

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ZEFEKTIVNĚNÍ PRÁCE POLICIE ČR NA ÚSEKU
BEZPEČNOSTI A PLYNULOSTI PROVOZU NA
POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH VE VĚCI
POUŽÍVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH ZADRŽOVACÍCH
SYSTÉMŮ VE VOZIDLECH**

Autor práce: Karel Nováček, DiS.
Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě
Forma studia: Kombinovaná
Vedoucí práce: Mgr. Bc. Josef Kříha
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. Bc. Josefu Kříhovi za cenné rady,
připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

NOVÁČEK, K. *Zefektivnění práce Policie ČR na úseku bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích ve věci používání bezpečnostních zadržovacích systémů ve vozidlech : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2017. 55 s. Vedoucí bakalářské práce : Mgr. Bc. Josef Kříha

Klíčová slova: bezpečnostní pásy, zádržné bezpečnostní systémy, poutání, pasivní bezpečnost, dopravní intenzity, dopravní nehody, zranění

Zdraví člověka je jedním z hlavních předpokladů pro šťastný a spokojený život každého jedince. Hazardování s tímto jedinečným artiklem v podobě nepoužívání zádržných bezpečnostních systémů ve vozidlech je jednak ukázkou ignorování vědecky doložených faktů, nerespektování zákona a naprosto nesmyslnými projevy nekázně či lehkovážnou leností. Bakalářská práce si klade za cíl optimalizovat činnost dopravní policie na úseku dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu právě s ohledem na používání zádržných bezpečnostních systémů ve vozidlech.

ABSTRACT

NOVÁČEK, K. *To make the work of the Policie ČR more efficient in the field of safety and traffic fluency on the road in terms of the usage of the safety restraint systems in vehicles : Bachelor thesis.* České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2017. 55 p. Supervisor : Mgr. Bc. Josef Kříha

Key words: seat belts, safety restraint systems, fastening, passive safety, traffic intensity, traffic accidents, injuries

Human health is one of the main prerequisites for a happy and satisfied life of every individual. Gamble with this unique item in the form of not using the safety restraint systems in vehicles is an example of ignoring scientifically documented facts, not respecting the law and totally senseless bragging or frivolous laziness. Work aims to optimize the activities of the Police of the Czech Republic in the field of safety and traffic flow supervision just with the regard to the use of safety restraint systems in vehicles.

Obsah

Úvod	7
1 Cíle a metodika bakalářské práce	9
2 Statistiky dopravních nehod a národní strategie bezpečnosti silničního provozu	10
2.1 Celospolečenské ztráty zapříčiněné dopravními nehodami	10
2.2 Statistiky dopravních nehod šetřených Policií ČR	11
2.3 Problematika získávání statistických dat.....	14
2.4 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.....	15
3 Služba dopravní policie Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje	18
3.1 Struktura služby dopravní policie Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje	18
3.2 Výkon dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a oprávnění	19
4 Bezpečnostní zadržovací systémy	21
4.1 Požadavky kladené na bezpečnostní pásy	21
4.2 Druhy bezpečnostních pásů	23
4.3 Zařízení pro zvýšení účinnosti bezpečnostních pásů.....	25
5 Současná legislativa České republiky	27
6 Dopravní průzkum	32
6.1 Faktory, jež mohou mít vliv na sledovanou charakteristiku dopravního průzkumu	32
6.2 Metodika dopravního průzkumu	35
6.3 Stanoviště dopravního průzkumu	35
6.4 Vyhodnocení dopravního průzkumu	40
Závěr	47
Seznam použitých zdrojů	50
Seznam zkratk	53
Přílohy	54

Úvod

Bakalářská práce (dále jen „práce“) formou teoreticko - praxeologického vhledu objasňuje problematiku pasivní bezpečnosti vozidel, a to konkrétně problematiku používání bezpečnostních zadržovacích systémů ve vozidlech. Téměř ve všech vyspělých státech světa včetně České republiky je poutání osob ve vozidlech povinné. Zajistit, aby co možná největší množství řidičů a přepravovaných osob dodržovalo tuto povinnost, lze hned několika způsoby. První částí je kvalitně prováděná prevenční a informační činnost. Druhou oblastí je pak technické řešení od vlídnosti pro uživatele, přes různá připomínání, až po znemožnění jízdy v případě nepoužití zádržného systému. Problematikou, na kterou se zejména zaměřuje „práce“, je oblast represe ze strany Policie ČR, jakožto orgánu státní správy vykonávající dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích.

Volba tématu „práce“ byla determinována praxeologickými zkušenostmi jejího zpracovatele, tj. ze dvou hlavních důvodů. Prvním je, že řešené problematice se věnuje ve svém profesním životě, kdy je zařazen na Územním odboru České Budějovice, Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje, jako zástupce vedoucího dopravního inspektorátu. Jednou z hlavních pracovních náplní dopravního inspektorátu je šetření dopravních nehod a jejich objasňování. Zodpovězení otázky, zda byly osoby v době dopravní nehody řádně připoutány bezpečnostními pásy, případně zda bylo správným způsobem užito dětských autosedaček, a to zejména u zraněných či usmrčených osob, je jedním z úkonů prováděných při ohledání místa dopravní nehody, případně předmětem dalšího šetření a dokazování. Druhým aspektem, který vedl autora ke zvolení tématu je, že na našich silnicích umírá každoročně až neskutečně velké množství osob a těžko by bylo v současné době najít člověka, který by při dopravní nehodě nepřišel o nějakou jemu blízkou osobu, či nedošlo k jejímu doživotnímu zmrzačení apod. Ani zpracovatel není výjimkou a proto by prostřednictvím „práce“ chtěl přispět ke zvýšení bezpečnosti provozu na našich komunikacích. „Práce“ si neklade za cíl vyřešení konkrétních technických problémů nebo navrnutí legislativních změn, ale zefektivnění práce policistů vykonávajících dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích v oblasti kontroly dodržování povinností účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Nutnost neustále se věnovat zvyšování aktivní a pasivní bezpečnosti automobilů a trvat na dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích je deklarována ve druhé kapitole „práce“, která se věnuje statistikám dopravních nehod s důrazem na množství zraněných či usmrcených osob a následkům tragických dopravních nehod na společnou společnost. Dále je v „práci“ ve zkratce představena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu s důrazem kladeným právě na problematiku používání bezpečnostních zadržovacích systémů ve vozidlech.

Třetí kapitola je věnována službě dopravní policie Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje, její organizační struktuře a hlavní pracovní náplni.

Ve čtvrté kapitole jsou principiálně popsány jednotlivé základní druhy zadržovacích systémů, požadavky na ně kladené a zařízení pro zvýšení jejich účinnosti.

Kapitola pátá pak pojednává o současné legislativě České republiky související s problematikou poutání řidičů a přepravovaných osob ve vozidlech a normách zabývajících se technickými požadavky na vlastní zadržovací systémy.

Šestá kapitola je věnována provedení dopravnímu průzkumu, který měl za úkol blíže specifikovat řešenou problematiku pro jednotlivá charakteristická prostředí.

V závěrečné části „práce“ je formulováno doporučení týkající se charakteristik pozemních komunikací, vhodných pro provádění dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích se zaměřením na dodržování povinností účastníků provozu na pozemních komunikacích v oblasti používání bezpečnostních zadržovacích systémů ve vozidlech.

1 Cíle a metodika bakalářské práce

„Práce“ si klade za cíl vytvoření doporučení, které přispěje k zefektivnění práce policistů vykonávajících dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích v otázce používání bezpečnostních zadržovacích systémů v dopravních prostředcích a tímto přispět ke zmírnění následků dopravních nehod.

Pro nastínění důležitosti řešené problematiky bude provedena analýza statistik dopravních nehod se zaměřením na zranění utrpěná při dopravních nehodách, jejich přidělení na dopravní síť a vývoj těchto ukazatelů v čase. Dále budou popsána v současnosti nejvíce používaná technická řešení zadržovacích bezpečnostních systémů, legislativa České republiky týkající se řešené problematiky a charakteristiky vybrané dopravní sítě.

Nosnou myšlenkou připravovaného doporučení je teze, že nejefektivnější provádění dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích, ze strany Policie ČR, je v místech, kde dochází nejčastěji k páchání konkrétního přestupkového jednání. V rámci práce bude prověřena hypotéza, týkající se vlivu druhu pozemní komunikace na disciplinovanost řidičů a přepravovaných osob ve věci používání zadržovacích bezpečnostních systémů, kdy je předpoklad, že se se zvyšující důležitostí pozemní komunikace bude relativní četnost nepřipoutaných osob snižovat. Za tímto účelem budou provedeny bodové operativní dopravní průzkumy s vhodně zvolenými lokalitami na vybrané komunikační síti. Na základě zjištěných charakteristik budou specifikovány úseky komunikací, na kterých bude vhodné se zvýšenou měrou řešené problematice věnovat.

2 Statistiky dopravních nehod a národní strategie bezpečnosti silničního provozu

2.1 Celospolečenské ztráty zapříčiněné dopravními nehodami

Ještě v nedávné minulosti bylo pohlíženo na poutání řidičů a přepravovaných osob jako na svobodnou volbu každého jedince. Až na případy, kdy nepřipoutaná osoba při dopravní nehodě zraní či usmrtí osobu jinou, má teze i svůj logický základ. Zmíněný pohled je však velice zjednodušený, kdy zájem společnosti na snížení počtu dopravních nehod s následky na zdraví či životech lze spatřovat jednak v rovině morální, ale také čistě v rovině ekonomické. Ekonomická stránka spočívá ve vynakládání nemalých finančních prostředků na léčbu a péči o zraněné, následně o výplatu sociálních dávek a jistý výpadek finančních prostředků, jež nebudou ze strany zraněných či usmrcených osob, do systému nikdy odvedeny. Myšleno tedy zejména u osob zraněných či usmrcených před dovršením jejich produktivního věku.

Problematikou výpočtu ekonomických celospolečenských ztrát zapříčiněných dopravními nehodami se dlouhodobě zabývá specializované pracoviště Centra dopravního výzkumu, v.v.i., kdy dle VYSKOČILOVÉ¹ lze náklady pro výpočet celospolečenských ztrát z nehodovosti rozdělit na náklady přímé a náklady nepřímé. Mezi přímé náklady patří zejména náklady na zdravotní péči, náklady na Hasičský záchranný sbor, náklady na Policii ČR, hmotné škody včetně nákladů pojišťoven a náklady na soudy a správní orgány. Do nákladů nepřímých pak lze započítat ztráty na produkci, sociální výdaje a náhrady za škody a nemajetkové újmy stanovené soudy.

Jak uvádí VALACH², dle právě dokončených výpočtů Centra dopravního výzkumu pro rok 2016 stály dopravní nehody stát a společnost průměrně:

1 usmrcená osoba 19 411 000 Kč,

1 těžce zraněná osoba 5 094 200 Kč,

1 lehce zraněná osoba 668 500 Kč,

¹ VYSKOČILOVÁ, A., TECL, J., VALACH, O., FRIČ, J. *Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích*, Interní materiály Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

² VALACH, O., VYSKOČILOVÁ, A. *Tisková zpráva 23. 1. 2018 - Ztráty z dopravních nehod v roce 2016* [online]. Brno : Centrum dopravního výzkumu v. v. i., 2018 [cit. 2018-01-29]. Dostupné z WWW: <<https://www.cdv.cz/tisk/>>

1 nehoda pouze s hmotnou škodou 364 500 Kč.

Celková výše ekonomických ztrát na lidských životech (osoby zemřelé do 30 dnů po dopravní nehodě) pak činila 11 860 121 000 Kč, výše ztrát v důsledku těžkých zranění 12 888 326 000 Kč, výše ztrát v důsledku lehkých zranění 16 368 891 000 Kč a výše ztrát plynoucích z nehod jen s hmotnou škodou 28 240 731 000 Kč. Celkové ekonomické ztráty vzniklé v důsledku dopravních nehod v roce 2016 převýšily částku 69 miliard Kč, což představuje cca 1,45 % hrubého domácího produktu České republiky v roce 2016.

Používání zadržovacích bezpečnostních systémů ve vozidlech má pak potenciál snížit ekonomické ztráty plynoucí z úmrtí a ztráty v důsledku utrpení zranění při dopravních nehodách, kdy tyto byly vypočteny pro rok 2016 v částce převyšující 41 miliard Kč.

