

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**BEZPEČNOST SILNIČNÍ DOPRAVY A JEJÍ PRÁVNÍ
A SPOLEČENSKÉ ASPEKTY**

Autor práce: Eliška Kroutlová

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Prezenční

Vedoucí práce: JUDr. Jan Bouchal

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2018

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

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

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Janu Bouchalovi, za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

KROUTLOVÁ, E. *Bezpečnost silniční dopravy a její právní a společenské aspekty : bakalářská práce*, České Budějovice – Vysoká škola evropských a regionálních studií, Z. Ú., 2018. 70 stran. Vedoucí bakalářské práce - JUDr. Jan Bouchal.

Klíčová slova: silniční doprava, silniční provoz, dopravní nehoda, bezpečnost silniční dopravy, pozemní komunikace

Bakalářská práce se zabývá problematikou bezpečnosti silniční dopravy, zejména je zaměřena na dopravní nehody. Cílem bakalářské práce je teoreticky popsat problematiku spjatou se silniční dopravou a charakterizuje postup Policie ČR při dopravní nehodě. Poté bude návrh možných opatření v rámci pasivní bezpečnosti v katastrálním území obce Branišov.

V práci je zaměřena pozornost na vysvětlení základních pojmů, tedy charakteristika silniční dopravy, řidiče, nehody aj. Dále poukazuje na postup Policie ČR při dopravní nehodě.

Poslední část se zabývá stavem bezpečnosti v katastrálním území obce Branišov s následným vyhodnocením a návrhem opatření pro zlepšení bezpečnosti. V závěru práce jsou shrnuta opatření bezpečnosti silniční dopravy.

KROUTLOVÁ, E. *Road transport safety and it's legaland social aspects : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, Z., Ú., 2018. 70 pages. Supervisor : JUDr. Jan Bouchal

The key words: road transport, road traffic, traffic accident, the safety of road transport, road

This bachelor's thesis deals with the problematics of the safety of road transport and it is especially focused on traffic accidents. The aim of bachelor's thesis is to describe the problematics connected with road transport in theory and to characterize the process of Czech police (force) during the traffic accident. Then there is the suggestion of possible arrangements within the safety of cadastral area in the village called Branišov.

The thesis is focused on the explanation of basic terms, which means the characteristics of road transport, driver, accidents and others. It also points out the process of Czech police (force) during the traffic accident.

The last part is concerned with the state of safety in cadastral area in the village Branišov with subsequent evaluation and the suggestion for the improvement of safety. The arrangements for the safety of traffic transport are summarized in the end of thesis.

ÚVOD	7
1 Cíl a metodika bakalářské práce	9
2 Základní pojmy a jejich vymezení	9
2.1 Terminologie a uvedení do problematiky.....	10
2.2 Základní složky bezpečnosti silničního provozu.....	12
2.3 Dopravní politika a bezpečnost silničního provozu	13
2.3.1 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.....	14
2.3.2 Právní normy upravující bezpečnost na silnicích	15
2.3.3 Nápravná opatření vedoucí k růstu bezpečnosti	17
2.4 Bezpečnostní audit na pozemních komunikacích.....	18
3 Policie ČR – Služba dopravní policie	20
4 Nehodovost	22
4.1 Dopravní nehody	22
4.1.1 Druhy dopravních nehod	23
4.1.2 Příčiny dopravních nehod.....	25
4.2 Povinnosti účastníků dopravní nehody.....	26
4.3 Statistiky dopravní nehodovosti v ČR.....	27
4.1 Sankce za dopravní nehody	30
5 Společenský aspekt bezpečnosti silniční dopravy	31
6 Výzkumná část	34
6.1 Dotazníkové šetření	34
6.2 Řízené rozhovory.....	44
6.3 Návrh vhodných opatření	55
Závěr	61
Použité zdroje.....	63
Seznam zkratk.....	66
Seznam příloh, tabulek a grafů.....	66
Seznam obrázků.....	67
Přílohy.....	68

