 řidičů, přednost v jízdě nedali 4 řidiči a nesprávným způsobem jízdy zavinili nehodu 43 řidiči.

V roce 2014 bylo zaviněno řidiči motocyklů celkem 87 dopravních nehod. Při žádné z nich nebyl nikdo usmrcen, ale jak je patrné z tabulky 1, výrazně vzrostl počet zraněných osob na 100, což bylo oproti předchozímu roku o 20 osob více. Naopak dopravní nehodu, při které byl příčinou vzniku alkohol, zavinil pouze 1 řidič, což je například proti roku 2012 o 7 řidičů méně. Dopravní nehody zaviněné vlivem rychlosti jízdy způsobilo celkem 36 řidičů, vlivem nesprávného předjíždění zavinili 4 řidiči, vlivem nedání přednosti zavinilo 7 řidičů a vlivem nesprávného způsobu jízdy způsobili dopravní nehodu 43 řidiči, což je z přehledu z tabulky 1 druhý nejvyšší údaj týkající se dopravních nehod zaviněných způsobem jízdy.

Rok 2015 se dle přehledu statistických údajů v tabulce 1 nijak výrazně neodlišoval od průměru let 2012 a 2013. Celkem bylo v tomto roce zaviněno motocyklisty 87 dopravních nehod. V souvislosti s dopravními nehodami motocyklistů bylo usmrceno celkem 5 osob, zraněno 83 osob a jízdou pod vlivem alkoholu zavinili 2 řidiči dopravní nehodu. Vlivem nepřiměřené rychlosti jízdy zavinilo dopravní nehodu o 6 řidičů více, než v předchozím roce 2014, to znamená 42 řidiči.

Vlivem nesprávného předjíždění zavinilo dopravní nehodu 5 řidičů, nedáním přednosti jinému vozidlu 4 řidiči a nesprávným způsobem jízdy 36 řidičů.

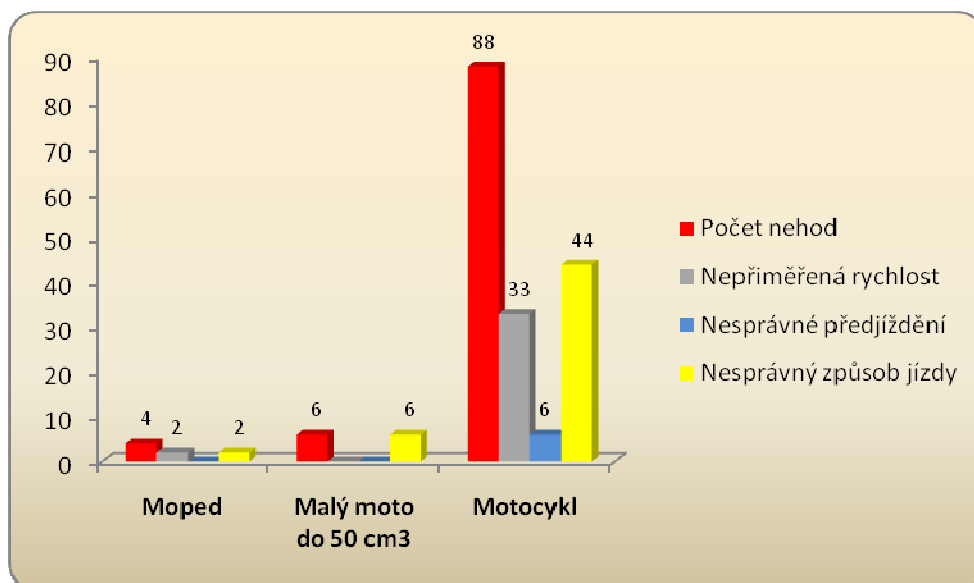
Statistické údaje z roku 2016 charakterizují, že tento rok byl výrazný zvýšenou nehodovostí - 98 dopravních nehod zaviněných motocyklisty, což je proti předchozím rokům nárůst o celkem 11 dopravních nehod. I když v tomto roce nebyla usmrcena žádná osoba vlivem dopravní nehody motocyklu, přesto proti předchozímu roku prudce vzrostl počet zraněných osob na cifru 110, což je o 27 osob více, než v roce 2015. Podobný vývoj můžeme sledovat v analýze roků 2013 a 2014. Další vzrůst, o 6 osob, je patrný i v případě zavinění dopravních nehod vlivem alkoholu, ke kterým došlo v 8-mi případech. Nepřiměřenou rychlostí zavinilo dopravní nehodu celkem 35 řidičů, nesprávným předjížděním celkem 6 řidičů a nedáním přednosti v jízdě 5 řidičů. Vlivem nesprávného způsobu jízdy zavinili dopravní nehodu celkem 52 řidiči, z čehož je patrné, že tímto způsobem vzniklo o 16 dopravních nehod více, než v předchozím roce.

Rok 2016 byl specifický vysokým nárůstem dopravních nehod. Proto pro bližší charakteristiku byla vytvořena Tabulka 2 a z ní v podobě názorného a přehledného grafického znázornění Graf 2. V uvedené Tabulce 2 a Grafu 2 jsou znázorněny údaje, prezentované Policií ČR v Přehledu o nehodovosti, týkající se Pardubického kraje.

Tab. 2: Přehled podle vozidla viníka a vybrané příčiny zavinění v roce 2016

2016 přehled podle vozidla viníka a příčiny	Moped	Malý moto do 50 cm³	Motocykl
Počet nehod	4	6	88
Nepřiměřená rychlost	2	0	33
Nesprávné předjíždění	0	0	6
Nesprávný způsob jízdy	2	6	44

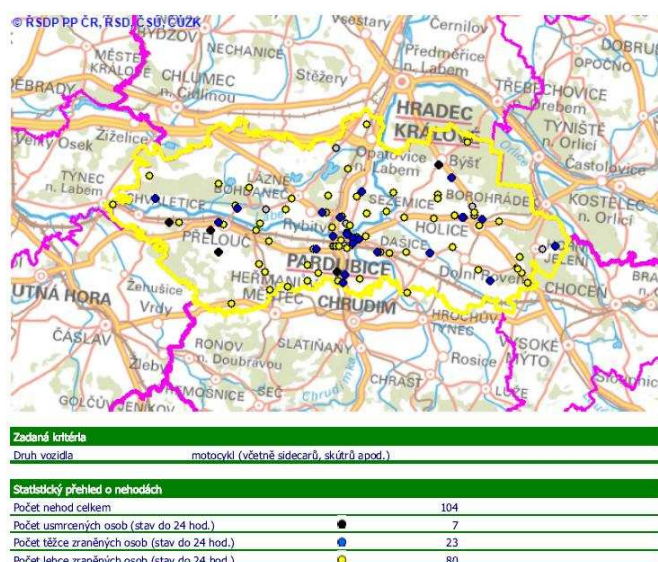
Graf 2: Přehled podle vozidla viníka a vybrané příčiny zavinění v roce 2016



Jak je uvedeno výše, bylo v roce 2016 zpracováno celkem 98 dopravních nehod. Z výše uvedené Tabulky 2 a Grafu 2, v roce 2016 došlo při pohledu na jednotlivé kategorie motocyklů ke 4-em dopravním nehodám, které zavinili řidiči mopedů, 6-ti dopravním nehodám zaviněným řidiči malých motocyklů do objemu motoru 50 cm³ a 88-mi dopravním nehodám zaviněných řidiči tak zvaných „Velkých“ motocyklů, k jejichž řízení je třeba oprávnění skupiny „A“. Další statistické údaje týkající se zavinění dopravních nehod vlivem nepřiměřené rychlosti jízdy, nesprávného předjíždění a nesprávného způsobu jízdy jsou zde také pro jejich charakter znázorněny, který spadá do kategorie způsobu jízdy na motocyklu a tudíž i účelně zaměřuje pohled čtenáře na problematiku bezpečného způsobu jízdy na motocyklu, který je podstatou této práce. Z grafického znázornění je nanejvýš patrné, že největší poměr zavinění všech dopravních nehod na motocyklech nesou především řidiči „Velkých“ motocyklů.

6 Vliv bezpečného způsobu jízdy motocyklistů na vznik dopravní nehody

Hlavním smyslem této kapitoly bylo najít a zabývat se konkrétním vybraným úsekem, který by byl specifický vysokým nárůstem dopravních nehod motocyklů v dané lokalitě Pardubického kraje a navrhnout bezpečnostní opatření směřující k ochraně života a zdraví motocyklistů při jízdě a zabránit tak případným rizikům směřujícím ke vzniku dopravních nehod. Provedením analýzy statistických údajů, získaných ze zdrojů Dopravní policie České republiky, se nepodařilo žádný takový úsek specifikovat. Z analýzy statistických údajů vzešel, dle mého názoru, najevo pouze fakt, že nehodovost motocyklistů roste přímou úměrou s hustotou provozu. Nejvyšší stupeň nehodovosti se většinou nachází v blízkosti měst, což je zapříčiněno jednak hustotou komunikací, nárůstem dopravy a také v neposlední řadě hustotou osídlení obyvatelstvem. Tento můj názor potvrzuje i mapa na Obrázku č. 21, na které je, jako příklad, znázorněna hustota dopravních nehod s účastí motocyklisty v Pardubickém okrese v období let 2012 - 2016.