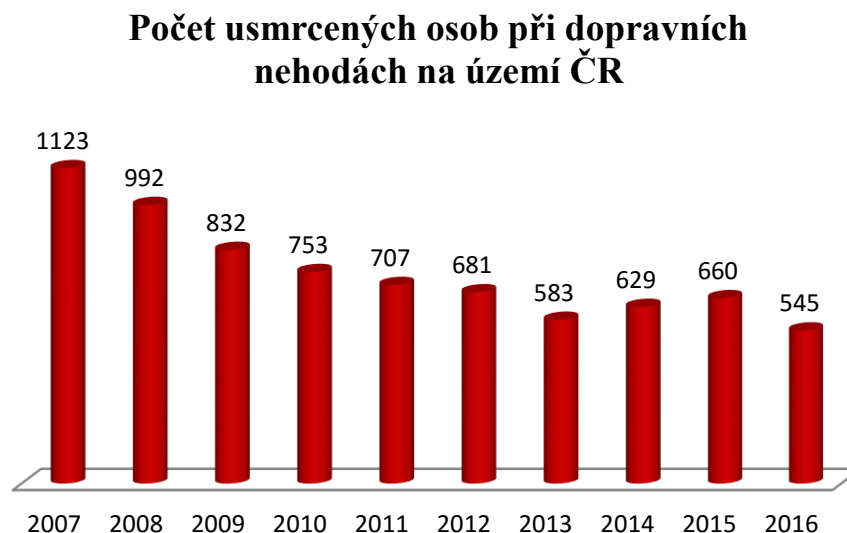
2.2 Statistiky dopravních nehod šetřených Policií ČR

Jak uvádí FABIÁNOVÁ³, ze statistik vedených Policií ČR, v roce 2016, bylo na území České republiky šetřeno Policií ČR celkem 98.864 dopravních nehod, při kterých zemřelo 545 osob, tedy osob, které zemřely do 24 hodin po dopravní nehodě a dalších 66 osob, které zemřely po více jak 24 hodinách do 30 dnů po dopravní nehodě. V porovnání s předchozími roky se jedná opět o mírný pokles (viz graf 1). Přiřazením těchto dopravních nehod na komunikační síť pak dostáváme, že na dálnicích bylo Policií ČR šetřeno 4.247 dopravních nehod, při kterých došlo k usmrcení 42 osob, na silnicích I. tříd bylo šetřeno 13.673 dopravních nehod, při kterých došlo k usmrcení celkem 193 osob, na silnicích II. tříd pak bylo šetřeno celkem 14.555 dopravních nehod, při kterých došlo k úmrtí 124 osob, na silnicích III. tříd bylo šetřeno 11.948 dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno celkem 89 osob, na místních komunikacích bylo šetřeno celkem 36.548 dopravních nehod s následkem 55 usmrcených osob a na účelových komunikacích bylo ze strany Policie ČR šetřeno celkem 4.662 dopravních nehod, při kterých přišlo o život 8 osob (viz graf 2). Další zajímavá data jsou ta, že na extravilánových úsecích komunikací České republiky bylo v roce 2016 usmrceno celkem 363 osob a zbylých 182 osob bylo usmrceno v obcích, z tohoto počtu bylo ve sledovaném období usmrceno celkem 111

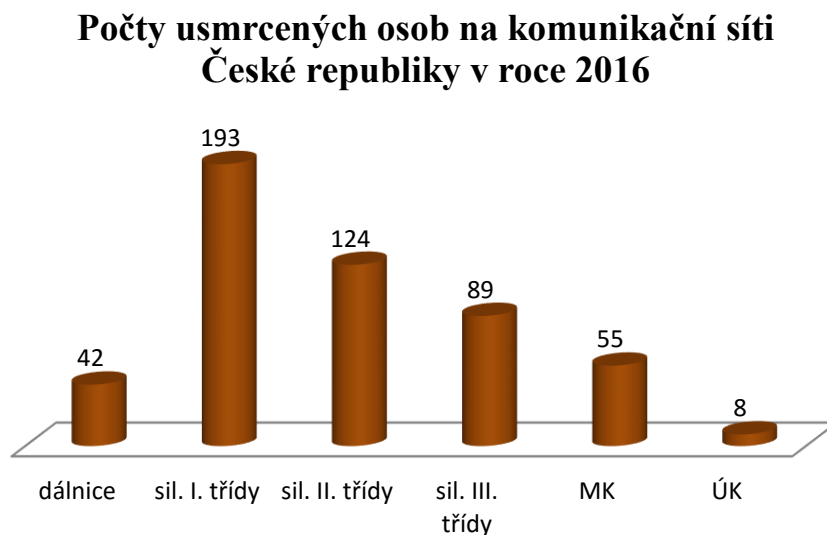
³ FABIÁNOVÁ, J., STRAKA, J. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2016*. Praha : Tiskárna ministerstva vnitra ČR, 2017, s. 7 - 32.

chodců a 39 cyklistů. Odborným odhadem se dá říci, že více jak 90 % chodců a více jak 50 % cyklistů bylo usmrceno v obcích.

Graf 1: Počet usmrcených osob při dopravních nehodách na území České republiky v letech 2007 – 2016⁴



Graf 2: Počet usmrcených osob na komunikační síti České republiky v roce 2016⁵



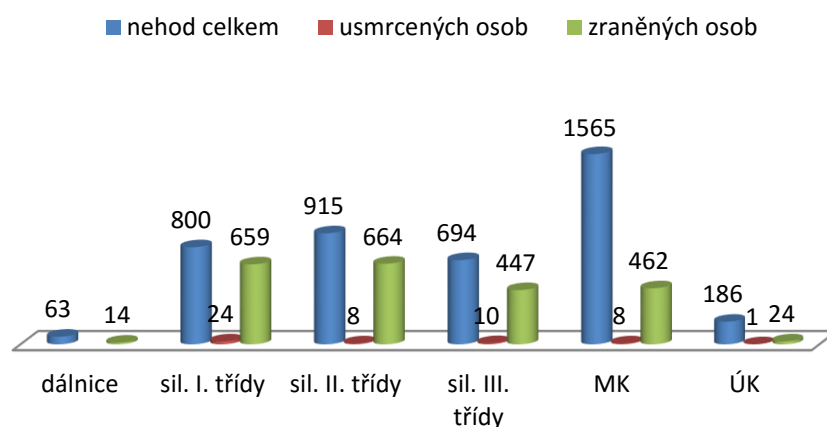
⁴ FABIÁNOVÁ, J., STRAKA, J. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2016*. Praha : Tiskárna ministerstva vnitra ČR, 2017, s. 7.

⁵ FABIÁNOVÁ, J., STRAKA, J. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2016*. Praha : Tiskárna ministerstva vnitra ČR, 2017, s. 27.

Konkrétně v Jihočeském kraji bylo v roce 2016 Policií ČR šetřeno celkem 4.223 dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno 51 osob, těžce zraněno 191 a lehce pak 2.079 osob, odhadnutá hmotná škoda při dopravních nehodách byla 308,4 mil. Kč. Pro řešenou problematiku je pak zajímavé srovnání kolik dopravních nehod z celkového balíku připadá na jednotlivé druhy pozemních komunikací.

Graf 3: Počty dopravních nehod a jejich následky, podle druhu komunikací, šetřených Policií ČR na území Jihočeského kraje v roce 2016⁶

Počty a následky dopravních nehod v Jihočeském kraji v roce 2016



Legenda

MK - místní komunikace

ÚK - účelová komunikace

Jak uvádí FABIÁNOVÁ⁷ a zároveň je patrné z grafu 3 na dálnicích Jihočeského kraje bylo v roce 2016 ze strany Policie ČR šetřeno celkem 63 dopravních nehod, při kterých došlo k 14 lehkým zraněním, k žádnému zranění těžkému a k žádnému úmrtí. Na silnicích I. tříd bylo šetřeno celkem 800 dopravních nehod, kdy při těchto došlo k 606 lehkým zraněním osob, 53 těžkým zraněním a k úmrtí 24 osob. Vyšší počet dopravních nehod byl šetřen na sil. II. tříd tedy celkem 915 dopravních nehod, kdy při těchto bylo 605 osob zraněno lehce, 59 osob zraněno těžce a 8 osob bylo usmrceno. Na silnicích III. tříd pak bylo šetřeno 694 dopravních nehod, při kterých bylo 403 osob

⁶ FABIÁNOVÁ, J., STRAKA, J. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2016*. Praha : Tiskárna ministerstva vnitra ČR, 2017, s. P17 - P19.

⁷ FABIÁNOVÁ, J., STRAKA, J. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2016*. Praha : Tiskárna ministerstva vnitra ČR, 2017, s. P17 – P19.

zraněno lehce, 44 osob zraněno těžce a 10 osob bylo při těchto nehodách usmrceno. Nejvíce dopravních nehod pak bylo šetřeno na místních komunikacích tedy celkem 1565 dopravních nehod. Při těchto pak bylo 432 osob zraněno lehce, 30 osob utrpělo těžká zranění a usmrceno bylo 8 osob. Na účelových komunikacích Jihočeského kraje bylo v roce 2016 šetřeno celkem 186 dopravních nehod, při kterých bylo celkem 19 osob zraněno lehce, 5 osob zraněno těžce a jedna osoba přišla v souvislosti s dopravní nehodou o život.

2.3 Problematika získávání statistických dat

Data do statistik dopravních nehod vedených Policií ČR jsou získávána zejména na základě vyplňování tzv. statistických formulářů ze strany policistů šetřících dopravní nehody. Jedním z údajů u osob přímo zúčastněných na dopravní nehodě je i údaj vypovídající o skutečnosti, zda byla konkrétní osoba v době dopravní nehody připoutána či nikoliv. Popsaná data z níže uvedených důvodů nejsou do přehledu zahrnuta, a to vzhledem k jejich velmi omezené hodnověrnosti a tedy vypovídací schopnosti.

Relevance dat je omezena zejména způsobem jejich získávání a to buď svědeckou výpovědí, kdy se sama osoba přiznává, že v době dopravní nehody nebyla řádně připoutána, nebo svědeckou výpovědí jiných osob (výjimečná situace – nezaujaté osoby na místě dopravní nehody). Další možností je využití stop v interiérech vozidel, kterými se zabývá RÁBEK⁸. Potvrdit či vyvrátit použití bezpečnostních pásů je možno ohledáním vlastního zadržovacího systému, kdy například u starších typů bezpečnostních pásů dochází k tzv. nažehlení pásu v místě záběru brzdy. Podmínkou této deformace bezpečnostního pásu je jeho použití v době dopravní nehody a velké dopředné zpomalení vozidla (nevýhody - nelze posoudit u bočních nárazů, deformace pásu může být z nějaké předchozí dopravní nehody). U modernějších systémů dochází při dopravní nehodě, kdy vozidlo zpomaluje vyšší než limitní rychlostí, k aktivaci předepínacích náloží (pyropatron), které mají za úkol přitážení osoby k sedadlu vozidla. Pás po dopravní nehodě zůstává zpravidla fixovaný s takovým vyložením, jaké měl v době dopravní nehody. Dalším vodítkem může být aktivace pouze prvního stupně airbagu (u některých typů dvoustupňových airbagů se v případě absence použití bezpečnostního pásu aktivuje pouze jeho první

⁸ RÁBEK, V. Ohledání a využití stop v interiéru vozidla. In: *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci: sborník příspěvků z mezinárodní konference konané ve dnech 28. – 29. listopadu 2012 v Jihlavě*. Jihlava : Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012.

stupeň, kdy aktivace druhého stupně by přinesla nepřipoutané osobě zvýšené riziko vzniku poranění), deformace volantů, nebo jiné části interiéru, či poškození čelního skla z vnitřní strany, někdy i se zbytky lidských tkání. Jak uvádí VOREL⁹ a částečně i REMEŠ¹⁰, indikátorem jsou dále známky na těle postižené osoby, kdy typická poranění vznikající při čelních nárazech u osob na předních sedadlech bez použití bezpečnostních pásů jsou řezné ranky v obličeji, deflekční poranění krční páteře, zvl. 4. – 6. krčního obratle při nárazu obličeje do čelního skla nebo jeho rámu a při zaklonění hlavy. Typickými poraněními při čelních nárazech s použitými bezpečnostními pásy jsou především otisky pásů ve formě oděrek nebo krevních podlitin, zlomeniny klíčních kostí a horních žebér na straně posazení ve vozidle a další.

Otázka použití zadržovacích bezpečnostních systémů při dopravních nehodách, při kterých došlo ke zranění osob, nebo k jejich úmrtí, má v mnohých případech přímý vliv na kvalifikaci protiprávního jednání a hraje velkou roli při uplatňování náhrad za způsobená zranění či úmrtí. Prokazování, užití zadržovacích systémů v době dopravní nehody, je velmi obtížné a často je i předmětem znaleckého zkoumání a to jak z oboru mechaniky, tak z oboru lékařství. Výsledky z těchto znaleckých zkoumání se však do výše uvedených statistik již nepromítají.

2.4 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

Na základě usnesení Vlády České republiky ze dne 27. února 2017 č. 160 o Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017 vstoupila v platnost Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017. Jak je uvedeno v materiálu MINISTERSTVA DOPRAVY¹¹ cílem výše uvedené strategie je dosáhnout do roku 2020 v porovnání s rokem 2009 snížení počtu usmrcených na úroveň průměru zemí EU (tj. cca o 60 %) a počtu těžce zraněných o 40 %.

⁹ VOREL, F., et al. *Soudní lékařství*. Praha, 1999, s. 268-277.

¹⁰ REMEŠ, R., TRNOVSKÁ, S. *Praktická příručka přednemocniční urgentní medicíny*. Praha, 2013. s. 50-63.

¹¹ ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017* [online]. MD, © 2017. s. 5 [cit. 2018-02-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>>

Vize materiálu MINISTERSTVA DOPRAVY¹² zní: „Na každou dopravní nehodu, jejímž následkem je zmařen lidský život či dojde k těžkému zranění, je třeba pohlížet jako na systémové selhání celé společnosti, nikoliv – jak je tradičně činěno – jako na chybu jednotlivce. Ze střednědobého hlediska je bezesporu potřebné stanovovat si cíle v podobě razantního snižování počtu usmrcených či vážně zraněných osob, definovat příslušné aktivity i opatření, které napomohou jejich splnění.“ Nejzásadnější strategickou vizí přijatou v této strategii je „Vize 0“, která je zároveň akceptována většinou evropských států a byla přijata rovněž jako oficiální přístup v USA. „Vize 0“ představuje moderní přístup k problematice bezpečnosti na pozemních komunikacích, kdy považuje výhledově za nepřijatelné, aby v silničním provozu došlo k usmrcení nebo vážnému zranění osob v důsledku dopravní nehody. „Vize 0“ znamená změnu v chápání odpovědnosti. Nejedná se jen o odpovědnost účastníka silničního provozu, který dopravní nehodu zavinil, ale i spoluodpovědnost těch, kteří se podílejí na vytváření parametrů dopravního systému – projektantech dopravního systému, správcích komunikací, výrobcích automobilů, poskytovatelích služeb pro motoristy, policii, složkách záchranného systému, politicích, zákonodárcích, správních či soudních orgánech, ale i dalších subjektech, které chování v dopravním prostoru svojí činností ovlivňují – např. médiích, učitelích, rodičích apod.