Úvod

Předpokladem, který vede k trvalému a také k úspěšnému rozvoji ekonomiky převážné většiny vyspělých zemí, je správně fungující provoz na pozemní komunikaci – především jde o silniční dopravu. Z historického hlediska patří silniční doprava mezi nejstarší druhy dopravy vůbec. V dnešním světě si jen stěží lze představit život bez existence dopravních prostředků. I proto požadavky, které jsou kladeny na silniční dopravu a na její bezpečnost, v posledních letech rostou. Aktuální dopravní situace vypovídá nejenom o rostoucí nehodovosti na silnicích, avšak i o mnohem horších následcích těchto nehod. V rámci následujícího textu je pozornost orientována jak na analýzu bezpečnosti silniční dopravy z právního hlediska, tak i na praxi dopravní policie při řešení dopravních nehod. Předmětem tohoto textu je problematika bezpečnosti silniční dopravy a zároveň také charakteristika postupu dopravní policie ČR při vzniku dopravní nehody. Bezpečnost silniční dopravy všeobecně zahrnuje tři základní složky, a to je silniční systém, dále velmi důležitý lidský faktor a samotné vozidlo. Tyto složky jsou navzájem propojeny, a to prostřednictvím lokalizace příslušné dopravní události. Charakteristika těchto tří složek je základem pro analýzu silniční nehodovosti. Bezpečná tvorba pozemních komunikací vychází ze systematického hledání a následně odstraňování tzv. nehodových lokalit či míst, kde nejčastěji ke vzniku dopravních nehod dochází. Bezpečnost silniční dopravy se dotýká všech občanů a je možné ji ovlivnit např. prostřednictvím bezpečnostních záchytných systémů, dopravního značení, migračních systémů, výstavby dálnic či rychlostních silnic nebo také rozvojem dopravní telematiky apod. Silniční doprava patří v současné době mezi klíčová odvětví ekonomiky České republiky a je možné ji definovat jako dopravu, v rámci které dochází k přemístování osob či k přemístování nákladu, a to prostřednictvím silničních vozidel, dále k přemístování silničních vozidel samotných po pozemní komunikaci, ve volném terénu či po dopravních plochách. Silniční dopravu je možné zároveň také označit za nejvíce rozšířený typ dopravy, a to proto, že v praxi nejvíce vyhovuje požadavkům ze strany dopravního systému nejenom osobní, ale i nákladní dopravy, jako je spolehlivost, rychlost, flexibilita aj. Vlivem celkového rozvoje automobilismu v posledních letech rostou taktéž i nároky, které jsou kladeny na bezpečnost silniční dopravy. Bezpečnost silniční dopravy zahrnuje kromě

represivní a kontrolní činnosti Policie ČR také však aktuální podobu legislativy v této oblasti, výchovu a výcvik účastníků silničního provozu, technické aspekty a především také prevenci státních orgánů v rámci bezpečnosti silniční dopravy. Bezpečnost silniční dopravy se odvíjí od několika základních pilířů, a to je legislativa, což jsou právní normy, které upravují provoz na pozemní komunikace a definují sankce v okamžiku jejich nerespektování, dále dopravní infrastruktura, účastníci silničního provozu (řidiči) a především vozidla.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Teoreticko-metodická část se zabývá prací s odbornou literaturou a studiem teoretických poznatků a pramenů, což vede k identifikaci zkoumané problematiky – bezpečnosti silniční dopravy a jejím právním a společenským aspektům. Ke sběru potřebných dat jsou využity především sekundární zdroje, což jsou v tomto případě odborné publikace, právní předpisy, legislativní normy a ostatní odborná literatura, která se této oblasti v rámci svého obsahu věnuje. Použité zdroje mají klasickou knižní podobu či také elektronickou formu (internetové stránky). Dalším, velmi cenným zdrojem dat jsou rozhovory a dotazníkové šetření, na základě kterých je poté vytvořena praktická část podkladů. Hlavním cílem je teoretickým způsobem specifikovat problematiku bezpečnosti silniční dopravy a zároveň také charakterizovat postup dopravní policie ČR při vzniku dopravní nehody. Dílčím cílem je poté navrhnout možná opatření v rámci pasivní bezpečnosti na vybraném území. V textu je tedy analyzována bezpečnost silniční dopravy, a to nejenom z pohledu právního, ale i z hlediska praxe Policie ČR. Co se týče metodiky textu, k naplnění cíle textu je použita deskriptivní analýza odborné literatury a zdrojů, rozhovory a dotazníkové šetření. K vytvoření praktické části podkladů jsou použity informace získané na základě kvalitativního výzkumu, a to prostřednictvím řízeného rozhovoru a dotazníkového šetření. Dotazníkové šetření je významná a velmi často využívaná metoda kvantitativního výzkumu. Řízený rozhovor je naopak kvalitativní technika sběru dat. Všechny informace uvedené v těchto podkladech jsou čerpány z dostupné literatury a odborných zdrojů, jejichž seznam je uveden na konci tohoto textu.