Obrázek č. 21 Přehled nehod v silničním provozu v okrese Pardubice⁶⁰

⁶⁰ MINISTERSTVO DOPRAVY, CDV, v.v.i.. *Přehled nehod v silničním provozu v obvodu vybraného správního území* [online]. © 2006 [cit. 2018-01-08].

Dostupné z WWW: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Reports.aspx?S_IdUzemi=CZ0532&S_Zavineni=&S_DruhNehody=&S_CisSilnice=&S_TrSilnice=&S_DatumDo=2016/12/31&S_PocetVozidelSign=&S_DatumOd=2012/01/01&S_Unik=&S_Type=03&S_PocetVozidel=&S_Viditelnost=&S_IdUzemiType=okres&S_LID=dcece85f-32b6-4637-b4cf-66557262abd7&S_DruhVozidla=2&S_Alkohol=&S_Lang=cz&WinName=pdf_app>.

A právě z těchto důvodů byly vybrány dvě dopravní nehody motocyklistů, které čtenářům přiblíží, jakým způsobem tento druh dopravních nehod vzniká a jaké jsou následky a dopady na jejich účastníky. Každá z těchto dopravních nehod se odehrála v jiné době a za jiných okolností a proto bude i posouzeno, jak v průběhu let postupoval pokrok, týkající se bezpečnosti motocyklistů, kupředu.

Po popisu dopravních nehod bude provedena analýza vzniku, průběhu a následků obou dopravních nehod a následně bude proveden teoretický návrh řešení, jak by bylo možné těmto nehodám předejít z hlediska bezpečného způsobu jízdy motocyklistů.

6.1 Případy z praxe (dvě dopravní nehody motocyklistů)

1. případ - dopravní nehoda motocyklistky, ke které došlo v roce 1926

Jde o případ, který je čerpán z knihy: Lída Horská: Deník motocyklistky 1926, kdy motocyklistka Lída Horská se stala účastnicí dopravní nehody, při které se při jízdě se svým motocyklem střetla s protijedoucím nákladním vozidlem v pozdních večerních hodinách. K této dopravní nehodě lze dodat snad i skutečnost, že dle autora knihy, ze které byla tato událost čerpána, se jedná o zřejmě historicky první dopravní nehodu „ženy - motocyklistky“ v tehdejší Československu, která skončila smrtelným zraněním účastnice, jelikož v té době nebylo obvyklé, aby žena vlastnila a dokonce řídila motocykl.

„Výše uvedená motocyklistka jela dne 18. srpna 1926 po silnici od obce Stehelčevy směrem na Prahu a jak uvádí František Javůrek, coby svědek u Zemského trestního soudu v Praze, který jel na svém motocyklu s ní: „Než jsme vyjeli, žádal jsem Horskou, aby, ježto já měl špatné světlo, jela za mnou a svítila mi na cestu. Ona totiž měla karbidovou lampu rozsvícenu, na což se zcela dobře pamatuji. Ovšem je možno, že jí cestou shasla, ježto ve mém deníku má několikrát poznamenáno, že ji lampa zlobí. Horská ale mé žádosti, aby jela za mnou, nevyhověla, nýbrž mne předjela a jela přede mnou ve vzdálenosti asi 250 metrů, která se však pak zvětšila, když jsem utrpěl defekt na přední gumě, a pak se mi ztratila docela. Shledal jsem se s ní až na místě neštěstí. Ležela pod levým zadním kolem nákladního automobilu, hlavou ven.

Motocykl její ležel pod předními koly automobilu. Automobil stál na pravé straně silnice, předkem natočen do levé. Z toho soudím, že jel po nesprávné straně a spatřiv motocykl v poslední chvíli uhnul na levou stranu. Že auto tak skutečně stálo, mohou ostatně dosvědčiti mlékař Štrohbach z Liboce se svou ženou, kteří, když chtěli Horskou odvézti, musili se se svým autem vyhnouti doprava. Světlo automobilu bylo jen jedno na prostředku a bylo dosti matné. Silnice na tom místě je rovná, asi 9m široká, krytá vysokými lipami. Měsíc sice svítil, ale pod stromy je tma.“ Jedině Javůrkovo svědectví totiž dnes ukazuje, co nehodě předcházelo: Lída narazila na pravou stranu chladiče pětítunky Praga typu N, kterou řídil František Rus z Knovíze, tehdy třiatdvacetiletý. Nákladní automobil jel z Prahy do Slaného, údajně rychlostí 16 km/h a byl důkladně vytížen: Vedle dvou tun různého zboží (spis na jiném místě uvádí i 64q) přepravoval též povozníka Jaroslava Vacka, jenž byl jeho majitelem, a další tři cestující. Vůz byl osvětlen jedinou karbidovou lampou uprostřed chladiče; Vacek sice mluvil o elektrické či karbidové svítilně, kterou prý držel v ruce a svítil jí skrz přední sklo, protože však seděl vlevo od Rusa, na kritické straně to obrys vozu nemohlo vyznačit. Měsíc dosáhl první čtvrti o dva dny dříve, 16. srpna 1926, a chystal se zapadnout kolem půlnoci. Slunce kleslo pod obzor dvě minuty před čtvrt na osm; o dvě hodiny později právě končil astronomický soumrak a pod stromy musela být řádná tma. Ke srážce (dle četnictva) došlo na Dlouhé míli poblíž kilometru 11,4, zřejmě nedaleko potravní čáry. Lída narazila na pravou stranu chladiče nákladního auta, přeletěla jeho kabinu - bylo jen 180cm vysoké - a skončila pod plnou gumou zadního kola. Dle pitevního protokolu zemřela zakrvácením do dutiny břišní z rozdrčení jater a tříštěného mnohonásobného zlomení pánve a dalších zranění v břišní dutině. Dále měla vykloubené pravé zápěstí, roztrženou pravou plíci, zlomené X. žebro vpravo a další oděrky a podlitiny.“⁶¹

2. případ - dopravní nehoda motocyklisty, ke které došlo v roce 2017

V tomto případě jde o ten druh dopravní nehody, kdy se sportovní duch společně s mladickou nerozvážností spojí s dostatečnou dávkou cílevědomosti, vysokým sebevědomím a nedostatkem zkušenosti, která je mladým motocyklistům vlastní.

⁶¹ KRÁLÍK, J. *Lída Horská: Deník motocyklistky 1926*. Praha : Grada Publishing, a.s., 2012. s. 103 - 104.

K dopravní nehodě došlo na jaře, v květnu roku 2017, okolo 15-té hodiny, poblíž obce Opatovice nad Labem. Na konci obce, kde se nachází malá okružní křižovatka, je napojena spojovací pozemní komunikace vedoucí k obci Čeperka a také k podjezdu pod hlavním tahem čtyřproudové pozemní komunikace první třídy číslo 37, spojující města Hradec Králové a Pardubice. A právě do míst k výše zmíněnému podjezdu, je tato spojovací komunikace sváděna plynulou levotočivou, dalo by se říci „sportovní - okružovou“ zatáčkou, kterých je v naší krásné republice jistě dostatek i na jiných místech. Dle své zkušenosti bych uvedl, že i tam nejspíše bývají často viditelné podobné situace, jako ta, která zde bude popsána.

V tomto místě se řidiči motocyklu Suzuki SV 650, při průjezdu levotočivé zatáčky, vlivem nepřizpůsobení rychlosti jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla, stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace a dalším okolnostem, které mohl předvídat, smeklo přední kolo jeho stroje a došlo k pádu na levou stranu. Motocykl dále pokračoval vlivem odstředivé síly ve směru k blízkému kolejišti a jeho řidič ho následoval. Následně se motocykl po překonání kolejiště zastavil v trávě. Řidič si při překonávání železničních kolejí způsobil lehké zranění hýždí a drobné oděrky na dolních končetinách. Celá událost je o to zajímavější, že je z části zachycena na videozáznamu a tím máme i možnost tuto událost posoudit ze snímků pořízených z videozáznamu, (Příloha I a II).^{62,63}



Obrázek č. 22 Pád motocyklisty

⁶² ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, [online]. [cit.2018-02-26].Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20170701>>.

⁶³ ČESKO. Zákon č. 141 ze dne 9 prosince 1961, Zákon o trestním řízení soudním (trestní řád), [online]. [cit.2018-02-26]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1961-141/zneni-20180103>>.

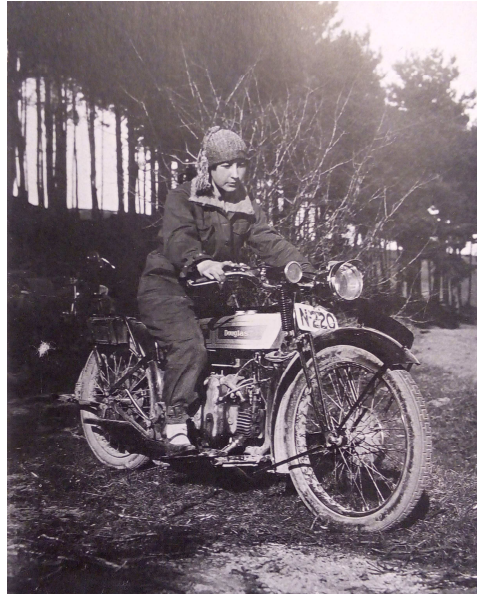
6.2 Analýza praktických příkladů dopravních nehod z hlediska bezpečného způsobu jízdy

6.2.1 Analýza 1. dopravní nehody

Jak je patrné, k první dopravní nehodě došlo v roce 1926, kdy byla motocyklistika v tehdejší Československu brána jako něco nového. Motocykly již v té době dokázaly po silnicích uhánět rychlostí mnohdy i přes 100 km/h a to byl, vzhledem k tehdejší povinné výbavě motocyklu, ale i jejich řidičů, velký nepoměr ve vztahu k bezpečnosti motocyklistů i ostatních účastníků provozu. Když uvážíme, že se v té době používala jako jediný ochranný prvek hlavy motocyklisty při jízdě kožená kukla, zřídka kdy ochranné brýle a na ochranu rukou občas obyčejné rukavice, nelze se divit tomu, že po pádu motocyklisty ze stroje docházelo k těžkým zraněním, ve většině případů s následkem smrti.