Nápravná opatření k vytvoření bezpečného dopravního systému jsou v materiálu MINISTERSTVA DOPRAVY¹³ rozdělena do tří základních sekcí, jimiž jsou: bezpečná pozemní komunikace, bezpečné dopravní prostředky a bezpečné chování. V sekci bezpečné chování a podkapitole dopravně bezpečnostní legislativa a sankčně motivační systém je jedním z nosných opatření zefektivnění dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu.

¹² ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017* [online]. MD, © 2017. s. 38-39. [cit. 2018-02-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>>

¹³ ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017* [online]. MD, © 2017. s. 45-47. [cit. 2018-02-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>>

Do stejných sekcí je v materiálu MINISTERSTVA DOPRAVY¹⁴ rozdělen i akční program, který vychází z analytické části a je podrobným rozpracováním strategického plánu do prováděcího dokumentu. Řešená problematika je obsažena v sekci bezpečné chování, konkrétně v opatření Ú6 – Dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu, kde je v aktivitě označené Ú6.1 Policii ČR kladeno za úkol intenzivně se zaměřit na dodržování pravidel silničního provozu a to zejména na: dodržování rychlostních limitů a dodržování nejvyšší dovolené rychlosti jízdy řidiči všech motorových vozidel, zjištění přítomnosti alkoholu nebo jiných návykových látek u řidičů vozidel a nemotorizovaných účastníků silničního provozu, **používání zádržných systémů**, chování chodců, cyklistů, motocyklistů, nedání přednosti, nesprávné předjíždění a vjetí do protisměru.

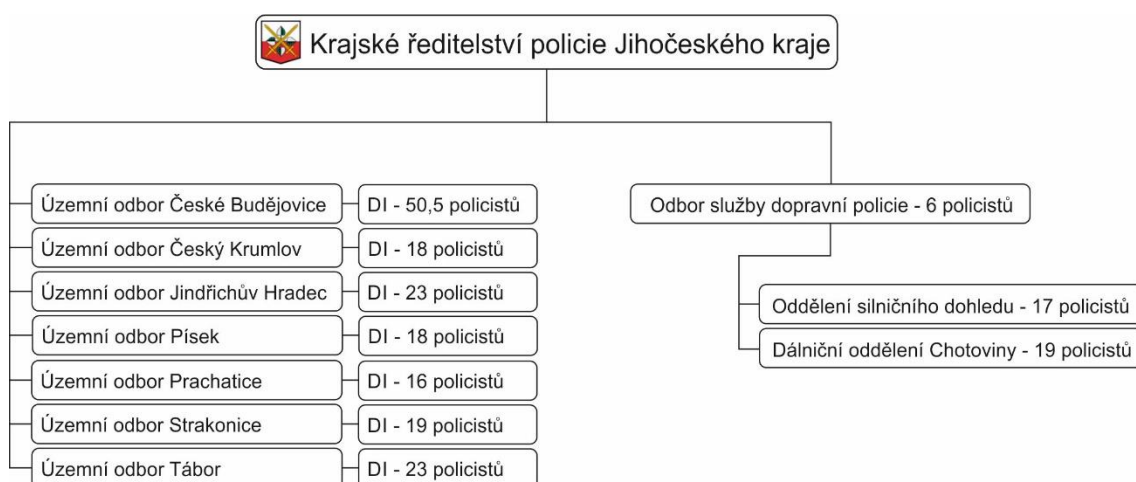
¹⁴ ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017* [online]. MD, © 2017. s. 52-82. [cit. 2018-02-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>>

3 Služba dopravní policie Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje

3.1 Struktura služby dopravní policie Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje

Na území Jihočeského kraje se primárně dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích věnuje služba dopravní policie. Hierarchie řízení dopravní policie v rámci Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje je schematicky znázorněna na obrázku č. 1. Základním prvkem jsou dopravní inspektoráty jednotlivých územních odborů, jejichž místní příslušnost je vymezena hranicemi bývalých okresů. Pod odborem služby dopravní policie jsou pak zřízena dvě oddělení prvním z nich je oddělení silničního dohledu s celokrajskou působností a dálniční oddělení Chotoviny, které obsluhuje dosud zprovozněné dálniční úseky dálnice D3 Jihočeského kraje.

Obr. 1: Struktura služby dopravní policie Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje s početními stavy policistů ke dni 1. 1. 2018¹⁵



Poznámka k obrázku 1:

– DI = dopravní inspektorát

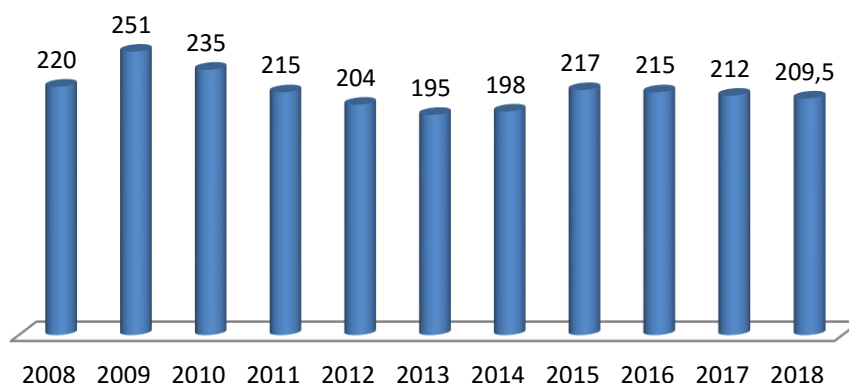
Vývoj personálního obsazení služby dopravní policie Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje je znázorněn v následujícím grafu (graf č. 4), kdy počty policistů jsou uvedeny včetně vedoucích jednotlivých útvarů, jejich zástupců a policistů zařazených na

¹⁵ Databáze informačního systému ETR Policie České republiky

dopravně-inženýrských pracovištích. Nárůst počtu policistů mezi lety 2014 a 2015 byl pak způsoben otevřením nového dálničního oddělení u obce Chotoviny.

Graf 4: Počty policistů služby dopravní policie Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje vždy k 1. lednu daného roku¹⁶.

Počty policistů služby dopravní policie Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje



3.2 Výkon dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a oprávnění

Hlavní, zdaleka však ne jedinou, pracovní náplní policistů zařazených u služby dopravní policie je dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Jak je uvedeno v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších zákonů (dále jen „Zákon o provozu na pozemních komunikacích“¹⁷), dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích se vykonává tím, že policie kontroluje dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílí se na jeho řízení, objasňuje dopravní nehody, vede evidenci dopravních nehod, projednává v příkazním řízení přestupky podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 250/2016 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů) a provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

¹⁶ Databáze informačního systému ETR Policie České republiky

¹⁷ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4610 – 4611. Dostupné také z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>>

K tomuto výkonu, jak uvádí KOVALČÍKOVÁ¹⁸ jsou příslušníci Policie ve služebním stejnokroji oprávněni zejména dávat pokyny k řízení provozu na pozemních komunikacích, zastavovat vozidla, zabránit v jízdě řidiči podle § 118a citovaného zákona, zadržet řidičský průkaz podle § 118b téhož zákona, zakázat řidiči jízdu na nezbytně nutnou dobu nebo mu přikázat směr jízdy, vyžaduje-li to bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, popřípadě jiný veřejný zájem, vyzvat řidiče a učitele autoškoly k vyšetření podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 225/2006 Sb.) ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem, vyzvat řidiče a učitele autoškoly k vyšetření podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 225/2006 Sb.) ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou, vyzvat řidiče motorového vozidla k předložení dokladů k řízení a provozu vozidla, vyzvat řidiče motorového vozidla ke kontrole maximální přípustné hmotnosti na nápravu, maximální přípustné hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy nebo technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy, rozhodnout o odstranění vozidla, je-li překážkou provozu na pozemní komunikaci, nebo vozidla, které neoprávněně stojí na vyhrazeném parkovišti, použít technických prostředků k zabránění odjezdu vozidla podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů) a vybírat kauce podle § 125a „Zákona o provozu na pozemních komunikacích“.

¹⁸ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář. 2.* vydání, Praha : C. H. Beck, 2011. s. 290.

4 Bezpečnostní zadržovací systémy

Jak uvádí VLK¹⁹, ochranu cestujících při dopravní nehodě není možné zajistit jen bezpečnou strukturou karoserie a bezpečným vnitřním vybavením. K dodržení biomechanických limitů je nutno použít tzv. zadržovacích systémů.

Jak se lze dočíst v online encyklopedii Wikipedia²⁰, nejrozšířenějším zadržovacím systémem jsou bezesporu bezpečnostní pásy. První zmínky o jejich použití pocházejí již z první poloviny 19. století. Své uplatnění našly v letectví a automobilismu, přičemž jejich původní význam netkvěl ve zvýšení bezpečnosti osob, ale zejména k jejich fixování k sedačce pro eliminaci odstředivých sil při průjezdu zatáčkou a podobně. S montáží tohoto bezpečnostního prvku do sériově vyráběných vozidel začaly přibližně v polovině 20. století automobilky jako Volvo či Ford. Během několika málo let, ruku v ruce se změnou legislativ v jednotlivých státech světa, se bezpečnostní pásy staly naprosto běžným a nezbytným vybavením osobních i nákladních automobilů.

4.1 Požadavky kladené na bezpečnostní pásy

Jak uvádí KOVANDA²¹, nejvyšší účinnost mají bezpečnostní pásy při nárazu čelním, nárazu zezadu a také při převrácení vozidla. Velmi omezená je pak jejich účinnost při bočních nárazech. Z prováděných statistik dopravních nehod však vyplývá, že nejčastěji a nejvíce je při dopravních nehodách poškozena přední část vozidla, tedy čelní střet, a to v 60 % případů. Poté následuje poškození zadní části vozidel a to v 15 % případů. Pravděpodobnost nárazu do bočních částí vozidel se pak pohybuje pod hranicí 10 %. Četnosti poškození jednotlivých částí vozidel jsou znázorněny na obr. 2.

Jak již bylo řečeno, tak nejčastějším druhem dopravní nehody u silničních vozidel je čelní náraz. Při tomto je pohybová energie vozidla, při najetí například do pevné překážky, jiného automobilu apod., změněna na práci spotřebovanou na deformaci přední části karoserie a tím dochází k zastavení vozidla. Čím má vozidlo kvalitnější deformační

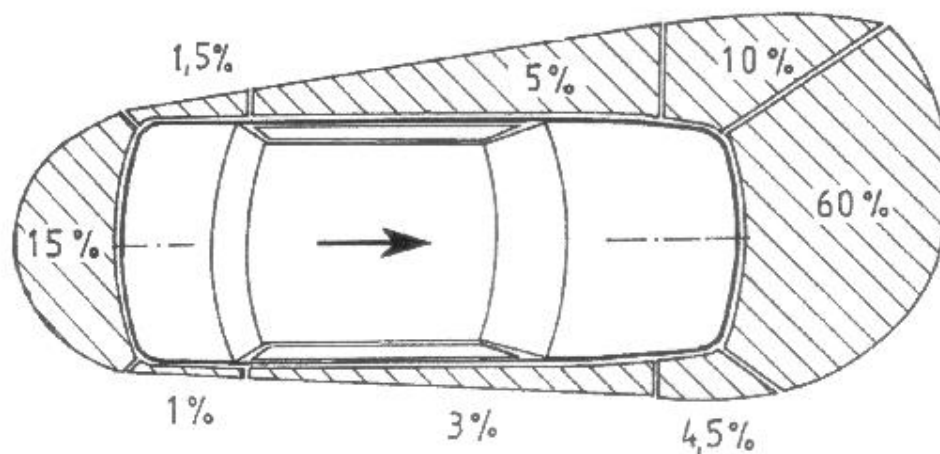
¹⁹ VLK, F. *Karoserie motorových vozidel*. Brno, 2000, s. 187.

²⁰ Bezpečnostní pás. In *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. [cit. 2018-02-04]. Dostupné z WWW: http://cs.wikipedia.org/wiki/Bezpe%C4%8Dnostn%C3%AD_p%C3%A1s

²¹ KOVANDA, J., ŠATOCHIN, V. *Pasivní bezpečnost vozidel*. Praha : ČVUT Fakulta dopravní, 2000.

vlastnosti, tím je doba deformace delší a zmenšuje se tím hodnota přetížení nebo-li zpoždění vozidla.

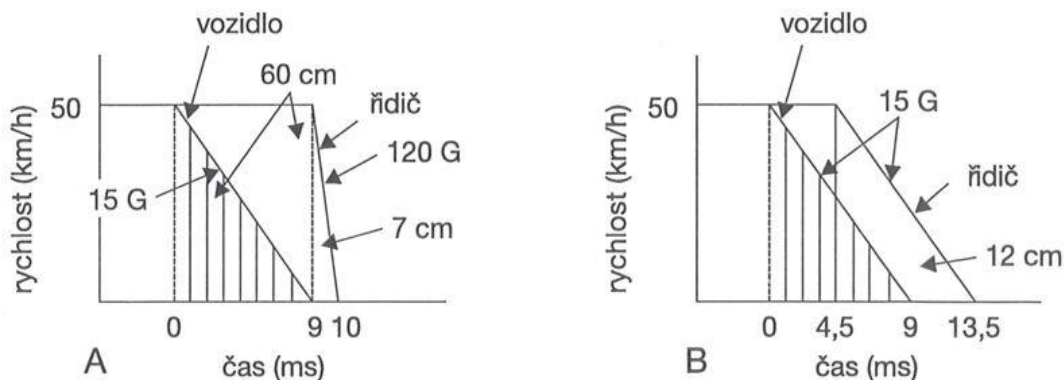
Obr. 2: Četnost poškození částí vozidel při dopravních nehodách²²



Člověk, který byl v době nárazu řádně připoután bezpečnostním pásem, využil deformačních vlastností vozidla a pohyboval se se stejným zpomalením, jako vnitřní část jeho automobilu. Zatím co osoba, která nebyla bezpečnostním pásem řádně připoutána, se těsně po nárazu pohybuje přibližně stejným směrem a stejnou rychlostí jako před nárazem a to až do doby kontaktu těla s interiérem před ním. Vzhledem k různým rychlostem interiéru a těla nepřipoutané osoby dochází jednak ke zvýšení pravděpodobnosti zranění o vnitřní vybavení vozidla a dalším podstatným faktorem je, že tělo nepřipoutané osoby je v době nárazu do interiéru vystaveno mnohem většímu zpomalení oproti osobě připoutané, což je způsobeno jen malou deformační dráhou vozidlových částí, na které tělo dopadlo - viz obr. 3.

²² KOVANDA, J., ŠATOCHIN, V. *Pasivní bezpečnost vozidel*. Praha : ČVUT Fakulta dopravní, 2000.

Obr. 3: Změna rychlosti vozidla a řidiče po nárazu, A – řidič nepřipoutaný, B – řidič řádně připoutaný²³



Požadavky na bezpečnostní pásy sumarizoval ve své knize VLK²⁴ a to následujícím způsobem:

- Zpoždění osoby vnášené na tuto bezpečnostním pásem je nutno docílit co možná nejmenší a to tak, aby nebyly překročeny biomechanické možnosti člověka.
- Co možná nejkratší časový úsek mezi počátkem zpomalování vozidla a počátkem zpomalování osoby.
- Optimální rozložení zatížení od bezpečnostních pásů na tělo osoby.
- Zajištění dostatečné vzdálenosti osoby od vnitřních částí interiéru a od ostatních osob.
- Uživatelský komfort pro cestující (jednoduchost užívání bezpečnostních pásů).

4.2 Druhy bezpečnostních pásů

Základní druhy řešení bezpečnostních pásů popisuje ve své knize VLK²⁵ a jsou znázorněny na obr. 4. V automobilové současnosti jsou z daleka nejvíce využívány aktivní třibodové pásy, tedy kombinace diagonálního a pánevního pásu. Oba zmíněné pásy tvoří z pravidla společnou smyčku a jsou zavírány společnou zasouvací částí závěru pásu. Závěr se používá takřka výhradně tlačítkový a z pravidla umožňuje obsluhu pouze jednou rukou. U některých vozů určených pro trhy v USA jsou pásy zavírány jednotlivě. Pohodlí osob ve smyslu možnosti volného pohybu při jízdě a zároveň proměnou délku bezpečnostního pásu v závislosti na tělesných disproporcích zajišťují z pravidla samonavíjecí bezpečnostní pásy. Diagonální pás bývá v ramenní

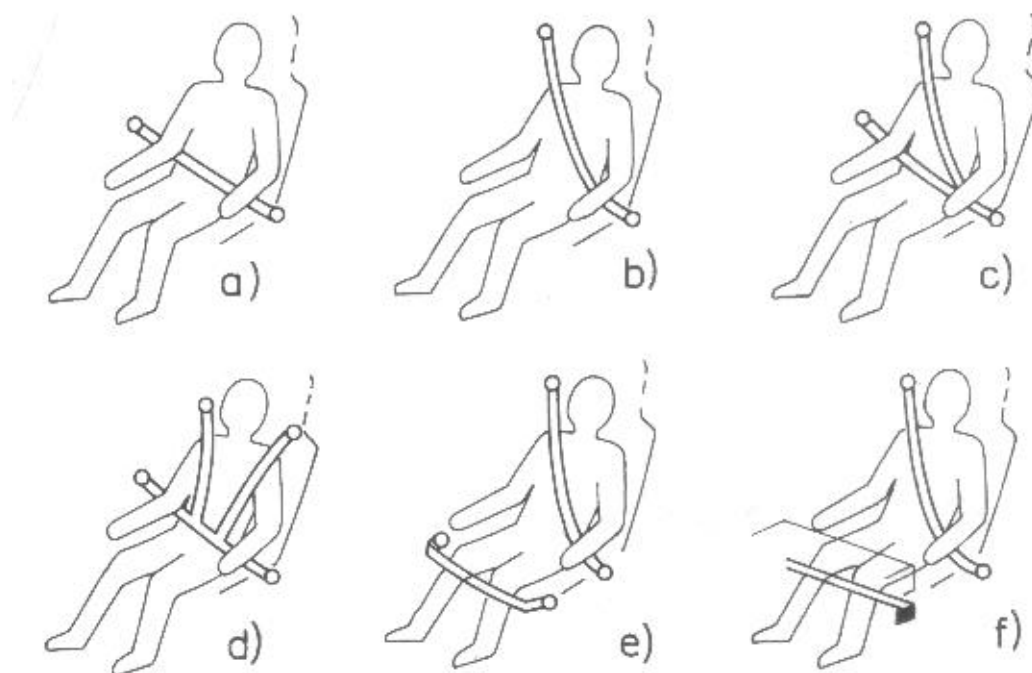
²³ VOREL, F., et al. *Soudní lékařství*. Praha, 1999, s. 269.

²⁴ VLK, F. *Karoserie motorových vozidel*. Brno, 2000, s. 187 - 189.

²⁵ VLK, F. *Karoserie motorových vozidel*. Brno, 2000, s. 189-196.

oblasti provlečen výškově nastavitelným okem a poté zabíhá do středového sloupku vozidla a dále do navíjecí cívky. Vlastní blokování samonavíjecích zařízení je zajišťováno jednak v závislosti na rychlosti odvíjení pásu a jednak na hodnotě zpomalení vozidla.

Obr. 4: Základní druhy bezpečnostních pásů: a) dvoubodový břišní; b) dvoubodový diagonální; c) třibodový; d) čtyřbodový „šle“; e) ramenní a kolenní; f) diagonální s kolenní opěrkou²⁶



Samostatné dvoubodové břišní pásy se v současné době vzhledem k efektu „zavíracího nože“ používají jen ve velmi omezené míře např. pro neplnohodnotná sedadla a podobně. Dvoubodový diagonální pás není samostatně používán a to z důvodu nevhodného působení sil na tělo připoutaného, kdy těžiště osoby se nachází daleko pod úrovní pásu a při střetu dochází k podvlečení osoby pod tímto pásem. Nejlepších výsledků při prováděných zkouškách bezpečnosti dosahují bezpečnostní pásy čtyřbodové někdy označované jako „šle“. Zmíněný druh bezpečnostních pásů se však do sériově vyráběných vozidel nerozšířil a to zejména pro svou náročnost při upínání. Své uplatnění nachází pouze u závodních či sportovních automobilů například pro „rallye“, nebo jako způsob zabezpečení dětí v autosedačkách.

²⁶ VLK, F. *Karoserie motorových vozidel*. Brno, 2000, s. 190.

4.3 Zařízení pro zvýšení účinnosti bezpečnostních pásů

Jak uvádí VLK²⁷, jedním z problémů standardně vyráběných bezpečnostních pásů je časová prodleva mezi počátkem nárazu vozidla do doby zablokování samonavíjecího mechanismu a vymezení vůle mezi bezpečnostními pásy a připoutanou osobou, tedy zkrácení dopředného pohybu těla vůči interiéru vozidla. Pro tyto účely byly vyvinuty různé druhy předpínacích zařízení, které lze rozdělit podle druhu předpínací síly následujícím způsobem:

- Mechanické
- Hydraulické
- Pyrotechnické

U mechanického způsobu dochází k přenosu předpínací síly prostřednictvím lanovodů na navíjecí cívku. Aby nedošlo v této fázi k poranění připoutané osoby je zde vždy zařazen článek omezující předpínací sílu jako například torzní tyčka. Pyrotechnické předpínací systémy mají nárazová čidla, která po nárazu vozidla odpálí nábojnici „pyropatronu“ a jednočinný píst pak provede dopnutí bezpečnostního pásu. Jak už z názvu vyplývá u hydraulických systémů se předpínací síla přenáší prostřednictvím kapaliny, kdy nárazník stlačí písty, kapalina pak putuje pod písty předpínacích zařízení, čímž dojde k předepnutí bezpečnostních pásů.

Dalším bezpečnostním prvkem, který je nutno v souvislosti s bezpečnostními pásy krátce zmínit je airbag. Jedná se o pasivní zadržovací systém, který má jeden hlavní úkol, a to ochránit horní část těla, zejména hlavu, před střetem s interiérem vozu. Přínos airbagu k bezpečnosti osob lze však jednoznačně konstatovat jen za předpokladu společného užití s bezpečnostními pásy. U současných moderních vozidel jsou airbagy do vozidel montovány společně s bezpečnostními pásy s předpínáním. Airbagy se umísťují jednak před osoby, a to do těla volantu (u řidiče), nebo do přístrojové desky pro ochranu spolucestujícího na předním sedadle. Boční airbagy jsou pak umístěny na krajních částech opěradel a slouží k ochraně hrudníku při bočním nárazu. Dalším druhem airbagu je tzv. okenní, který je upevněn pod střechem a sahá po celé její délce. Jeho úkolem je zejména ochrana hlavy před nárazem do bočních oken, středového sloupku či rámu střechy. V případě kombinace více bezpečnostních vaků a předpínacích

²⁷ VLK, F. *Karoserie motorových vozidel*. Brno, 2000, s. 197-207.

mechanismů jsou tyto ovládány společnou elektronickou řídicí jednotkou, která zaručuje správné načasování odpálení jednotlivých náloží („pyropatron“).

5 Současná legislativa České republiky

O důležitosti řádného používání bezpečnostních zadržovacích systémů ve vozidlech nejlépe vypovídají data zveřejněná na internetových stránkách MINISTERSTVA DOPRAVY, ODDĚLENÍ BESIP²⁸, kde je mimo jiné uvedeno, že 42 % řidičů usmrčených v obci bylo v době dopravní nehody nepřipoutaných bezpečnostními pásy, 51 % spolujezdců usmrčených v obci bylo nepřipoutaných. Řidiči nepřipoutaní bezpečnostními pásy mají 14 x vyšší pravděpodobnost úmrtí při dopravní nehodě než řidiči připoutaní (v obci 12,8 x). Spolujedoucí na předních sedadlech nepřipoutaní bezpečnostními pásy umírají 5,6 x častěji než připoutaní (v obci 4,7 x). 71 % usmrčených osob na zadních sedadlech nebylo řádně připoutaných, zadní pasažéři nepřipoutaní bezpečnostními pásy umírají 3,9 x častěji než připoutaní (v obci 4,2 x).

Vzhledem k výše uvedenému není divu, že legislativa České republiky na toto musí patřičným způsobem reagovat. Povinnost řidiče motorového vozidla a přepravované osoby být na území České republiky za jízdy připoutána bezpečnostním pásem vyplývá ze „Zákona o provozu na pozemních komunikacích“²⁹, který zapracovává příslušné předpisy Evropské unie pro danou problematiku, zejména SMĚRNICE RADY 91/671/EHS³⁰ ve znění směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2003/20/ES ze dne 8. dubna 2003.

Jak uvádí KOVALČÍKOVÁ³¹ v ustanovení § 2 písm. ii) obecná definice zádržného bezpečnostního systému pro potřeby „Zákona o provozu na pozemních komunikacích“ je zařízení schválené podle zvláštního právního předpisu a určené k zajištění bezpečnosti přepravovaných osob; zádržným bezpečnostním systémem je bezpečnostní pás nebo dětský zádržný systém.

²⁸ ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY, ODDĚLENÍ BESIP. *Bezpečnostní pásy* [online]. Ministerstvo dopravy, © 2012. [cit. 2018-02-04]. Dostupné z WWW: < <http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/archiv-kampani/bezpecna-obec/komunikacni-aktivity/vlastni-medialni-projekty/bezpecnostni-pasy> >

²⁹ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570 – 4616. Dostupné také z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>>

³⁰ SMĚRNICE RADY 91/671/EHS, *O sblížení právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny*. Brusel: Rada Evropských Společenství, 1991.

³¹ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 2. vydání, Praha : C. H. Beck, 2011. s. 8.

Povinnost řidiče motorového vozidla poutat se bezpečnostním pásem je zakotvena v ustanovení § 6 odst. 1 písm. a) „Zákona o provozu na pozemních komunikacích“³², kde je jasně uvedeno, že „řidič motorového vozidla je povinen být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu.“ Povinnost je dále v ustanovení § 6 odst. 2 omezena, kdy neplatí pro řidiče při couvání vozidla, řidiče, který nemůže užít bezpečnostní pás ze zdravotních důvodů a řidiče vozidla bezpečnostních sborů, ozbrojených sil a vojenského zpravodajství při plnění služebních povinností, řidiče vozidla obecní policie při plnění úkolů obecní policie, řidiče vozidla jednotky požární ochrany a záchranného vozidla Horské služby při řešení mimořádných událostí a řidiče vozidla poskytovatele zdravotnické záchranné služby v případech, kdy použití bezpečnostního pásu brání v rychlém opuštění vozidla za účelem výkonu dalších povinností.