Z popisu události je patrné, že řidička mohla jet i rychlostí okolo 70 km/h. Když uvážíme, že jela v poměrně pokročilé večerní době a s trochou dobré vůle s „chabým“ osvětlením, ne-li bez osvětlení, tak z dnešního pohledu by šlo její jednání charakterizovat jako více než riskantní. Ovšem vzhledem k poměrům tehdejší, její způsob jízdy nebyl nic neobvyklého. Vždyť nejsme více než 30 let od dob, kdy se na malých motocyklech smělo jezdit bez ochranné přilby a tenkrát nám to také nepřipadalo nijak zvláštní, naopak, bylo to velice pohodlné a nikdo z tehdejších řidičů se nepozastavil na tím, jak je to vlastně nebezpečné. Dalším aspektem je poznatek, že tehdy na osvětlení nedbali jen motocyklisté, ale i ostatní účastníci provozu. Zcela určitě to bylo zapříčiněno tím, že jednotlivé technologie, ale i právní normy, zabývající se způsoby, jak ochránit řidiče nejen motocyklů, stály v některých zemích ještě na počátcích svého vzniku. Proto v případě příčiny vzniku této dopravní nehody hrála, dle mého názoru, nemalou roli způsob a rychlost jízdy a jak bychom dnes řekli, její nepřizpůsobení povětrnostním a rozhledovým podmínkám, potažmo i schopnostem řidičky a vlastnostem motocyklu.

Určitý díl zde hrála i zkušenost řidičky, obezřetnost a umění předvídat neočekávané okolnosti, což jsou v podstatě stejné příčiny, za kterých vznikají dopravní nehody motocyklistů v určitých situacích i dnes.



Obrázek č. 23 Lída Horská - dobová fotografie⁶⁴

6.2.2 Analýza 2. dopravní nehody

Pokud bychom měli analyzovat příčiny vzniku této dopravní nehody, je jistě na místě připomenout, dle mého názoru, v těchto případech nejdůležitější faktor, který má zásadní vliv na vznik dopravních nehody tohoto charakteru a tím je „lidský faktor“. Bohužel nejen statistiky zhodnocují, že právě lidský faktor bývá ve velké míře největším viníkem dopravních nehod a nejen motocyklistů. V tomto případě bylo na vině nedostatek zkušenosti a předvídativosti.

Snad, kdyby řidič prošel některou z mnoha motoškol, kde si každý motocyklista může na bezpečných okruzích vyzkoušet, jak reaguje jeho stroj v zatáčkách i na rovinách, jaké má jeho stroj limity, jaké jsou limity pneumatik, které používá, a nejen to, mohl by si bezpečně vyzkoušet i své fyzické a psychické možnosti, jistě by pak nabyl dojmu, že už při nájezdu do zatáčky, kde dostal smyk, jel nejspíš vyšší rychlostí. Z pohledu na fotografie pádu by se dalo předpokládat, že se řidič následně po náklonu do zatáčky mohl obávat, že zatáčku neprojde a proto motocykl ještě více sklonil, přibrzdil si přední brzdou a tím dostal do smyku přední kolo, což je vidět i na prvních snímcích (Příloha I), po kterém následoval pád (Příloha II).

Tuto mou teorii podporuje i kolektiv autorů, který v knize *Dokonalá jízda na motocyklu*, uvádí: „Jízda v zatáčkách a s tím spojené náklony jsou jedním z pádných důvodů vzniku motorkářských závislostí. Řezat zatáčky v poloze téměř rovnoběžné se

⁶⁴ KRÁLÍK, J. *Lída Horská: Deník motocyklistky 1926*. Praha : Grada Publishing, a.s., 2012. s. 28.

silnicí - tot' sen každého jezdce. Kdo se však chce naučit a neustále se v tomto směru zlepšovat, musí znát i základy fyziky a mechaniky jízdy. Velmi důležitou roli zde hraje odstředivá síla, jejíž velikost závisí na poloměru zatáčky a rychlosti.“⁶⁵

„Nácvik a trénink zatáček doporučujeme provádět třífázovým stylem podle návodu profesora Hanse Eberspächera.

1. fáze: Zatáčku uvedeme stočením pohledu do požadovaného směru.
2. fáze: Koleno uvnitř zatáčky posuneme lehce dopředu (o 2-3 cm); současně s tím nám poklesne pravé rameno a provedeme tak lehký přesun do vnitřku zatáčky.
3. fáze: Povolíme sevření stehů a uvolníme držení řidítek. Pouze tak ucítíme včas všechny pohyby motocyklu a v případě počátku pádu budeme moci rychle reagovat. Takže shrnuto: v pravé zatáčce se díváme doprava, zatlačíme pravou rukou do řidítek a přesuneme dopředu pravé koleno. V levé zatáčce postupujeme analogicky.

Z letitých zkušeností vyplývá, že bez tréninku není většina lidí schopna včas zaznamenat náklony do 20°. Žádný div tedy, že nezkušení jezdci takový náklon vůbec nepostřehnou“⁶⁶

6.3 Komparace obou popsaných dopravních nehod

V předchozích kapitolách byly popsány a analyzovány dvě dopravní nehody motocyklistů. Z jejich popisu je patrné, že se každá odehrála v jiné době. K první dopravní nehodě došlo v srpnu roku 1926 a druhá dopravní nehoda vznikla v květnu roku 2017. Řidičem motocyklu první nehody byla mladá žena, zatím co motocykl u druhé dopravní nehody řídil mladý muž. Při první dopravní nehodě došlo vlivem snížené viditelnosti a nedostatečné světelné výbavy motocyklu k čelnímu nárazu do nákladního vozidla, zatím co v případě druhé dopravní nehody došlo vlivem nepřiměřené rychlosti jízdy k pádu motocyklisty při průjezdu levotočivou zatáčkou. Ale s ohledem na zaměření bakalářské práce je dle mého názoru nejpodstatnější především popis způsobu jízdy a charakteristika vlastností obou řidičů. Mnozí by jistě namítli, že vzhledem k rozdílným časům obou dopravních nehod je toto porovnání bezpředmětné, ale pokud bychom objektivně hodnotili obě dopravní nehody, došli

⁶⁵ KOLEKTIV AUTORŮ. *Dokonalá jízda na motocyklu*. České Budějovice : KOPP, 2008. s. 77.

⁶⁶ KOLEKTIV AUTORŮ. *Dokonalá jízda na motocyklu*. České Budějovice : KOPP, 2008. s. 78-79.

bychom k závěru, že fyzikální faktory jízdy na motocyklech jsou stále neměnné, ať se jedná o dobu, kdy byly motocykly na počátcích svého vzniku a rozvoje, či dnes v době, kdy světu vládou počítačové technologie. Tím spíš, že stále mezi nejdůležitější faktory ovlivňující bezpečnou jízdu patří - obezřetnost, předvídavost, zkušenost, sebekázeň, ohleduplnost, defenzivní způsob jízdy řidičů, respektování zákonů a dopravního značení a v neposlední řadě i předepsaná a funkční výbava jak motocyklistů, tak jejich strojů.⁶⁷

Na základě těchto údajů si lze dovodit, jak šel pokrok v ochraně motocyklistů kupředu, co bylo třeba vyzkoumat, aby se mohl zodpovědný motocyklista aspoň z části cítit na svém motocyklu, ač je tento pojem relativní, bezpečně.

6.4 Obecný pohled na osobnost řidiče motocyklu

„Současná silniční doprava ilustruje konflikt mezi technikou a lidskými možnostmi. Motorová vozidla se neustále zdokonalují, rozrůstá se silniční síť, přibývají kilometry dálnic a neúměrně vzrůstá hustota provozu. Nároky na psychosomatickou zdatnost řidiče stouply natolik, že se do popředí dere otázka, do jaké míry jim je člověk schopen čelit.“⁶⁸

„Podle Sradlinga a Meadowse jsou činnosti dnešního řidiče založeny na dovednostech řízených pravidly. Jsou rozděleny do třech fází, kterými musel projít každý začínající řidič.