Řidičům motorových vozidel dále „Zákon o provozu na pozemních komunikacích“ ukládá další povinnosti související s poutáním přepravovaných osob. Konkrétně v ustanovení § 6 odst. 1 písm. b) je dána povinnost nepřepřavovat ve vozidle kategorie M1, N1, N2 nebo N3, které není vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, dítě mladší tří let, nebo dítě menší než 150 cm na sedadle vedle řidiče. Dále v ustanovení § 6 odst. 1 písm. c) je dána povinnost přepravovat ve vozidle kategorie M1, N1, N2 nebo N3, které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, dítě, jehož tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm, pouze za použití dětské autosedačky, kdy při této přepravě musí dítě být umístěno v dětské autosedačce, která odpovídá jeho hmotnosti a tělesným rozměrům a na sedadle, které je vybaveno airbagem, který nebyl uveden mimo činnost, nebo pokud byl uveden mimo činnost automaticky, nesmí být dítě v dětské autosedačce přepravováno čelem proti směru jízdy. V ustanovení § 6 odst. 1 písm. d) je pak dána povinnost řidiče motorového vozidla umístit a upevnit dětskou autosedačku na sedadle a dítě do dětské autosedačky podle podmínek stanovených výrobcem dětské autosedačky v návodu k použití této dětské autosedačky. Dále je řidič dle ustanovení § 6 odst. 1 písm. e) povinen přepravovat ve vozidle kategorie M1, N1, N2 nebo N3, které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, dítě, jehož tělesná hmotnost převyšuje 36 kg nebo tělesná

³² ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4573. Dostupné také z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>>

výška převyšuje 150 cm, pouze je-li dítě za jízdy připoutáno bezpečnostním pásem. V souladu s ustanovením § 6 odst. 1 písm. f) je umožněno přepravovat ve vozidle kategorie M1 a N1, které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem a ve kterém jsou na zadním sedadle již umístěny 2 dětské autosedačky a nedostatek prostoru neumožňuje umístit třetí dětskou autosedačku, třetí dítě starší 3 let a menší než 150 cm na zadním sedadle pouze, je-li toto dítě za jízdy připoutáno bezpečnostním pásem. Poslední povinností řidiče související s poutáním převážených osob je, že tento je dle ustanovení § 6 odst. 1 písm. g) povinen poučit osoby starší 3 let nebo osoby je doprovázející přepravované ve vozidle kategorie M2 a M3, které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, o povinnosti použít zádržný bezpečnostní systém, pokud informace není zajištěna jiným způsobem.

Povinnost přepravované osoby poutat se je zakotvena v ustanovení § 9 odst. 1 písm. a) „Zákona o provozu na pozemních komunikacích“³³, kde je jasně uvedeno, že přepravovaná osoba je povinna být za jízdy připoutána na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu. Povinnost je dále omezena a to v ustanovení § 9 odst. 2, kdy neplatí pro osobu starší 18 let a menší než 150 cm a osobu, která tak nemůže učinit ze zdravotních důvodů na základě lékařského potvrzení. Lékařské potvrzení však musí mít za jízdy u sebe. Možné nedodržení této povinnosti ve zvláštních případech přepravy osob např. ve vozidlech bezpečnostních sborů, ozbrojených sil, hasičů, záchranné služby a podobně řeší ustanovení § 9 odst. 3.

Ustanovení § 6 odst. 1 písm. a) „Zákona o provozu na pozemních komunikacích“³⁴ a ustanovení § 9 odst. 1 písm. a) téhož zákona, ukládající řidiči a přepravované osobě povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem se shodně odvolávají na zvláštní právní předpis řešící povinné vybavení vozidel bezpečnostními pásy. Zmíněná povinnost vychází ze zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v platném znění a z vyhlášky č. 341/2002 Sb., Ministerstva dopravy a spojů³⁵, která do našeho právního rámce zpracovává příslušné

³³ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4574. Dostupné také z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>>

³⁴ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4573-4574. Dostupné také z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>>

³⁵ ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ. Vyhláška č. 341 ze dne 11. července 2002 o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2002, částka 123, s. 7146-7256. Dostupné také z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>>

předpisy Evropské unie a to zejména předpis EHK-R 16 a Směrnici Rady 77/541/EHS³⁶ o sblížení právních předpisů členských států, týkajících se bezpečnostních pásů a zadržných systémů motorových vozidel. Ve výše zmíněných normách je řešeno, nejen u jakých typů vozidel je povinnost vybavení bezpečnostními pásy povinné, ale komplexně pojednávají o jednotlivých technických řešeních bezpečnostních pásů a zadržných systémů včetně jejich testování a postupů při udělování značek EHS (schválení typu konstrukční části), jež je nezbytnou procedurou pro uvádění bezpečnostních pásů a zadržných systémů na jednotlivé trhy. Dalšími směnicemi souvisejícími s danou problematikou jsou zejména směrnice č. 76/115/EHS řešící požadavky týkající se kotevních úchyťů bezpečnostních pásů, dále směrnice č. 74/60/EHS zabývající se obecnými požadavky na vnitřní výbavu prostoru pro cestující, rozmístění ovládačů, opěradel a zadních částí sedadel, dále pak směrnice č. 74/297/EHS upravující oblast vnitřní výbavy, pokud jde o ochranu řidiče proti zranění mechanismem řízení při nárazu a směrnice č. 74/408/EHS řešící problematiku požadavků týkajících se pevnosti sedadel a jejich ukotvení.

Jak uvádí BUŠTA³⁷, řidič porušením výše rozebraných povinností uvedených v ustanovení § 6 „Zákona o provozu na pozemních komunikacích“ a přepravovaná osoba porušením výše rozebraných povinností uvedených v ustanovení § 9 téhož zákona se dopouští přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k), tedy přestupku se souhrnnou skutkovou podstatou spočívající v jiném jednání, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), kdy nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II výše zmíněného zákona. Za tento přestupek se v souladu s ustanovením § 125c odst. 5 písm. g) ukládá pokuta od 1.500,- Kč do 2.500,- Kč. Tento přestupek lze vyřešit příkazem na místě, kdy je v souladu s ustanovením § 125c odst. 7 písm. a) možno uložit pokutu do výše 2.000,- Kč.

Společenská nebezpečnost daného přestupkového jednání, nebo lépe řečeno zájem společnosti na zajištění poutání osob ve vozidlech je jednoznačně zřejmý ze skutečnosti, že porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem je zařazeno do Bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem, kdy jak uvádí KOVALČÍKOVÁ³⁸, za spáchání tohoto jednání jsou řidiči zaznamenáni do

³⁶ SMĚRNICE RADY 77/541/EHS, *O sblížení právních předpisů členských států, týkajících se bezpečnostních pásů a zadržných systémů motorových vozidel*. Lucemburk : Rada Evropských Společenství, 1977.

³⁷ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha : Tisk Sprint, 2016. s. 301-302.

³⁸ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 2. vydání, Praha : C. H. Beck, 2011. s. 322-323.

registru řidičů 3 body. Ještě přísněji je ohodnoceno jednání řidiče spočívající v porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle ustanovení § 6 „Zákona o provozu na pozemních komunikacích“, kdy za toto jsou udělovány celkem 4 body.

6 Dopravní průzkum

Pro zjištění rozsahu řešeného problému a jeho popsání byl jako součást „práce“ proveden dopravní průzkum³⁹. Průzkum byl vykonán dle metodiky popsané v kapitole 6.2. a to na teritoriu Jihočeského kraje.

Před zvolením druhu dopravního průzkumu bylo nutné, nejprve definovat požadované ukazatele a zamyslet se nad faktory, které je mohou fakticky ovlivňovat. Jako nejvýhodnější z hlediska efektivity a vypovídací hodnoty byl zvolen bodový operativní průzkum. Jednotlivá stanoviště pro jeho provedení pak byla volena takovým způsobem, aby bylo jednak minimalizováno zkreslení požadovaných charakteristik vlivem prostředí a aby bylo možné jednotlivá charakteristická prostředí porovnat.

6.1 Faktory, jež mohou mít vliv na sledovanou charakteristiku dopravního průzkumu

V následujícím textu jsou uvedeny veškeré sumarizované faktory, jež mají potenciál ovlivnit hlavní sledovanou charakteristiku prováděných dopravních průzkumů, tedy četnost použití bezpečnostních zadržovacích systémů ve vozidlech.

- Doba: - denní
 - noční
- Dopravní špička: - dopravní špička
 - mimo dopravní špičku
- Charakter místa: - intravilán obce
 - extravilán
- Charakter dopravy: - místní
 - tranzitní
- Druh komunikace: - dálnice
 - sil. I. třídy
 - sil. II. třídy

³⁹ KALAŠOVÁ, A., FAITH, P., PAĽO, J. Dopravné inžinierstvo I. Žilina : EDIS, 2006. s. 63-92.

- sil. III. třídy
- místní komunikace
- účelová komunikace

- jednosměrná (obousměrná)
- jednopruhová (vícepruhová)

- Další:
- přehlednost
 - intenzita provozu
 - maximální dovolená rychlost
 - přítomnost přechodů pro chodce
 - přítomnost výstražných dopravních značek
 - blízkost velkých sídelních útvarů
 - četnost provádění kontrol ze strany Policie ČR

Jak již bylo uvedeno, v rámci „práce“ bude prověřena hypotéza, týkající se vlivu druhu pozemní komunikace na disciplinovanost řidičů a přepravovaných osob ve věci používání zadržovacích bezpečnostních systémů, kdy je předpoklad, že se se zvyšující důležitostí pozemní komunikace bude relativní četnost nepřipoutaných osob snižovat.

Pozemní komunikace České republiky definuje a blíže rozděluje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích⁴⁰, ve kterém je uvedeno, že „Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se dělí na následující kategorie:

- dálnice
- silnice
- místní komunikace
- účelové komunikace

Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.

⁴⁰ ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 42-61. Dostupné také z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>>

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť a podle svého určení a dopravního významu se rozdělují do těchto tříd:

- a) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- b) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- a) místní komunikace I. třídy,
- b) místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
- c) místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,
- d) místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz.

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Příslušný silniční správní úřad obecního úřadu obce s rozšířenou působností může na žádost vlastníka účelové komunikace a po projednání s Policií České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka. Úprava nebo omezení veřejného přístupu na účelové komunikace stanovené zvláštními právními předpisy tím není dotčena. Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Zmíněná účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu. V pochybnostech, zda z hlediska pozemní komunikace jde o uzavřený prostor nebo objekt, rozhoduje příslušný silniční správní úřad.

6.2 Metodika dopravního průzkumu

V rámci „práce“ byly provedeny bodové, operativní průzkumy pro zjištění charakteristik v oblasti používání bezpečnostních pásů ve vozidlech. Byla provedena celkem 4 přímá pozorování v podobě jednohodinových sond. Sledovány byly osobní automobily, jejich řidiči a spolucestující (včetně spolucestujících v dětských autosedačkách). Do dopravního průzkumu nebyli zahrnuti řidiči a spolucestující z vozidel bezpečnostních sborů, ozbrojených sil atd. uvedených v ustanovení § 6 odst. 2 písm. c), „Zákona o provozu na pozemních komunikacích“. Průzkumy byly prováděny vždy jednou sčítací osobou, kdy jednotlivé hodnoty byly zaznamenávány do sčítacích archů (čárková metoda) viz Příloha I. Podmínkou úspěšného průzkumu byl průjezd minimálně sta sčítaných osobních automobilů. Pro zjednodušení bylo vycházeno z předpokladu, že žádná z nepřipoutaných osob takto nečinila ze zdravotních důvodů.

6.3 Stanoviště dopravního průzkumu

„Stanoviště A“

Pozemní komunikace: místní komunikace, ul. Pekárenská v Českých Budějovicích

Katastrální území: České Budějovice 3

GPS souřadnice: 48°59'0.844"N, 14°28'29.035"E

Den provedení průzkumu: 13. 11. 2017

Čas provedení průzkumu: od 09:30 hod. do 10:30 hod.

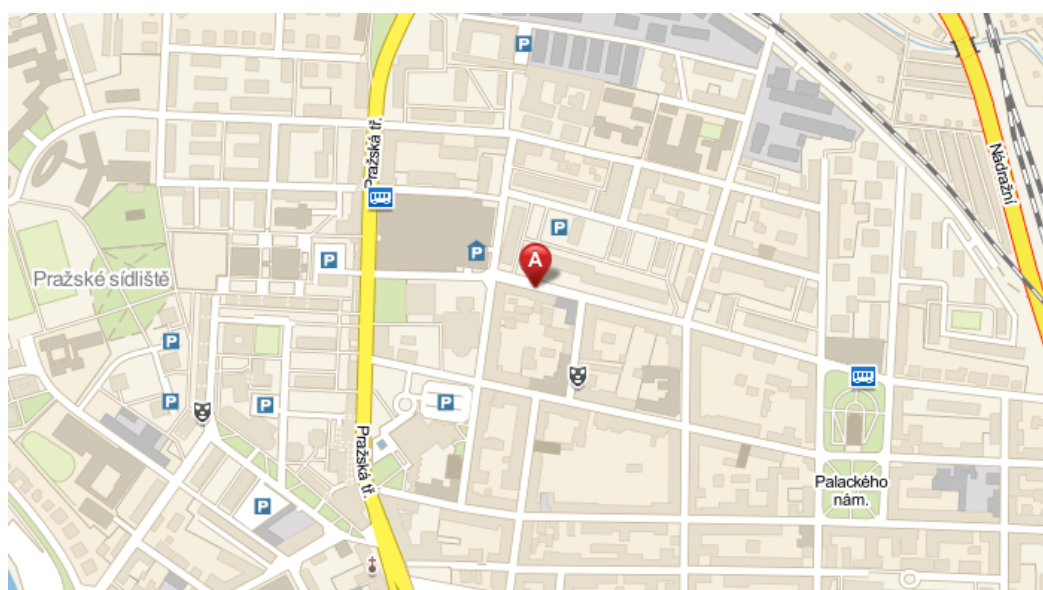
Kontrolovaný směr: oba

Průzkum provedl: Karel Nováček

„Stanoviště A“ bylo zvoleno v centru města České Budějovice na ulici Pekárenská, jak je patrné z obr. 5. Ulice Pekárenská je ve sledovaném bodě velice dopravně zatíženou místní komunikací se souvislou okolní zástavbou sloužící jak pro bydlení, tak pro podnikatelskou činnost. Vozovka místní komunikace je obousměrná vždy s jedním pruhem pro daný směr jízdy. Protisměrné jízdní pruhy jsou od sebe odděleny vodorovným dopravním značením a jsou o shodné celkové šíři 3,5 m. Po stranách těchto jízdních pruhů se nacházejí podélná a šikmá parkovací stání. Za zvýšenou obrubou jsou poté po obou stranách vedeny chodníky. Na vozovce jsou přítomny vodorovné dopravní značky a to konkrétně značka č. V 1a – „Podélná čára souvislá“, č. V 2a – „Podélná čára přerušovaná“ a č. V 7 – „Přechod pro chodce“. Dále se v dané

lokalitě na místní komunikaci nacházejí svislé dopravní značky a to značka č. IP 6 – „Přechod pro chodce“, č. IP 12 – „Vyhrazené parkoviště“, č. P 2 – „Hlavní pozemní komunikace“ a č. P 4 – „Dej přednost v jízdě!“. Maximální dovolená rychlost v daném úseku není upravena místní ani přechodnou úpravou provozu, platí zde tedy maximální dovolená rychlost pro jízdu v obci dle „Zákona o provozu na pozemních komunikacích“, tedy 50 km/h.