- 1. Fáze technického zvládní** - začínající řidič se učí, jak ovládat a manévrovat s vozidlem a postupně zvládá základní úkony: nastartování, rozjezd, zastavení apod. Až do dosažení dobré úrovně se řidič cítí nejistý.
- 2. Fáze čtení silnice a dopravního značení** - řidič se učí, jak rozpoznávat nesignalizované a nečekané aktivity ostatních účastníků provozu a jak zvládat špatně odhadnuté situace a neobvyklé silniční podmínky.
- 3. Fáze vyjadřovací** - řidič stylem své jízdy vyjadřuje svou osobnost, postojové a motivační charakteristiky. Jeho styl se mění podle jeho stáří, zkušeností a podle toho, zda se jedná o muže či ženu. Dle úsloví McFarlanda:

⁶⁷ ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 3. srpna 2016, Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, [online]. [cit.2018-02-26]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250/zneni-20170701>>.

⁶⁸ HAVLÍK, K. *Psychologie řidiče*. Praha: Portál s.r.o., 2005. s. 11.

„Člověk řídí tak, jak žije“ a „žije tak, jak řídí“. Je-li způsob řízení ovlivňován postojem, který je nesprávný, stává se řidič nebezpečným.“⁶⁹

„S rozvojem motorizmu se smysl cestování poněkud mění, cestuje se i za zábavou, či jen pro radost a potěšení z jízdy. Tento trend tzv. bezstarostné jízdy začal v šedesátých letech v USA a postupně se rozšiřuje i u nás, kdy se stále více vyjíždí pouze pro radost a potěšení z jízdy, eventuálně pro nabuzení adrenalinu či odreagování stresu především při motorkářských jízdách křížem krážem krajinou v běžném silničním provozu, kdy sama cesta je cílem.“⁷⁰

„Jízda na motocyklu je namáhavá. Jezdec téměř bez ochrany vystaven náporu větru a počasí, musí se neustále soustředit na jízdu, nesmí ani na vteřinku polevit v pozornosti, takže je neustále ve stresu.“⁷¹

Na řidiče motocyklu jsou, dle mého názoru, už z podstaty kladeny vyšší nároky. Vždyť motocykl je podle odborné literatury na celém světě, až na výjimky, kategorizováno jako vozidlo „jednostopé“ a z toho vyplývá, že jeho řidič musí vždy počítat s důležitou vlastní schopností, a tou je udržení a zvládnutí rovnováhy a s tím spjaté ovládnutí motocyklu. Pokud se tyto základní dovednosti nedokáže naučit, nemá na motocyklu co dělat. Dalšími neméně důležitými vlastnostmi motocyklisty jsou i rozhodnost, rychlost reakce, předvídatost situací v provozu, odpovědnost za svého spolujezdce a vysoká míra sebeovládání, která je svázána se schopností ovládat i zvýšenou dávkou adrenalinu, který dle mých zkušeností zanechává svou stopu v každém motocyklistovi, který má tento druh dopravy v oblibě. Pokud by jednu z těchto vlastností řidič motocyklista postrádal, mohla by být zvýšena pravděpodobnost vzniku kritických situací v provozu při jízdě na motocyklu, případně vzniku dopravních nehod, které v souvislosti s jízdou na motocyklech končí ve většině případů i dle statistik s vážnými následky.

⁶⁹ ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M., ČERNOCHOVÁ, D. *Dopravní psychologie pro praxi*. PRAHA : Grada Publishing, a.s., 2013. s. 13.

⁷⁰ ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M., ČERNOCHOVÁ, D. *Dopravní psychologie pro praxi*. PRAHA : Grada Publishing, a.s., 2013. s. 12.

⁷¹ KOLEKTIV AUTORŮ. *Dokonalá jízda na motocyklu*. České Budějovice : KOPP, 2008. s. 55.

7 Návrhy řešení zvyšující bezpečnost motocyklistů

V této kapitole pisatel pracuje s obsahem předchozích kapitol, především pak se statistickými údaji a též vychází z případů z praxe, na kterých staví otázky pro řízený rozhovor, jehož se účastnil koordinátor organizace BESIP, která je samostatným oddělením Ministerstva dopravy ČR, coby hlavním koordinačním subjektem bezpečnosti silničního provozu České republiky a expertním orgánem v oblasti působení na lidského činitele.

7.1 Rozhovor s pracovníkem BESIP⁷²

Cílem řízeného rozhovoru je rozebrat problematiku bezpečnosti motocyklistů, zejména ve vztahu k bezpečnému způsobu jízdy na pozemních komunikacích s koordinátorem BESIPu pro pardubický kraj panem Ing. Otakarem Švecem a potvrdit, popřípadě vyvrátit hypotézu, zda mají preventivní programy a podpora výuky způsobu jízdy a znalostí, cílené na tak specifickou kategorii řidičů, jako jsou řidiči motocyklů, pozitivní nebo negativní vliv na nárůst či pokles dopravních nehod.

Přínosné informace pro zpracování této bakalářské práce mi dne 2. 3. 2018 poskytl výše uvedený pan Ing. Otakar Švec, koordinátor BESIPu pro Pardubický kraj.

1. Jak dlouho jste pracovníkem BESIPu coby hlavního koordinačního subjektu bezpečnosti silničního provozu v ČR?

V tomto oboru pracuji již 10 let, od roku 2002 jsem zkušebním komisařem produktů autoškol. Mám 5 odborných způsobilostí ze statní správy, způsobilosti ze zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, zákona č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, zákona č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních

⁷² Rozhovor s panem Ing. Otakarem Švecem, krajským koordinátorem oddělení BESIP, ze dne 2. 3. 2018.

komunikacích, zákona č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, zákona č. 251/2016 Sb. o některých přestupcích a zákona č. 500/2004 Sb. správního řádu. Také jsem 9 let pracoval jako vedoucí odboru dopravy v jedné obci s rozšířenou působností. Jsem i soudním znalcem v oboru vozidel a technického stavu.

2. V čem vidíte jako koordinátor BESIPu nejčastější příčiny dopravních nehod motocyklistů?

Obecně platí, že stav společnosti se projevuje i v jejich jednotlivých činnostech, tedy i v provozu na pozemních komunikacích! To se samozřejmě obecně týká i motocyklistů. Na jedné straně by mezi vlastnosti nejen motocyklistů měla patřit slušnost, ohleduplnost, skromnost, předvídání, defenzivní způsob jízdy, respektování značek, zákonů. Také by samozřejmě měla fungovat i vymahatelnost práva! Na druhé straně ovšem „naše pojetí vymahatelnosti práva v praxi.“ To vidí všichni řidiči denně na obrazovkách televize!

Další věcí k zamyšlení, zejména u mladých řidičů, je vliv reklamy, televizní zejména a počítačových her, ve kterých má hráč několik životů, a podobně, vozidla, motocykly co zvládnou „úplně všechno“- rychlost, jízdní podmínky i nehody.. A jaký je výsledek těchto iluzí, které se uvedení řidiči učí? Ten denně vidíme a čteme v hromadných sdělovacích prostředcích. Tolik obecně.

A teď konkrétně k motocyklistům. Většinou jsou to mladší řidiči. Ale měli bychom začít tam, kde jsou tito řidiči školeni. Tedy začneme od autoškol. Některé dnešní autoškoly, pod tíhou konkurence a udržením se na trhu, učí.. Ale co? Zákony, vyhlášky, vysvětlují jednotlivá paragrafová znění? Myslím si, že ne! Oni jen „testují“!! Tím chci říci, že dají uchazečům o řidičské oprávnění internetovou adresu ministerstva dopravy, kde si každý může donekonečna zkusit test na patřičnou skupinu řidičského oprávnění. A v tom vidím první problém!! Protože nikdo z uchazečů nečte okolo osmdesáti paragrafů zákona o provozu na pozemních komunikacích!! Podle mých zkušeností někteří uchazeči ani neví kdo je „chodec“, co je „koloběžka“ nebo co by měli dělat na místě dopravní nehody. Když se zamyslím nad principem konání praktické jízdy. Spousta autoškol má cvičiště bez provozu vozidel jen na papíře a přitom je to hlavně to místo, kde by si měl každý začínající motocyklista motorku tak říkajíc „osahat“. Pak se zcela běžně stává, že se uchazeč hned v první jízdě ocitá

v „našem provozu“, což je špatně. Jediní, kteří z toho těží, jsou ti řidiči, kteří jezdili už dříve třeba bez řidičáku. Ti to zvládají bravurně. Výsledek je ten, že po třetí jízdě, po dohodě s učitelem, se hrdě přihlásí ke zkouškám a tím ušetří za autoškolu! Je snad toto správné? U zkoušek se ovládnou, jezdí dle předpisů (světe div se) a když to vyjde, za 14 dnů mají řidičák.

Druhá skupina jsou ti, co nikdy neřídili a opravdu se chtějí něco naučit. Začínají pravidly provozu - tím „testováním“ na stránkách ministerstva dopravy. Co se týká praktické jízdy, to je už problém. Přichází stres, hrůza, strach a protože nejsou cvičiště, následuje jízda hned v provozu! Najednou 28 hodin jízdy na skupinu nestačí, musí se připlácet. Jednou, dvakrát ... Pak se raději takový řidič přihlásí na zkoušku, aby to nestálo ještě víc peněz. Ono je to totiž tak, že i tito řidiči, kteří by vlastně neměli na silnici být, právo mají se přihlásit ke zkoušce, i přes nesouhlas autoškoly!!

V případě učitelů autoškol od roku 1990 nikdo z nich neabsolvoval žádný druh prolongace, což znamená přezkoušení ze znalostí učitele, psychologie, a podobně. Tak tedy učí, jak učí. Jediné hledisko je „zisk“ jimi provozované autoškoly!

Kdybych měl zmínit „zkušební komisaře“, kdysi kastu vybraných, zkušených řidičů, policistů, auto-školáků s řidičským průkazem s oprávněními na všechna vozidla. Dnes, kdy zkušební komisaři spadají pod obce s rozšířenou působností, to občas bývají lidé, kteří nemají tolik zkušeností, zato jsou to „známí“ známých nebo vlivných osob úřadů... Tedy většinou mladí s řidičským oprávněním na skupinu „B“. Zkušený, rozumný, znalý řidič se skupinou C+E, či D je naprostá výjimka.

A teď zpět k motocyklistům. Tedy vlivem těchto všech a dalších faktorů se na našich silnicích rojí motocyklisté bez patřičných znalostí, praktických zkušeností, neznalostí fyzikálních zákonů, neznalostí techniky jízdy na moto, bez potřebného vybavení, a naprosté absence „defenzivního způsobu jízdy“!! Ovšem tito řidiči jsou plni touhy po rychlosti, sebevědomí, neomylnosti, agrese, na řídicích mají nainstalovanou „mobilní aplikaci v podobě navigace“ nebo dokonce videokameru!! A hlavně jsou přesvědčení, že „oni“ to zvládnou!!!

Když k tomu přidáme naši silniční síť v podobě nedostatku dálnic, hustoty provozu, nekvalitních povrchů komunikací, v některých místech plných štěrku, množství pevných překážek v podobě stromořadí, billboardů, reklamních desek, nedostatečného vodorovného značení, atd., vyplývá z těchto faktů, že nejčastějšími

příčinami dopravních nehod motocyklistů nejsou jen „ty“ z výsledků každoročních statistik o nehodovosti, ale hlavně jejich chování, které by se mělo opírat především o rozum a základní pravidla slušného chování každého řidiče.

3. Ze statistických údajů je patrné, že se v roce 2016 v Pardubickém kraji výrazně zvýšil počet dopravních nehod motocyklistů zaviněných způsobem jízdy (z 36-ti v roce 2015 na 52 v roce 2016). Jaký na tento nárůst máte názor?

Osobně si myslím, že příčinou těchto údajů je přeceňování sil a schopností a jak je patrné ze statistických údajů, především přeceňování sil řidičů „velkých“ motocyklů. Je to tím, že tato skupina je zastoupena největším počtem řidičů, protože je také nejobsáhlejší, co se týká jednotlivých druhů a typů motocyklů, které na komunikacích potkáváme.

4. Myslíte si, že existuje nějaký způsob, jak snížit nehodovost motocyklistů?

Abychom snížili nehodovost motocyklistů, vlastně i obecně, měli bychom dle mého názoru, především změnit systém výuky řidičů. Kdysi jsme měli autoškolství, které nám záviděl celý svět. Přednášelo se i na půdě OSN pro země jako je Indie, Pákistán, Čína, Jižní Amerika. A dnes?? Je zcela zjevně vidět, že v tomto směru zaostáváme za okolním světem. Tedy změna systému výuky řidičů!!!

5. Jaké preventivní programy BESIP vytváří?

Jednak organizujeme kampaně - Být viděn, Ty to zvládneš, Motocyklový den žen, Řídím, piju nealko pivo, Nevěnování se řízení, Vidíš dobře?, Dny s motocyklem na našich autodromech.

Dále pořádáme semináře v krajích - Dny bezpečné jízdy na motocyklu, Motoškoly (Pardubice, Sosnová, Vysoké mýto, apod.).

Vydáváme také publikace - Jízda na malém motocyklu (skupina „B“), Nové bezpečnostní prvky na motocyklech, Pravidla bezpečné jízdy, atd..

6. Myslíte si, že jsou preventivní programy důležité a jak přispívají k bezpečnému způsobu jízdy motocyklistů?

Ano! Ale prvotní musí být výuka, zkoušky, znalosti!!! Prevence nemůže učit, ale doplňovat, aktualizovat a poukazovat na nedostatky!!

7.2 Vyhodnocení rozhovoru

Z odpovědí pana Ing. Otakara Švece, coby koordinátora BESIPu pro Pardubický kraj je patrné, že řidiči motocyklů a potažmo i řidiči ostatních vozidel bývají v některých případech, vlivem systému, nedostatečně připraveni na pozici, kterou musí v provozu na pozemních komunikacích zastávat.

Z rozhovoru vyplynulo, že především řidiči motocyklů, a dokládají to i údaje ze statistik, nebývají v některých případech dostatečně připraveni na provoz na pozemních komunikacích, na jeho specifika týkající se včasného předvídání kolizních situací, předcházení dopravním nehodám, popřípadě vyhodnocování stavu pozemních komunikací. A především také tito řidiči v některých případech jsou neznalí vlastností svých, mnohdy silných motocyklů, jejich jízdních vlastností na různých površích cest a silnic. Tento stav ostatně není vyvrácen ani v teoretické části bakalářské práce, který je podpořen argumenty příslušné odborné literatury.

Řízeným rozhovorem byla, mimo pozitivního přínosu prevence pro řidiče, zjištěna i ta skutečnost, že jedním z dalších důležitých prvků, které ovlivňují bezpečný způsob jízdy na motocyklech, a nejen na nich, jsou „řidičské“ vlastnosti řidiče, které někteří řidiči prostě mají vrozené a jiní by se jim měli naučit, pokud chtějí jezdit v provozu na pozemních komunikacích. A toto je právě jeden ze stěžejních úkolů, který by mimo jiné měly zvládnout autoškoly připravující řidiče na skutečný provoz.

7.3 Druhy a význam preventivních programů

V předchozí kapitole byla rozebírána i otázka prevence a preventivních programů zaměřených na řidiče motocyklů. Z řízeného rozhovoru vyplynulo, že tyto

aktivity patří do kategorie programů, které výrazně napomáhají ke zvýšení bezpečnosti motocyklistů.

Jak název této kapitoly napovídá, budou zde popsány preventivní programy, které svým obsahem zaujmají místo buď v rovině teoretické „knižní“ výuky vycházející z praxe nebo v rovině praktické, kde si každý řidič motocyklu může na „vlastní kůži“ pod dohledem odborníka vyzkoušet všechny možnosti a limity jak své, tak motocyklu.

Existuje spousta preventivních aktivit a programů, jejichž cílem je oslovit co nejširší motocyklistickou veřejnost. Tyto projekty mohou být dostupné v různých formách, například v knižních, některé jsou dostupné na internetových stránkách, či serverech nebo existují programy zaměřené více na výcvik dovedností v praxi. Na tomto principu staví především většina motoškol a zdokonalovacích kurzů pro motocyklisty. Samozřejmě každý z výše uvedených preventivních programů a aktivit má své výhody i nevýhody a jak už to v dnešní době bývá, zájemce může být limitován svými finančními možnostmi, které chce dobrovolně investovat do výuky.

Mezi nejvýznamnější propagátory preventivních programů a aktivit v naší republice bezesporu patří Policie České republiky a též oddělení BESIP, jehož zřizovatelem je Ministerstvo dopravy České republiky a které koordinuje činnosti v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích.

Policie České republiky působí na širokou veřejnost především prostřednictvím pracovníků Oddělení tisku a prevence Krajských ředitelství a Územních odborů, kteří vytváří a organizují preventivní aktivity v součinnosti s dalšími subjekty podílejícími se aktivně na těchto akcích. Za oddělení BESIPu koordinují tyto preventivní aktivity jednotliví krajsí koordinátoři.

7.3.1 Příklady preventivních programů a literatury

- **Zásady bezpečné jízdy na motocyklu**⁷³

Projekt uspořádaný oddělením BESIPu za účelem vytvořit praktickou a přehlednou příručku pro motorkáře, přístupnou i z internetu, která by měla být vždy při ruce. Publikace obsahuje praktické rady od motorkářů z řad motocyklových novinářů a lektorů motoškol s dlouholetými zkušenostmi s jízdou na nejrůznějších typech motocyklů ve všech myslitelných podmínkách.

Příručka se zabývá tématy dotýkajícími se základní výbavy a údržby motocyklů, řízení a brzdění motocyklů a též i fyzikálních zákonitostí, které je třeba při řízení motocyklu mít neustále na paměti, (Příloha III).

- **Nežij vteřinou**⁷⁴

Tento projekt pořádá každoročně již deset let Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje ve spolupráci s ostatními zainteresovanými složkami Integrovaného záchranného systému a Armády České republiky v pořadatelské obci Sloup.

Akce je zaměřena na praktické ukázky bezpečného ovládní motocyklů, nácvik zásad první pomoci a postupů v případě dopravní nehody, ukázky moderních bezpečnostních prvků a prezentace záchranných složek a mototeamů Policie České republiky, Hradní stráže a Armády České republiky, (Příloha IV).

⁷³ BESIP. Na motorce v praxi. In *Besip.cz* [online]. © 2012 [cit. 2018-03-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/motocyklista/rady-a-tipy/na-motorce-v-praxi>>.

⁷⁴ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Zpravodajství. *Policie.cz* [online]. © 2018 [cit. 2018-03-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/zpravodajstvi-uo-blansko-nezij-vterinou.aspx>>.