Obr. 5: Znárodnění „Stanoviště A“ v mapě⁴¹



Z grafiky a výše uvedeného je patrné, že první zvolená lokalita má ryze intravilánový charakter, s dobrou přehledností (přímý úsek komunikace) nacházejí se zde přechody pro chodce, vodorovné i svislé dopravní značení, parkovací plochy a chodníky. Vlastní dopravní průzkum byl proveden v dopolední dopravní špičce.

„Stanoviště B“

Pozemní komunikace: silnice I. třídy č. 3

Katastrální území: Litvínovice

GPS souřadnice: 48°57'42.225"N, 14°27'21.670"E

Den provedení průzkumu: 13. 11. 2017

Čas provedení průzkumu: od 10:45 hod. do 11:45 hod.

Kontrolovaný směr: Kaplice → České Budějovice

Průzkum provedl: Karel Nováček

⁴¹ SEZNAM.CZ. Digitální mapy. *Mapy.cz*. [online]. © 1996 - 2018 [cit. 2017-12-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.mapy.cz>>

„Stanoviště B“ bylo zvoleno na silnici I. třídy č. 3 v katastru obce Litvínovice, tedy v těsné blízkosti velkého sídelního celku Českých Budějovic, jak je patrné z obr. 6. Silnice I/3 v tomto úseku je dlouhodobě dopravně nejzatíženější komunikací v rámci celého teritoria Jihočeského kraje. Silnice je zde obousměrná vždy s jedním pruhem pro daný směr jízdy. Protisměrné jízdní pruhy jsou od sebe odděleny vodorovným dopravním značením a to konkrétně vodorovnou dopravní značkou č. V13a – „Šikmé rovnoběžné čáry“ (dopravní stín) o šíři 2,2 m. Vlastní jízdní pruhy jsou o shodné celkové šíři 3,5 m. Zpevněné krajnice jsou od těchto odděleny vodorovnou dopravní č. V4 – „Vodící čára“ a jsou o shodné šíři 1,5 m. Dále se v dané lokalitě nacházejí svislé dopravní značky a to ve směru od obce Kaplice směrem na České Budějovice značka č. IS9b – „Návěst před křižovatkou“, č. B20a – „Nejvyšší dovolená rychlost“, č. IP11a – „Parkoviště“ a č. A4 – „Pozor, kruhový objezd. V opačném směru jsou to pak značky č. B20a – „Nejvyšší dovolená rychlost“, č. B6 – „Zákaz vjezdu traktorů“ a č. IP19 – „Řadící pruhy“. Maximální dovolená rychlost je v obou směrech daného úseku upravena místní úpravou provozu, kdy pro směr Kaplice → České Budějovice zde platí maximální dovolená rychlost 50 km/h a pro směr opačný 70 km/h.

Z grafiky a výše uvedeného je patrné, že druhá ze zvolených lokalit má ryze extravilánový charakter, s dobrou přehledností (přímý úsek komunikace) nenacházejí se zde přechody pro chodce, parkovací plochy ani chodníky. Vlastní dopravní průzkum byl proveden v dopolední dopravní špičce.

Obr. 6: Znárodnění „Stanoviště B“ v mapě⁴²



⁴² SEZNAM.CZ. Digitální mapy. *Mapy.cz*. [online]. © 1996 - 2018 [cit. 2017-12-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.mapy.cz>>

„Stanoviště C“

Pozemní komunikace: silnice II. třídy č. 156

Katastrální území: Zborov

GPS souřadnice: 48°54'44.279"N, 14°33'1.957"E

Den provedení průzkumu: 14. 11. 2017

Čas provedení průzkumu: od 08:00 hod. do 09:00 hod.

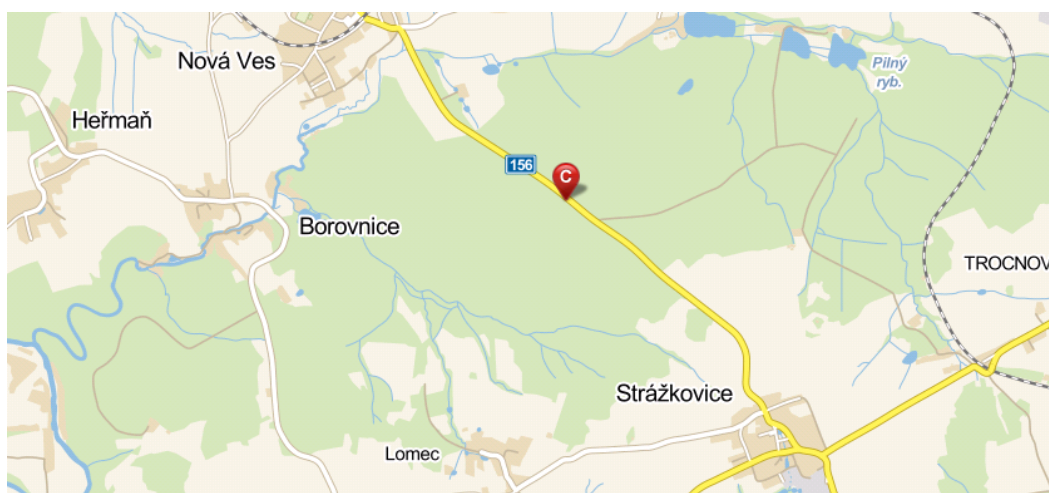
Kontrolovaný směr: oba

Průzkum provedl: Karel Nováček

„Stanoviště C“ bylo zvoleno na silnici II. třídy č. 156 mezi obcemi Strážkovice a Nová Ves, jak je patrné z obrázku č. 7. Silnice je zde obousměrná vždy s jedním pruhem pro daný směr jízdy. Protisměrné jízdní pruhy jsou od sebe odděleny vodorovným dopravním značením a to konkrétně vodorovnou dopravní značkou č. V 2a – „Podélná čára přerušovaná“. Vlastní jízdní pruhy jsou o shodné celkové šíři 3,4 m. Zpevněné krajnice jsou od těchto odděleny vodorovnou dopravní č. V 4 – „Vodící čára“ a jsou o shodné šíři 0,5 m. V dané lokalitě se nenacházejí žádné svislé dopravní značky. Maximální dovolená rychlost v daném úseku není upravena místní ani přechodnou úpravou provozu, platí zde tedy maximální dovolená rychlost pro jízdu mimo obec dle „Zákona o provozu na pozemních komunikacích“, tedy 90 km/h.

Z grafiky a výše uvedeného je patrné, že třetí lokalita má ryze extravilánový charakter, s dobrou přehledností (směrový oblouk velkého poloměru) nenacházejí se zde přechody pro chodce, parkovací plochy, chodníky ani svislé dopravní značení. Vlastní dopravní průzkum byl proveden v dopolední dopravní špičce.

Obr. 7: Znáznornění „Stanoviště C“ v mapě⁴³



„Stanoviště D“

Pozemní komunikace: silnice III. třídy č. 14613

Katastrální území: Ledenice

GPS souřadnice: 48°56'32.297"N, 14°37'48.686"E

Den provedení průzkumu: 14. 11. 2017

Čas provedení průzkumu: od 15:00 hod. do 16:00 hod.

Kontrolovaný směr: oba

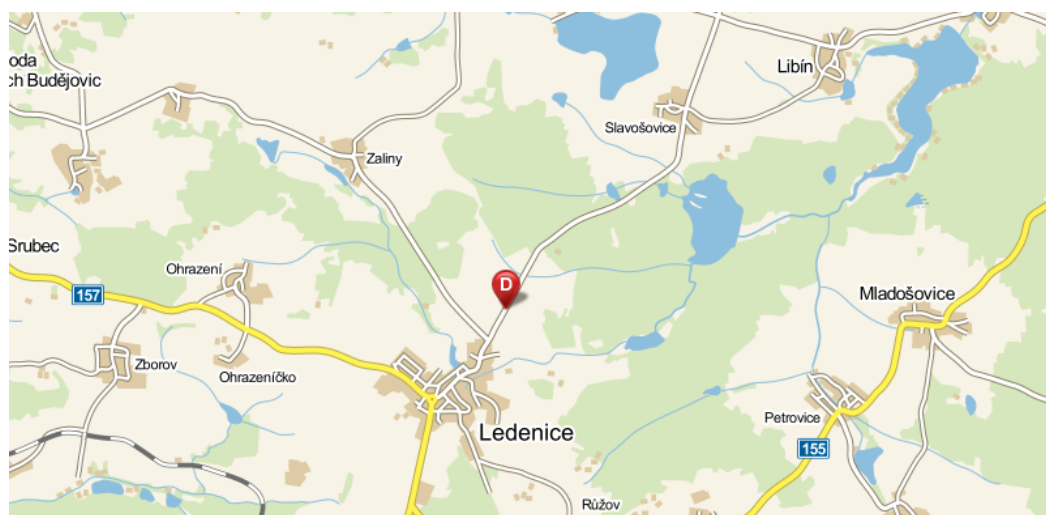
Průzkum provedl: Karel Nováček

„Stanoviště D“ bylo zvoleno na silnici III. třídy č. 14613 mezi obcemi Ledenice a Slavošovice, jak je patrné z obr. 8. Silnice je zde obousměrná vždy s jedním pruhem pro daný směr jízdy. Protisměrné jízdní pruhy nejsou od sebe odděleny vodorovným dopravním značením. Vozovka je o celkové šíři 6,5 m. V dané lokalitě se nenacházejí žádné svislé ani vodorovné dopravní značky. Maximální dovolená rychlost v daném úseku není upravena místní ani přechodnou úpravou provozu, platí zde tedy maximální dovolená rychlost pro jízdu mimo obec dle „Zákona o provozu na pozemních komunikacích“, tedy 90 km/h.

Z grafiky a výše uvedeného je patrné, že čtvrtá lokalita má ryze extravilánový charakter, s dobrou přehledností (přímý úsek komunikace) nenacházejí se zde přechody pro chodce, parkovací plochy, chodníky ani dopravní značení. Vlastní dopravní průzkum byl proveden v odpolední dopravní špičce.

⁴³ SEZNAM.CZ. Digitální mapy. *Mapy.cz*. [online]. © 1996 - 2018 [cit. 2017-12-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.mapy.cz>>

Obr. 8: Znázornění „Stanoviště D“ v mapě⁴⁴



6.4 Vyhodnocení dopravního průzkumu

Jako první bylo provedeno sčítání na stanovišti na ulici Pekárenské v Českých Budějovicích („Stanoviště A“) a to dne 13. 11. 2017 v době od 09:30 hod. do 10:30 hod. Zjištěné hodnoty z tohoto stanoviště jsou souhrnně uvedeny v tab. 1.

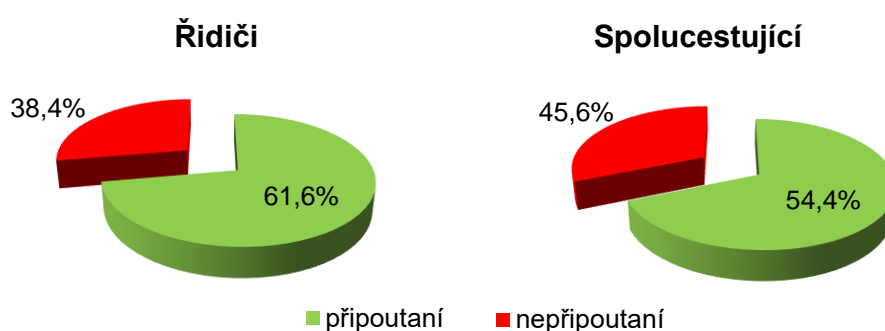
Tab. 1: Zjištěné hodnoty „Stanoviště A“

čas	čas	řidičů	nepřipout. řidičů	nepřipout. řidičů (%)	spolucest.	nepřipout. spolucest.	nepřipout. spolucest. (%)
od	do						
9:30	9:45	82	35	42,7%	20	8	40,0%
9:45	10:00	60	26	43,3%	12	6	50,0%
10:00	10:15	72	22	30,6%	26	12	46,2%
10:15	10:30	78	29	37,2%	21	10	47,6%
Σ		292	112	38,4%	79	36	45,6%

Ve sledovaném časovém úseku projelo výše specifikovaným místem v obou směrech celkem 292 osobních automobilů. Z celkového počtu 292 řidičů automobilů nebylo bezpečnostním pásem připoutáno celkem 112 řidičů, což odpovídá hodnotě 38,4% nepřipoutaných řidičů. Ve sledovaných vozidlech bylo dále zjištěno celkem 79 spolucestujících, z nichž nebylo připoutáno celkem 36 osob, tedy 45,6% nepřipoutaných spolucestujících. Zjištěné hodnoty jsou znázorněny v grafu č. 5. Celkem bylo na stanovišti zjištěno 39,9% nepřipoutaných osob.