- **Projekt BENAMO⁷⁵**

Projekt, jehož název skrývá počáteční písmena hesla projektu: „**Bezpečně na motocyklu**“. Tento projekt realizovala pardubická nezisková organizace Doly Bikers o.s. a byl zaměřen především na mladou generaci potenciálních řidičů motocyklů.

Realizace probíhala formou společných přednášek dopravních policistů, pracovníků preventivně informačních skupin a členů klubu Doly Bikers na motocyklech ve středních školách a učilištích. Cílem přednášek byla snaha snížit počty dopravních nehod motorkářů a zvýšit jejich bezpečnost při jízdě a tím pozitivně ovlivnit jejich chování v silničním provozu.

Přednášky se zabývaly významnými tématy dotýkajícími se motorkářů (Pasivní bezpečnost, První pomoc, Jízda ve skupině, Na co si dávat pozor, Motocykl versus automobil, Motorcky - co o nich nevíme a další).

Projekt byl realizován ve spolupráci s Policií České republiky v lokalitách Pardubického a Královehradeckého kraje, (Příloha V).

- **Učme se přežít⁷⁶**

Mezi nejvýznamnější nositele tohoto celorepublikového projektu patří Policie České republiky, BESIP, Český červený kříž a Liberecký kraj. Je zaměřen na zlepšování stavu nehodovosti motocyklistů.

K tomuto cíli se snaží přispívat pořádáním pravidelných tréninků v prostředí bezpečných autodromů a polygonů v Sosnové, Jihlavě nebo například v rámci přeshraniční spolupráce v německém Görlitzu v Sasku, (Příloha VI).

„Projekt 7 let participuje na výuce řidičů motocyklů od teoretické přípravy přes psychickou až po část praktickou, trénink základů ovládnutí motocyklu. Učí účastníky výcviku bezpečně ovládat vlastní motocykl a hlavně sebe!“⁷⁷

⁷⁵ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Archiv zpravodajství. *Policie.cz* [online]. © 2018 [cit. 2018-03-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/projekt-benamo-pokracuje-i-letos.aspx>>.

⁷⁶ UČME SE PŘEŽÍT. Aktuality. In *Ucmesepezit.cz* [online]. © 2011 - 2016 [cit. 2018-03-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.ucmesepezit.cz/stranky/23/o-projektu.html>>.

- **Dokonalá jízda na motocyklu**⁷⁸

Jedná se o publikaci, která svým obsahem dle mého názoru zaujímá významné místo mezi preventivními projekty přispívajícími ke zvýšení bezpečnosti motocyklistů. Byla přeložena z německého originálu: „Perfekt fahren mit Motorrad“ a vydána nakladatelstvím Kopp v České republice a na jejím obsahu se podílelo několik významných novinářů majících letité zkušenosti s výukou a pořádáním kurzů bezpečnosti a způsobu jízdy na motocyklech pod záštitou časopisu Motorrad - největšího evropského časopisu o motocyklech.

Kniha se ve svém obsahu opírá o vlastní zkušenosti autorů a obsahuje praktické rady a tipy k efektivní a bezpečné jízdě na motocyklu. Přijatelnou a zábavnou formou seznamuje a učí čtenáře, jak získávat správné návyky při jízdě na motocyklu a fotografickou dokumentací názorně představuje uvedení těchto principů do praxe, (Příloha VII).

⁷⁷ UČME SE PŘEŽÍT. O projektu. In *Ucmeseprezit.cz* [online]. © 2011 - 2016 [cit. 2018-03-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.ucmeseprezit.cz/stranky/23/o-projektu.html>>.

⁷⁸ KOLEKTIV AUTORŮ. *Dokonalá jízda na motocyklu*. České Budějovice : KOPP, 2008. s. 4.

Závěr

Cílem bakalářské práce bylo vytvořit ucelený pohled na bezpečnost motocyklistů, zejména pak na bezpečný způsob jízdy na motocyklu. Seznámit čtenáře nejen s historickým vývojem motocyklistiky v České republice a ve světě vůbec, ale i z důvodu bližšího pochopení motocyklistiky jako takové, s charakterovými vlastnostmi řidičů motocyklů, jejich přístupem k tomuto druhu motorismu a také se smyslem preventivních programů a činností, které dle mého názoru mohou přispět ke snížení dopravní nehodovosti motocyklistů tím, že vhodnou výukou podpoří správný náhled na jízdu na motocyklu.

V práci jsou analyzována data dopravní nehodovosti motocyklistů v Pardubickém kraji v období od roku 2012 do roku 2016, která jsou čerpána z ročních statistických údajů vydávaných Ředitelstvím služby dopravní policie policejního prezidia Policie České republiky.

Na základě analýzy dopravní nehodovosti bylo jedním z cílů bakalářské práce stanovení úseku pozemní komunikace, ve které mělo docházet k častým dopravním nehodám a vzhledem k těmto okolnostem navrhnout vhodná opatření ve formě úprav dopravního značení, případně pozemní komunikace tak, aby byla nehodovost v těchto úsecích snížena. Analytickým zkoumáním byla ovšem zjištěna pouze ta skutečnost, že dopravní nehodovost v dané lokalitě roste s hustotou provozu (v centrech a blízkém okolí měst) a tudíž nebylo možné určit úsek se zvýšenou frekvencí dopravních nehod souvisejících s nesprávným způsobem jízdy na motocyklu, čímž se nepodařilo tento stanovený cíl dosáhnout. Vzhledem k těmto okolnostem byl do práce doplněn popis dvou dopravních nehod motocyklistů a ač se každá z dopravních nehod odehrála v jiné době a za jiných okolností, byl naplněn jeden z cílů autora a to přiblížit čtenářům jakým způsobem tento druh dopravních nehod vzniká a jaké jsou následky a dopady na jejich účastníka. A zároveň na základě následného analytického zkoumání a komparace obou nehod bylo zjištěným výsledkem možno podpořit teorii autora, který zastává názor o vysokém významu preventivních akcí a programů založených na podpoře výuky způsobu jízdy na motocyklu a tím významného přínosu pro snížení dopravní nehodovosti motocyklistů.

Řízený rozhovor s panem Ing. Otakarem Švecem, koordinátorem BESIPu byl v jedné z částí zaměřen na analýzu a zhodnocení současného stavu výuky řidičů motorových vozidel, potažmo motocyklů, dnešními soukromými autoškolami. Rozebírá a charakterizuje osobnost řidiče motocyklu a polemizuje nad jeho vlivem na dopravní nehodovost jak z hlediska jeho charakterových vlastností, tak z hlediska jeho znalostí a návyků týkajících se ovládnání motocyklu. Z rozhovoru vyplynulo, že v některých případech vinou systému výuky nebo autoškol a jejich „obchodního“ přístupu k výuce, bývají budoucí řidiči nedostatečně připraveni na pozici, kterou budou muset v provozu na pozemních komunikacích zastávat.

V poslední kapitole se bakalářská práce zabývala především prevencí a preventivními programy určenými pro řidiče motocyklů. Kromě bližší specifikace jednotlivých preventivních aktivit byl zmíněn vysoký potenciál hlavních iniciátorů a gestorů těchto akcí, mezi které patří jednak Policie České republiky, ale především koordinační oddělení bezpečnosti silničního provozu BESIP, které se účastní většiny organizovaných aktivit.

Jak bylo v předchozích kapitolách této práce uvedeno, jízda na motocyklu a to, co je s ní spojeno, je v jistém slova smyslu „specifické“ odvětví motorismu. A je třeba poznamenat, že se to týká i bezpečnosti motocyklistů a s tím spojeného způsobu jízdy na motocyklu, který svým charakterem nutí řidiče motocyklů k plnému soustředění se na jízdu, k dokonalému využití všech svých smyslů, znalostí vlastností svých strojů a vlastních dovedností, jak všechny tyto znalosti zpracovat s jediným cílem - bezpečné a zároveň zábavné jízdy. A právě k těmto dovednostem a znalostem mohou, dle mých zkušeností a výzkumů v této práci, významnou měrou dopomoci vhodně aplikované preventivní akce a programy zaměřené právě na způsob jízdy na motocyklu, protože každá zkušební jízda, kterou si lze ověřit své schopnosti a znalosti získané na těchto akcích, může kdykoliv v budoucnosti oddálit nebezpečnou kolizní situaci či dokonce zachránit motorkářův život.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. DORLING KINDDERSLEY. *Motocykly Velký obrazový průvodce*. Přeložil Karel JIČÍNSKÝ. Praha : Euromedia Group, 2014, 320 s. ISBN 978-80-242-4639-0
2. DVOŘÁČEK, I. Zapomenutá sláva 100 let motocyklu. *Svět motorů – Auto revue*. 1985, Praha : Naše vojsko, 1985, s. 128. INDEX 47 366.
3. FRAUS, P., OLŠAN, M. *Motoškola – Technika bezpečné jízdy, ovládání a údržba motocyklu*. Brno : Computer Press, a.s., 2009. 164 s. ISBN 978-80-251-1952-5.
4. HAVLÍK, K. *Psychologie řidiče*. Praha: Portál s.r.o., 2005. 224 s. ISBN 80-7178-542-3.
5. JEREMIÁŠ, J. *Klasické motocykly od A do Z*. Brno : Computer Press, 2005. 376 s. ISBN 80-251-0575-X.
6. KOLEKTIV AUTORŮ. *Dokonalá jízda na motocyklu*. České Budějovice : KOPP, 2008. 212 s. ISBN 978-80-7232-347-0.
7. KOLEKTIV AUTORŮ ENCYKLOPEDICKÉHO INSTITUTU ČSAV. *Malá Československá encyklopedie IV. svazek M-Pol. , Motocykl*. Praha : ACADEMIA, 1986. 992 s. ISBN 21-096-86.
8. KRÁLÍK, J. *Lída Horská: Deník motocyklistky 1926*. Praha : Grada Publishing, a.s., 2012. 112 s. ISBN 978-80-247-3833-8.
9. KRÁLÍK, J., NACHTMANN, L. *100 let reklamy Škoda od L&K po současnost*. Brno : MotoPublic, 2005. 224 s. ISBN 80-239-5459-8.
10. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha : Leges, 2016. 832 s. ISBN 978-80-7502-105-2.
11. LENSVELD, J. *Harley Davidson Americká legenda*. Přeložil Rudolf Rada. Praha : Rebo 1993. 160 s. ISBN 80-85815-02-8.
12. NĚMEC, J. *Legendární motocykl Čechie*. Praha : Grada, 2010. 148 s. ISBN 978-80-247-3119-3.
13. PAVLŮSEK, A., PAVLŮSEK, O., *Jawa-ČZ: Motocykly Národní řady (r.v.1954-1959)*. Brno : Computer Press. 2010. 120 s. ISBN 978-80-251-3306-4.

14. ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M., ČERNOCHOVÁ, D. *Dopravní psychologie pro praxi*. PRAHA : Grada Publishing, a.s., 2013. 12 s. ISBN 978-80-247-4113-0.

Elektronické zdroje

1. A SPIRIT. APRILIA SHIVER 900. In *Aprilia.cz* [online]. © 1996 - 2018 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.aprilia.cz/info-faq/tiskove-zpravy/aprilia-novinky-pro-rok-2017>>.
2. A Reitwagen replica at the Mercedes-Benz Museum, In *Wikipedia* [online]. 22.12.2017, [cit. 23.12.2017]. Dostupné z WWW: <https://en.wikipedia.org/wiki/Daimler_Reitwagen>.
3. BESIP. Na motorce v praxi. In *Besip.cz* [online]. © 2012 [cit. 2018-03-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/motocyklista/rady-a-tipy/na-motorce-v-praxi>>.
4. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Charakteristika Pardubického kraje* [online]. 2014 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <https://www.czso.cz/csu/x/charakteristika_pardubickeho_kraje_daje_za_rok_2004>.
5. Čechie-Böhmerland 600. *Motorkáři.cz* [online]. © 2001-2017 [cit. 2017-12-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.motorkari.cz/motokatalog/cechie-bohmerland/cechie-bohmerland-600.html>>.
6. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Charakteristika Pardubického kraje* [online]. 2016 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.czso.cz/csu/x/charakteristika-pardubickeho-kraje-udaje-za-rok-2015>>.
7. DAIMLER AG, *Daimler riding car, 1885*. In *Media-daimler.com* [online]. 16.3.2006, © 2017 [cit. 2017-12-23]. Dostupné z WWW: <<http://media.daimler.com/marsMediaSite/en/instance/ko/Mercedes-Benz-Classic-November-1885-Daimler-riding-car-travels-from-Cannstatt-to-Untertuerkheim.xhtml?oid=9914922>>.
8. DROM. Jawa 175 Villiers. In *Drom.ru* [online]. © 2002-2017 [cit. 2017-12-29]. Dostupné z WWW: <<https://www.drom.ru/ums/2015/ticket/276/>>.
9. DUMAS, F. M., Werner – Motocyclette traction [online]. © 2013 [cit. 2017-12-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.moto-collection.org/moto-collection/modele.php?idfiche=1502>>.
10. HYPER-MEDIA. BMW C 650GT. In *Katalog motocyklu.cz* [online]. © 2003-2018 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<http://bmw.katalog-motocyklu.cz/motocykl/bmw-c-650-gt>>.
11. KOLOCENTRUM MOTOSHOP/YAMAHA. YAMAHA YZF-R125/ABS. In *Yamaha-prodej.cz* [online]. © 2016 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<http://yamaha-rodej.cz/products/detail/yamaha-yzf-r125-abs>>.
12. MARSDEN, L. MOTO GUZZI AUDACE CARBON REVEALED. In *Motorcyclenews.com* [online]. 4.10.2016, [cit. 2018-01-06]. Dostupné z WWW:

- <<http://www.motorcyclenews.com/news/new-bikes/2016/october/moto-guzzi-audace-carbon-revealed/>>.
13. MINISTERSTVO DOPRAVY, CDV, v.v.i.. *Přehled nehod v silničním provozu v obvodu vybraného správního území* [online]. © 2006 [cit. 2018-01-08]. Dostupné z WWW: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Reports.aspx?S_IdUzemi=CZ0532&S_Zavineni=&S_DruhNehody=&S_CisSilnice=&S_TrSilnice=&S_DatumDo=2016/12/31&S_PocetVozidelSign=&S_DatumOd=2012/01/01&S_Unik=&S_Type=03&S_PocetVozidel=&S_Viditelnost=&S_IdUzemiType=okres&S_LID=dccee85f-32b6-4637-b4cf-66557262abd7&S_DruhVozidla=2&S_Alkohol=&S_Lang=cz&WinName=pdf_app>.
 14. MOTORKÁŘI. HARLEY DAVIDSON FXSTC SOFTAIL. In *Motorkari.cz* [online]. © 2001-2018, [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.motorkari.cz/motokatalog/harley-davidson/harley-davidson-fxstc-softail-custom.html>>.
 15. MOTORKÁŘI. Jawa 500 OHC. In *Motorkáři.cz* [online]. © 2001-2018 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.motorkari.cz/motokatalog/jawa/jawa-500-ohc.html>>.
 16. MOTORKÁŘI. SIMSON S 51 ENDURO(1984). In *Motorkari* [online]. 23.9.2011, [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.motorkari.cz/motorka/?mid=58457>>.
 17. ORION POWERSPORTS-OFFROAD. Chain Tensioners/Adjustors for SSR Lazer 5 Moped. In *Orionpowersports* [online]. © 2018 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.orionpowersports.com/chain-tensioners-adjustors-for-ssr-lazer-5-moped/>>.
 18. PIAGIO & C. SpA. Aprilia RSV4. In *Aprilia.com* [online]. © 2017, [cit. 2018-01-07]. Dostupné z WWW: <http://www.aprilia.com/en_EN/models/motorbikes/road/rsv4/rsv4-rf/>.
 19. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Zpravodajství. *Policie.cz* [online]. © 2018 [cit. 2018-03-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/zpravodajstvi-uo-blansko-nezij-vterinou.aspx>>.
 20. PLŠEK, M., Kdo byl první? – Gottlieb Daimler. *Eurooldtimers.com* [online]. 2000-2017 [cit. 2017-12-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.eurooldtimers.com/cze/historie-clanek/793-kdo-byl-prvni-gottlieb-daimler.html>>.
 21. SCOTLAND. Gilera Runner od 05. In *Scotland* [online]. © 2008-2014 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.scotland.cz/skutr-gilera-runner-50-2/>>.
 22. SVOBODOVÁ, H., VĚŽNÍK, A., HOFMANN, E. *Vybrané kapitoly ze socioekonomické geografie České republiky*. Brno : Masarykova univerzita, 2013. ISBN 978-80-210-6229-0. Dostupné také z WWW: <<https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pedf/js13/geograf/web/pages/07-doprava.html>>.
 23. UČME SE PŘEŽÍT. Aktuality. In *Ucmesepezit.cz* [online]. © 2011 - 2016 [cit. 2018-03-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.ucmesepezit.cz/stranky/23/o-projektu.html>>.
 24. WIKIMEDIA COMMONS. Praga DB 500DOHC. Commons-wikimedia.org [online]. 26.12.2016 [cit. 2017-12-29]. Dostupné z WWW: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Praga_BD_500.JPG>.

25. WIKIMEDIA COMMONS. Stadion S 22,01. In *Wikimedia Commons* [online]. 23.5.2008 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Stadion_S22,_01.jpg>.
26. YAMAHA MOTOR GLOBAL. YAMAHA FJR 1300AS. In *Yamaha-motor.eu* [online]. © 2018 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.yamaha-motor.eu/cz/products/motorcycles/sport-touring/fjr1300as.aspx>>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 141 ze dne 9 prosince 1961, Zákon o trestním řízení soudním (trestní řád), [online]. [cit.2018-02-26]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1961-141/zneni-20180103>>.
2. ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 3. srpna 2016, Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, [online]. [cit.2018-02-26]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250/zneni-20170701>>.
3. ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 11. srpna 2008, Zákon o Policii České republiky a o změnách některých zákonů, [online]. [cit.2018-02-26]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273/zneni-20171004>>.
4. ČESKO. Vyhláška č. 341 ze dne 31. prosince 2014, Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, [online]. [cit.2018-03-10]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-341/zneni-20180101>>.
5. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, [online]. [cit.2018-02-26]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20170701>>.