⁴⁴ SEZNAM.CZ. Digitální mapy. *Mapy.cz*. [online]. © 1996 - 2018 [cit. 2017-12-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.mapy.cz>>

Graf 5: Použití bezpečnostních pásů „Stanoviště A“



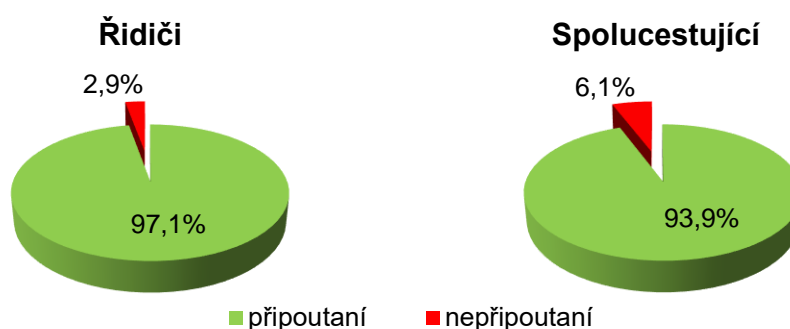
Jako druhé bylo provedeno sčítání na stanovišti nacházejícím se na sil. I/3 k.ú. Litvínovice („Stanoviště B“) a to dne 13. 11. 2017 v době od 10:45 hod. do 11:45 hod. Hodnoty zjištěné na stanovišti jsou souhrnně uvedeny v tab. 2.

Tab. 2: Zjištěné hodnoty „Stanoviště B“

čas	čas	řidičů	nepřipout. řidičů	nepřipout. řidičů (%)	spolucest.	nepřipout. spolucest.	nepřipout. spolucest. (%)
10:45	11:00	145	6	4,1%	41	2	4,9%
11:00	11:15	143	4	2,8%	48	3	6,3%
11:15	11:30	136	3	2,2%	52	3	5,8%
11:30	11:45	123	3	2,4%	39	3	7,7%
Σ		547	16	2,9%	180	11	6,1%

Ve sledovaném časovém úseku projelo výše specifikovaným místem ve sledovaném směru (Kaplice → České Budějovice) celkem 547 osobních automobilů. Z celkového počtu 547 řidičů automobilů nebylo bezpečnostním pásem připoutáno celkem 16 řidičů, což odpovídá hodnotě 2,9% nepřipoutaných řidičů. Ve sledovaných vozidlech bylo dále zjištěno celkem 180 spolucestujících, z nichž nebylo připoutáno celkem 11 osob, tedy 6,1% nepřipoutaných spolucestujících. Zjištěné hodnoty jsou znázorněny v grafu č. 6. Celkem bylo na stanovišti zaznamenáno 3,7% nepřipoutaných osob.

Graf 6: Použití bezpečnostních pásů „Stanoviště B“



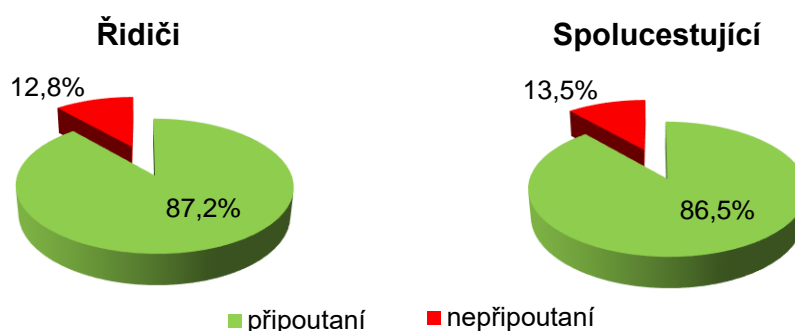
Jako třetí v pořadí bylo provedeno sčítání na stanovišti nacházejícím se na sil. II/156 k.ú. Zborov („Stanoviště C“) a to dne 14. 11. 2017 v době od 08:00 hod. do 09:00 hod. Hodnoty zjištěné na stanovišti jsou souhrnně uvedeny v tab. 3.

Tab. 3: Zjištěné hodnoty „Stanoviště C“

čas	čas	řidičů	nepřipout. řidičů	nepřipout. řidičů (%)	spolucest.	nepřipout. spolucest.	nepřipout. spolucest. (%)
8:00	8:15	73	6	8,2%	36	3	8,3%
8:15	8:30	92	12	13,0%	52	9	17,3%
8:30	8:45	88	13	14,8%	42	7	16,7%
8:45	9:00	67	10	14,9%	33	3	9,1%
Σ		320	41	12,8%	163	22	13,5%

Ve sledovaném časovém úseku projelo výše specifikovaným místem v obou směrech celkem 320 osobních automobilů. Z celkového počtu 320 řidičů automobilů nebylo bezpečnostním pásem připoutáno celkem 41 řidičů, což odpovídá hodnotě 12,8% nepřipoutaných řidičů. Ve sledovaných vozidlech bylo dále zjištěno celkem 163 spolucestujících, z nichž nebylo připoutáno celkem 22 osob, tedy 13,5% nepřipoutaných spolucestujících. Zjištěné hodnoty jsou znázorněny v grafu č. 7. Celkem bylo na stanovišti zaznamenáno 13,0% nepřipoutaných osob.

Graf 7: Použití bezpečnostních pásů „Stanoviště C“



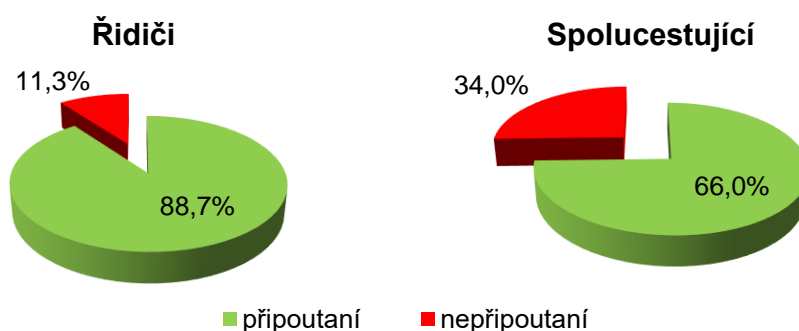
Jako poslední bylo provedeno sčítání na stanovišti nacházejícím se na sil. III/14613 k.ú. Ledenice („Stanoviště D“) a to dne 14. 11. 2017 v době od 15:00 hod. do 16:00 hod. Hodnoty zjištěné na stanovišti jsou souhrnně uvedeny v tab. 4.

Tab. 4: Zjištěné hodnoty „Stanoviště D“

čas od	čas do	řidičů	nepřipout. řidičů	nepřipout. řidičů (%)	spolucest.	nepřipout. spolucest.	nepřipout. spolucest. (%)
15:00	15:15	34	5	14,7%	10	3	30,0%
15:15	15:30	23	3	13,0%	10	1	10,0%
15:30	15:45	30	2	6,7%	6	2	33,3%
15:45	16:00	28	3	10,7%	21	10	47,6%
Σ		115	13	11,3%	47	16	34,0%

Ve sledovaném časovém úseku projelo výše specifikovaným místem v obou směrech celkem 115 osobních automobilů. Z celkového počtu 115 řidičů automobilů nebylo bezpečnostním pásem připoutáno celkem 13 řidičů, což odpovídá hodnotě 11,3% nepřipoutaných řidičů. Ve sledovaných vozidlech bylo dále zjištěno celkem 47 spolucestujících, z nichž nebylo připoutáno celkem 16 osob, tedy 34,0% nepřipoutaných spolucestujících. Zjištěné hodnoty jsou znázorněny v grafu č. 8. Celkem bylo na stanovišti zaznamenáno 17,9% nepřipoutaných osob.

Graf 8: Použití bezpečnostních pásů „Stanoviště D“



Největší nekázeň jak na straně řidičů, tak na straně spolucestujících, spočívající v nepoužití bezpečnostních pásů při jízdě, byla jednoznačně zjištěna na stanovišti, které se nacházelo v intravilánu města Českých Budějovic („Stanoviště A“), kde bylo zjištěno více jak 38 % nepřipoutaných řidičů a více jak 45 % nepřipoutaných spolucestujících. Důvody lze spatřovat zejména v charakteru dopravy, kdy na „Stanovišti A“ jednoznačně převládá místní městská případně příměstská doprava, která se vyznačuje nižšími přepravními rychlostmi a krátkými přepravními vzdálenostmi s četným zastavováním. Vzhledem k tomuto dochází jak u řidičů, tak i u spolucestujících k podceňování rizik spojených s nepřipoutáním se bezpečnostním pásem za jízdy, kdy přestupci velice často uvádějí jako obhajobu svého jednání fráze typu: „Já jedu jenom malý kousek“ nebo „Jedu jen malou rychlostí“ atd.

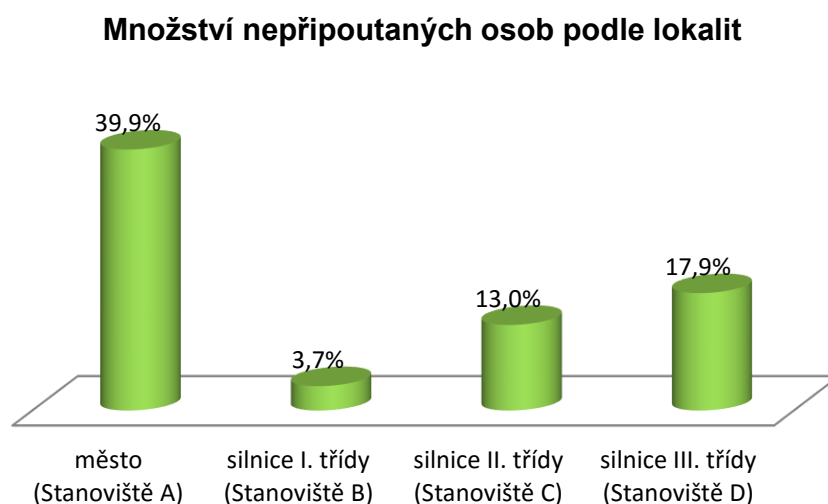
Podle předpokladu bylo nejnižší procentuální zastoupení nepřipoutaných řidičů a spolucestujících zjištěno na „Stanovišti B“, které se nacházelo na extravilánovém úseku silnice I. třídy č. 3 v katastru obce Litvínovice. Zde jelo nepřipoutáno necelých 3 procenta řidičů a více jak 6 procent spolucestujících. Relativně pozitivní čísla lze přičíst zejména charakteru dopravy (převládající tranzitní doprava), dosahovaným rychlostem jízdy, přepravním vzdálenostem a relativně častým dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu ze strany Policie ČR.

Na „Stanovišti C“, které se nacházelo na extravilánovém úseku silnice II. třídy č. 156 v katastru obce Zborov, a „Stanovišti D“, které se nacházelo na extravilánovém úseku silnice III. třídy č. 14613 v katastru obce Ledenice, bylo zjištěno nepřipoutání řidičů osobních automobilů v podobné míře cca. 12%. V podobné úrovni se s 13,5 % nepřipoutaných osob se pohybovali i spolucestující na „Stanovišti C“. Nečekaně vysoké procento 34 % nepřipoutaných spolucestujících bylo zjištěno na „Stanovišti D“. Zjištěná hodnota byla pravděpodobně skreslena malým počtem sledovaných subjektů, kdy základní výběr čítal pouze 47 spolucestujících. Důvodem většího zastoupení

nepřipoutaných osob na těchto stanovištích v porovnání se stanovištěm na silnici I. třídy lze spatřovat zejména ve dvou rovinách. První z nich je kratší průměrná přepravní vzdálenost vozidel a druhá méně častý výskyt policistů provádějící dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem ke skutečnosti, že na silnicích II. a III. tříd je mnohdy dosahováno podobných rychlostí jako na silnicích I. tříd a vzhledem ke stavebně technickému stavu silnic nižších tříd, jsou zde zjištěné hodnoty přinejmenším varující.

Srovnání množství osob (řidičů a spolucestujících) nepřipoutaných za jízdy bezpečnostním pásem je pak zřejmé z grafu č. 9.

Graf 9: Srovnání množství osob nepřipoutaných za jízdy bezpečnostním pásem na jednotlivých stanovištích

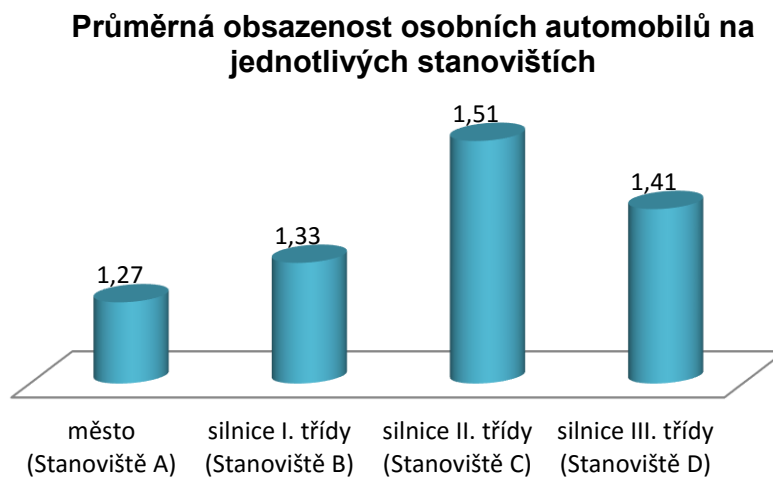


Na všech stanovištích dopravního průzkumu se potvrdilo, že se vždy o něco častěji poutají řidiči vozidel než jimi přepravované osoby. Zmíněný fenomén je možné vysvětlit jednak odlišným hrozícím postihem za toto jednání, kdy řidiči oproti přepravované osobě hrozí kromě uložení pokuty také zapsání bodů do Bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem a také možným benevolentnějším přístupem policistů k nepřipoutaným přepravovaným osobám. Dalším možným důvodem je, že výrobci automobilů směřují větší množství prvků pasivní bezpečnosti k řidičům automobilů, než k jejich spolucestujícím.