Elektronické intranetové zdroje

1. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Zpravodajství. *Policie.cz* [online]. © 2018 [cit. 2018-03-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/zpravodajstvi-uo-blansko-nezij-vterinou.aspx>>.
2. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Archiv zpravodajství. *Policie.cz* [online]. © 2018 [cit. 2018-03-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/projekt-benamo-pokracuje-i-letos.aspx>>.

Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- Rozhovor s panem Ing. Otakarem Švecem, krajským koordinátorem oddělení BESIP, ze dne 2. 3. 2018.

Seznam tabulek a grafů

- Tabulka 1:** Celkový přehled počtu nehod motocyklů a příčiny zavinění v období 2012 – 2016 v Pardubickém kraji
- Tabulka 2:** Přehled podle vozidla viníka a vybrané příčiny zavinění v roce 2016
- Graf 1:** Vývoj specifikovaných údajů v období 2012 – 2016 v Pardubickém kraji
- Graf 2:** Přehled podle vozidla viníka a vybrané příčiny zavinění v roce 2016
- Obrázek 1:** Reitwagen-dobová kresba prvního motocyklu.
- Obrázek 2:** Reitwagen - foto.
- Obrázek 3:** Motocyclette bratří Wernerů.
- Obrázek 4:** Slavia typ TB z roku 1899 – první český motocykl.
- Obrázek 5:** Loga firmy Laurin & Klement.
- Obrázek 6:** Motocykl Čechie-Böhmerland.
- Obrázek 7:** Motocykl Praga DB 500.
- Obrázek 8:** Motocykl JAWA 175 Villiers.
- Obrázek 9:** JAWA 500 OHC – poslední čtyřtákní motocykl
Československé výroby.
- Obrázek 10:** Příklad vývoje mopedů – Stadion vs. SSR Laser 5.
- Obrázek 11:** Příklad vývoje malých motocyklů – Simson S51 vs. Yamaha yzf 125.
- Obrázek 12:** Skútry Gilera Runner 50 vs. BMW C650GT.
- Obrázek 13:** Cestovní motocykl Yamaha FJR 1300AS.
- Obrázek 14:** Motocykl Aprilia Shiver 900.
- Obrázek 15:** Ducati Multistrada 1000 DS.

Obrázek 16: Chopper Harley Davidson vs. cruiser Moto-Guzzi.

Obrázek 17: Custom Harley Davidson.

Obrázek 18 Supersport Aprilia RSV4.

Obrázek 19: Yamaha YZ250F vs. Yamaha XT660X.

Obrázek 20: Pardubický kraj – rozdělení okresů.

Obrázek 21: Přehled nehod v silničním provozu v okrese Pardubice.

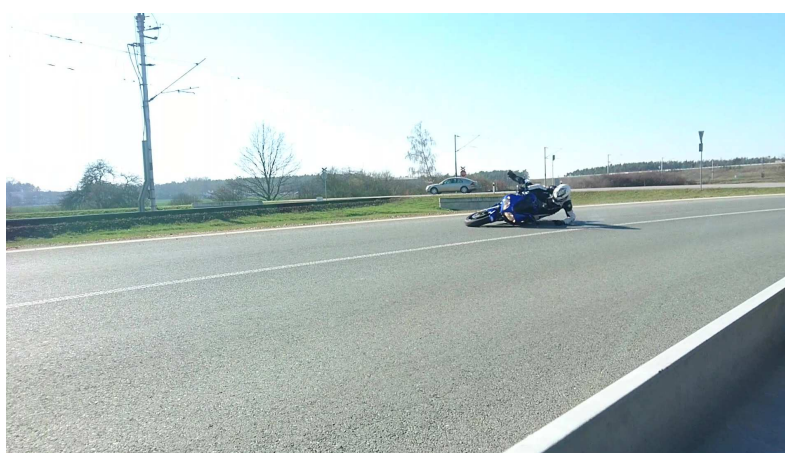
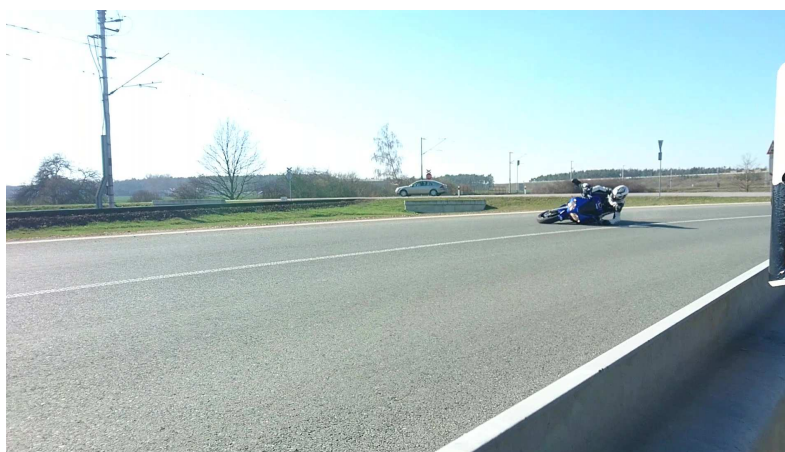
Obrázek 22: Pád motocyklisty.

Obrázek 23: Lída Horská - dobová fotografie.

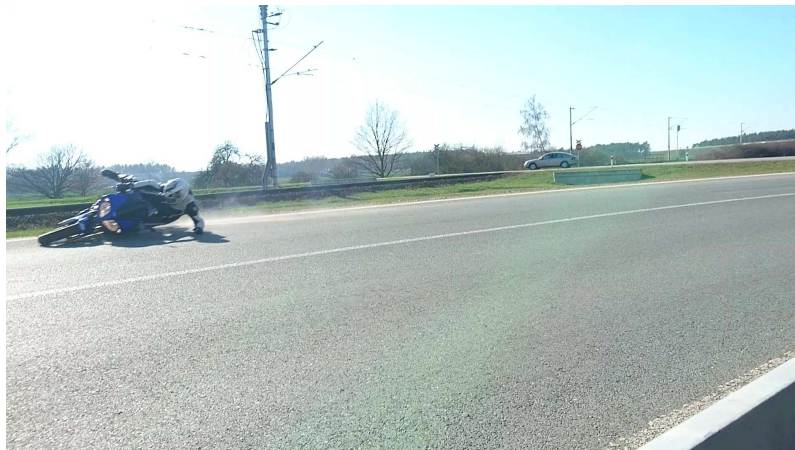
Přílohy

Příloha I

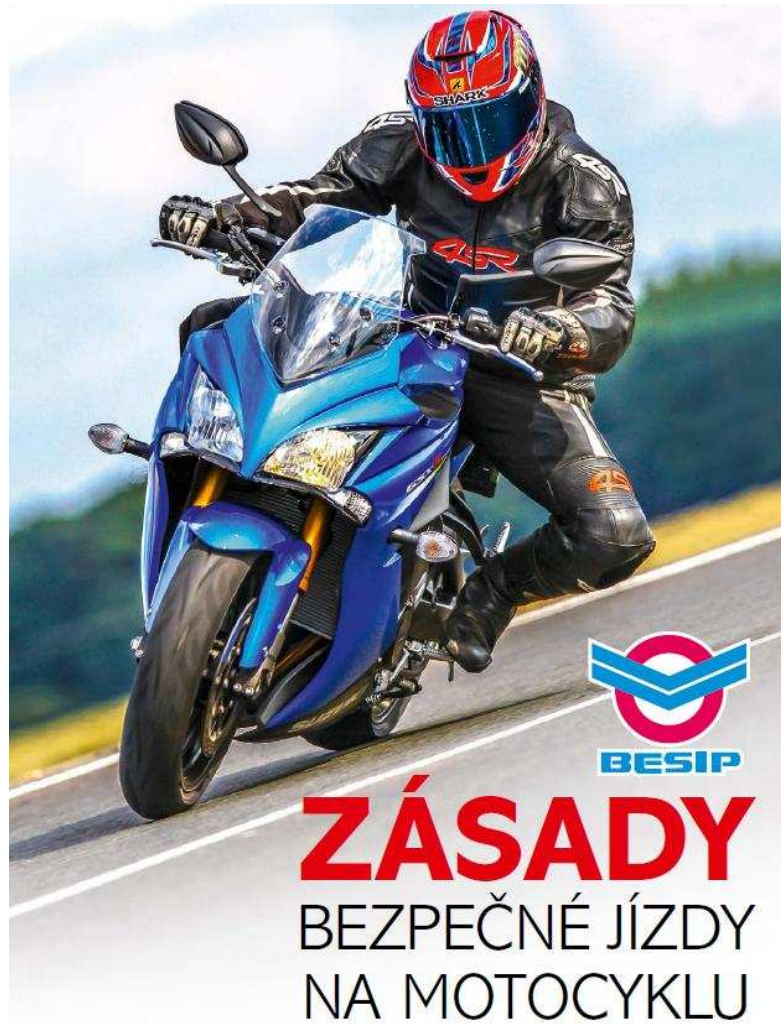
Fotografie průběhu nehody motocyklisty



Fotografie průběhu nehody motocyklisty



Brožura BESIP - Zásady bezpečné jízdy na motocyklu



Projekt - Nežij vteřinou



Projekt - BENAMO - Bezpečně na motocyklu



Projekt - Učme se přežít



Knižní publikace - Dokonalá jízda na motocyklu