Za zmínku stojí ještě původně nepožadovaná charakteristika a to obsazenost osobních automobilů na sledovaných druzích komunikací, kdy nejnižší byla zjištěna na

„Stanovišti A“ (místní komunikace ul. Pekárenské v Českých Budějovicích) v hodnotě pouze 1,27 osoby na jedno vozidlo. Nejvyšší pak na „Stanovišti C“ (sil. II/156 k.ú. Zborov) v hodnotě 1,51 osoby na jedno vozidlo, více viz graf č. 9.

Graf 10: Průměrná obsazenost osobních automobilů na jednotlivých stanovištích



Závěr

V rámci analyticko - syntetizujícího vyhodnocení věcné části „práce“ vyplývá, že používání bezpečnostních zadržovacích systémů ve vozidlech snižuje při dopravních nehodách riziko vzniku lehkých, těžkých a smrtelných zranění. Společnost jako taková má enormní zájem na snížení počtu dopravních nehod a to zvláště těch, při kterých dochází k těžkým či smrtelným zraněním. Zájem společnosti byl přetaven do Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017. „Prací“ sledované zefektivnění práce policistů vykonávajících dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích je v souladu s úkolem Ú6.1 výše uvedené národní strategie, která Policii České republiky, mimo jiné, klade za povinnost intenzivně se zaměřit na dodržování pravidel silničního provozu a to zejména i na používání zádržných systémů.

Na území Jihočeského kraje bylo ke dni 31. 12. 2016 dle FABIÁNOVÉ⁴⁵ celkem 47,4 km dálnic, 650,4 km silnic I. tříd, 1.633 km silnic II. tříd a 3.810 km silnic III. tříd. Množství místních a veřejně přístupných účelových komunikací se zpracovateli vzhledem k absenci pasportů místních komunikací jednotlivých obcí zjistit nepodařilo a neodvažuje se ani jejich délku odhadnout. Na všech pozemních komunikacích Policie ČR ve smyslu „Zákona o provozu na pozemních komunikacích“, vykonává dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích spočívající zejména v kontrole dodržování pravidel provozu, podílení se na jeho řízení, šetření dopravních nehod, projednávání v příkazním řízení přestupků a provádění prevence v této oblasti.

Specializovanou složkou Policie ČR zabývající se prioritně touto problematikou je dopravní policie. V teritoriu Jihočeského kraje se jedná konkrétně o policisty zařazené na odboru služby dopravní policie, oddělení silničního dohledu a dálničního oddělení, Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje a policisty celkem 7 dopravních inspektorátů jednotlivých Územních odborů. V posledních několika letech jsme svědky neustálého redukování počtu policistů, kdy tento trend se nevyhýbá ani policii dopravní. V rámci Jihočeského kraje působilo k 1. 1. 2018 celkem 209 policistů na plný úvazek a jeden policista na úvazek poloviční zařazených u této složky policie, což je o více jak 41 policistů méně proti stavu ke dni 1. 1. 2009. Vzhledem k uvedeným skutečnostem je nyní,

⁴⁵ FABIÁNOVÁ, J., STRAKA, J. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2016*. Praha : Tiskárna ministerstva vnitra ČR, 2017, s. 47.

více než kdy jindy, zapotřebí pečlivě organizovat a zefektivňovat práci policistů a zajistit tak plnění zákonem uložených povinností v co možná největším rozsahu a nejlepší kvalitě.

Ukazatelem s největší vypovídací hodnotou hovořícím o bezpečnosti silničního provozu je počet usmrcených osob při dopravních nehodách. V kapitole nazvané Statistika dopravních nehod bylo konstatováno, že největší množství tragických dopravních nehod, tedy nehod s následkem smrti, se v roce 2016 na teritoriu Jihočeského kraje odehrálo na silnicích I. tříd, kdy při těchto zemřelo celkem 24 osob. Na silnicích II. tříd pak zemřelo 8 osob a na silnicích III. tříd celkem osob 10. Jen pro úplnost na místních a veřejně přístupných účelových komunikacích zemřelo dalších 9 osob. V souvislosti s řešenou problematikou používání bezpečnostních zádržných systémů ve vozidlech by z těchto surových čísel vycházelo jednoznačné doporučení spočívající ve zvýšeném vykonávání služby právě na páteřních komunikacích Jihočeského kraje tedy na silnicích I. tříd. Provedenými dopravními průzkumy však bylo zjištěno odlišné chování řidičů a přepravovaných osob na různých druzích komunikací, kdy na stanovišti, které se nacházelo na sil. I. třídy, užilo zádržných bezpečnostních systémů více jak 96 % osob, zatímco na stanovišti na sil. II. třídy tak učinilo 87 % a na stanovišti nacházejícím se na sil. III. třídy již jen něco málo přes 82 % osob. Nejvíce nepřipoutaných osob pak bylo zjištěno na stanovišti na místní komunikaci, kde bylo připoutáno pouze cca 60 % osob.

V případě, že za rozhodující faktor bereme počet usmrcených osob při dopravních nehodách, kterým mohlo použití zádržných bezpečnostních systémů zachránit život, nezbyvá než konstatovat, že vzhledem k nízkému počtu usmrcených osob a druhu smrtelných dopravních nehod na místních a účelových komunikacích není efektivní věnovat se této problematice v intravilánech větších obcí. Z výsledků celostátního sčítání dopravy provedeného v roce 2016 je možné vyčíst, že většina silnic I. tříd Jihočeského kraje dosahuje průměrných denních intenzit menších než 10.000 voz/24 h. Výjimky tvoří zejména sil. I/3 od Kamenného Újezdu až na hranice Jihočeského a Středočeského kraje, poté sil. I/20 od Českých Budějovic až po křižovatku s dálnicí D4 a ojedinělé úseky na sil. I/4, I/34 a I/39.

V porovnání s prováděním silničních kontrol na sil. I. třídy o průměrné denní intenzitě 10.000 voz/24 hod. s ohledem na četnost používání zádržných bezpečnostních systémů na jednotlivých druzích komunikací lze za efektivní označit provádění silničních kontrol zaměřených na řešenou problematiku na silnicích II. tříd

o průměrných denních intenzitách vyšších než 2.846 voz/24 hod. a na sil. III. tříd
o průměrných denních intenzitách vyšších než 2.067 voz/24 hod.

Doporučení, pro vedoucí pracovníky Policie České republiky zabývající se dohledem nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích, plynoucí z této práce lze formulovat takto:

Problematicke dodržování povinností účastníků silničního provozu spočívající v užívání bezpečnostních zádržných systémů ve vozidlech, je vhodné a efektivní se věnovat na silnicích I. tříd s průměrnou denní intenzitou provozu nad 10.000 voz/24 hodin, na silnicích II. tříd s průměrnou denní intenzitou provozu nad 2.846 voz/24 hodin a na silnicích III. tříd s průměrnou denní intenzitou provozu nad 2.067 voz/24 hodin.

Pro efektivní plánování hlídek je možno využít grafický výstup z Celostátního sčítání dopravy 2016⁴⁶, jež je obsahem přílohy II této „práce“.

⁴⁶ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Celostátní sčítání dopravy 2016 – Jihočeský kraj* [online]. © 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z WWW: <<http://scitani2016.rsd.cz/pages/results/list/default.aspx?l=Jiho%C4%8Desk%C3%BD%20kraj>>

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha : Tisk Sprint, 2016. 476 s. ISBN 978-80-906024-1-0.
2. DUŠEK, J. *Metodika pro tvorbu bakalářských prací VŠERS*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2016. 66 s.
3. FABIÁNOVÁ, J., STRAKA, J. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2016*. Praha : Tiskárna ministerstva vnitra ČR, 2017. 97 s.
4. KALAŠOVÁ, A., FAITH, P., PAĀLO, J. *Dopravné inžinierstvo I*. Žilina : EDIS, 2006. 194 s. ISBN 978-80-807-0634-0.
5. KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 2. vydání, Praha : C. H. Beck, 2011. 409 s. ISBN 978-80-7400-418-6.
6. KOVANDA, J., ŠATOCHIN, V. *Pasivní bezpečnost vozidel*. Praha: ČVUT Fakulta dopravní, 2000. 69 s. ISBN 80-01-02235-8.
7. KUČEROVÁ, H., HORZINKOVÁ, E. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. Praha : Leges, 2017. 860 s. ISBN 978-80-7502-211-0.
8. RÁBEK, V. Ohledání a využití stop v interiéru vozidla. In: *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci: sborník příspěvků z mezinárodní konference konané ve dnech 28. – 29. listopadu 2012 v Jihlavě*. Jihlava: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012. ISBN 978-80-260-3621-0.
9. REMEŠ, R., TRNOVSKÁ, S. *Praktická příručka přednemocniční urgentní medicíny*. Praha : Finidr, s.r.o., 2013. 240 s. ISBN 978-80-247-4530-5.
10. VLK, F. *Karoserie motorových vozidel*. Brno: VLK, 2000. 242 s. ISBN 80-238-5277-9.
11. VOREL, F., et al. *Soudní lékařství*. Praha : Grada Publishing, 1999. 606 s. ISBN 80-7169-728-1.

Elektronické zdroje

1. Bezpečnostní pás. In *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. poslední aktualizace 4.10.2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Bezpe%C4%8Dnostn%C3%AD_p%C3%A1s>.
2. ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017* [online]. Ministerstvo dopravy, © 2017. 112 s. [cit. 2018-02-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>>.
3. ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY, ODDĚLENÍ BESIP. *Bezpečnostní pásy* [online]. Ministerstvo dopravy, © 2012. [cit. 2018-02-04]. Dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/archiv-kampani/bezpecna-obec/komunikacni-aktivity/vlastni-medialni-projekty/bezpecnostni-pasy>.
4. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Celostátní sčítání dopravy 2016 – Jihočeský kraj* [online]. © 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z WWW: <<http://scitani2016.rsd.cz/pages/results/list/default.aspx?l=Jiho%C4%8Desk%C3%BD%20kraj>>.
5. SEZNAM.CZ. Digitální mapy. *Mapy.cz*. [online]. © 1996 - 2018 [cit. 2017-12-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.mapy.cz>>.
6. VALACH, O., VYSKOČILOVÁ, A. *Tisková zpráva 23. 1. 2018 - Ztráty z dopravních nehod v roce 2016* [online]. Brno : Centrum dopravního výzkumu v. v. i., 2018 [cit. 2018-01-29]. Dostupné z WWW:< <https://www.cdv.cz/tisk/>>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ. Vyhláška č. 341 ze dne 11. července 2002 o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2002, částka 123, s. 7146 – 7256. Dostupné také z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>>.
2. ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47 – 61. Dostupné také z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>>.

3. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570 – 4616. Dostupné také z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/start.aspx>>.
4. SMĚRNICE RADY 77/541/EHS, *O sblížení právních předpisů členských států, týkajících se bezpečnostních pásů a zádržných systémů motorových vozidel*. Lucemburk: Rada Evropských Společenství, 1977.
5. SMĚRNICE RADY 91/671/EHS, *O sblížení právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny*. Brusel: Rada Evropských Společenství, 1991.

Ostatní zdroje

1. databáze informačního systému ETR Policie České republiky
2. VYSKOČILOVÁ, A., TECL, J., VALACH, O., FRIČ. J. *Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích*, Interní materiály Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Seznam zkratk

DI – dopravní inspektorát

MD – ministerstvo dopravy

MK – místní komunikace

ÚK – účelová komunikace

Přílohy

Příloha I – Sčítací archy.

Stanoviště: SIL. II. TĚŠOV Y K. V. K. A. NOVÁ VĚŠ

Sčítací arch

Sečítání provedl: Karel Nováček

Datum: 17. 11. 2017

Čas: 06.00 - 09.00

časové období	vozidel	spolujedoucích	nepřipoutaných řidičů	nepřipoutaných spolujedoucích
00 - 15 min	 	 		
15 - 30 min	 	 		
30 - 45 min	 	 		
45 - 60 min	 	 		
suma	77+92+88+67 = 324	36+52+42+33 = 163	6+12+13+10 = 41	3+9+7+3 = 22

Sčítací arch

Sčítání provedl: KAROL NA VÁŘEK

Stanoviště: ŽU. III. TRÁV Ě. 14611 V K.O. LEDEŇICĚ

Datum: 14. 11. 2017

Čas: 15:00 - 16:00

časové období	vozidel	spolujedoucích	nepřipoutaných řidičů	nepřipoutaných spolujedoucích
00 - 15 min	 			
15 - 30 min				
30 - 45 min	 			
45 - 60 min	 			
suma	$14+21+10+28=73$	$10+10+6+21=47$	$5+2+2+1=10$	$2+1+2+10=15$

Příloha II - Grafický výstup z Celostátního sčítání dopravy 2016

KRAJ JIHOČESKÝ