2 Základní pojmy a jejich vymezení

Bezpečnost silničního provozu je nutné vnímat jako stav, kdy dochází k optimálnímu fungování dopravního systému bez existence konfliktních situací či narušení v oblasti plynulosti a především organizace provozu. Za významný jev, který narušuje bezpečnost dopravy, je možné označit dopravní nehodu, přičemž je nutné konstatovat, že v posledních letech, vlivem rozvoje celého dopravního sektoru, nabývají dopravní nehody zcela nových dimenzí. Roste počet silničních dopravních prostředků a také roste i intenzita dopravy v rámci měst. Lze konstatovat, že bezpečnost silničního provozu je zároveň také i významným ukazatelem kvality dopravy a zároveň také i předpoklad této kvality. Silniční

doprava je ze všech doprav nejméně bezpečná, a proto je nutností věnovat pozornost zvyšování její bezpečnosti. „*Bezpečnost silničního provozu stále není vnímána jako priorita. Právní vědomí účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích je stále na poměrně nízké úrovni, stejně jako vymahatelnost práva. Nápravu současného stavu lze docílit pouze koordinovaným přístupem v oblasti represe i prevence, včetně přijetí některých nutných změn v právní úpravě provozu na pozemních komunikacích. Nedílným předpokladem úspěšnosti navrhované strategie je nejen aktivní účast všech zainteresovaných subjektů, a to jak z veřejné správy, tak i z oblasti podnikatelských subjektů v dopravě, nevládních organizací a občanských sdružení, ale i podpora široké veřejnosti.*“¹ Vlivem rostoucí hustoty provozu se tak silnice stávají místem, kde člověku hrozí největší nebezpečí. Významným nástrojem hodnocení bezpečnosti silničního provozu je „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu“. Vytvoření bezpečného dopravního systému na pozemní komunikaci dnes a denně vyžaduje takové změny, které povedou k minimalizaci rizika vzniku nehody a jejich závažných následků.² Za určitou prevenci v oblasti vzniku dopravní nehody je možné považovat i kontrolu vozidla před zahájením jízdy, a to primárně pro vlastní bezpečnost účastníků silničního provozu.³

2.1 Terminologie a uvedení do problematiky

Silniční dopravní nehodu je možné definovat jako nezamýšlenou a nepředvídatelnou událost v rámci silničního provozu na veřejné komunikaci, která je způsobena dopravním prostředkem, má škodlivý následek na zdraví, životy osob či také na majetek. Lze rozlišovat několik základních druhů dopravních nehod, a to je srážka, havárie či jiné nehody. Za účastníka silničního provozu je možné označit každou osobu, která se přímo silničního provozu účastní – např. řidič, chodec nebo spolujezdec apod. Řidiče je možné specifikovat jako osobu, která řídí motorové vozidlo či jiné vozidlo, a to včetně jízdního kola, tramvaje, vozky či může jít i o jezdce na zvířeti. Vozidlo, které bylo vyrobeno a je primárně určeno k provozu na pozemní komunikaci, je možné označit za silniční vozidlo. Co se týče termínu „motorové vozidlo“, tak to je každé vozidlo, které disponuje vlastní

¹ HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 23.

² HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 23.

³ KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Praha: Prospektrum, 1998. Právo do kapsy. ISBN 8071750689, s. 43.

pohonnou jednotkou a jede vlastní silou. Jde o jiné než tzv. kolejové vozidlo. Silniční komunikaci lze charakterizovat jako pozemní komunikaci, která je určena pro provoz silničních motorových vozidel a je pro ni typická zpevněná vozovka. ⁴ V souvislosti s bezpečností silničního provozu je taktéž nutné vymezit termín „první pomoc“, což je soubor účelných a jednoduchých opatření, která vedou k záchraně života či zdraví jedince. První pomoc slouží primárně k zachování zdraví a života, dále taktéž i k zabránění zhoršení zdravotního stavu postižené osoby a poté i k zajištění podmínek, které souvisí s následující léčbou a zotavením. Nejenom znalost teorie, ale především i praktických dovedností v oblasti poskytování první pomoci je na pozemních komunikacích nutností pro širokou veřejnost, nikoliv pouze pro zdravotnické pracovníky či složky záchranného integrovaného systému. Na odborných teoreticko-praktických znalostech je založena celková kvalita poskytované první pomoci, což je nutné si uvědomit. Poskytnout první pomoc patří mezi morální povinnosti každého jedince. Trestní zákon je velmi přísný především v případě poskytnutí první pomoci u řidičů dopravních prostředků, kdy hrozí za neposkytnutí první pomoci postiženému po dopravní nehodě, na které se sám jedinec podílel, dokonce i odnětí svobody až na 3 roky či zákaz činnosti. ⁵ Dle statistik Světové zdravotnické organizace zemře při dopravních nehodách ročně na silnicích až 1,2 milionů lidí po celém světě, přičemž až 50 mil. osob je ročně na silnicích díky dopravním nehodám zraněno. ⁶ Bezpečnost silničního provozu souvisí s minimalizací vzniku rizikových situací v rámci silničního provozu a taktéž i s minimalizací následků dopravních nehod, a to na lidské zdraví a lidský život. Bezpečný dopravní prostor je nutné tvořit dlouhodobě a postupně, a to spolu s bezpečnými dopravními prostředky, které plně respektují limity organismu člověka a zároveň minimalizují dopady možných chybných chování účastníků silničního provozu. Tvorba bezpečného dopravního systému na silničních komunikacích si dnes doslova vyžaduje jeho změny takovým směrem, aby se zároveň vytvářely v praxi podmínky nutné ke snižování rizika vzniku dopravních nehod, a to včetně minimalizace jejich vážných následků. Proto je nutné vzájemně propojit změny všech hlavních složek takovým způsobem, aby existovala bezpečná pozemní komunikace, na které jsou provozovány

⁴ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk. 540s. 2009. ISBN 978-80-7380-211-0, s. 45 – 52.

⁵ KELNAROVÁ, J. a kol. *První pomoc I: Pro studenty zdravotnických oborů*. Praha: Grada Publishing, 2007. ISBN 9788024768274, s. 4 – 6:

⁶ World report on road traffic injury prevention: Violence and Injury Prevention. *World Health Organization* [online]. 2017 [cit. 2018-02-10]. Dostupné z: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/

bezpečné dopravní prostředky a v rámci provozu se pohybují účastníci, které mají bezpečné chování. ⁷ Za základní pramen silničního práva je možné považovat zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Dle tohoto zákona je pozemní komunikací dopravní cesta, která je určena pro užití silničními a jinými vozidly a dále i chodci, a to včetně pevných zařízení, která jsou nutná k zajištění tohoto užití a jeho velmi podstatné bezpečnosti. Zákon definuje několik hlavních druhů komunikací – silnice, dálnice, místní komunikace a účelové komunikace. Součástí pozemních komunikací jsou veškeré konstrukční prvky dané vozovky a krajnic, a to včetně chodníků, tunelů, dělících pásů, svodidel, zábradlí nebo zpomalovacích prahů a protihlukových stěn aj. Důležitou součástí jsou i dopravní značky. ⁸ V rámci bezpečnosti silničního provozu hraje jednu z klíčových rolí dopravní policie, která dohlíží nejenom na dodržování pravidel silničního provozu, avšak působí i preventivním způsobem a realizuje velké množství projektů, které jsou orientovány na dopravní prevenci. Cílem všech těchto akcí je upozorňovat na dopravní nehodovost a taktéž i na příčiny a následky dopravních nehod, které jsou mnohdy smrtelné. Důležitým cílem je taktéž i zvyšovat právní vědomí veřejnosti v oblasti bodového hodnocení v okamžiku porušení povinností, které jsou stanoveny zákonem, a o postihu za přestupky. To vše prohlubuje znalosti motoristické veřejnosti a také i zvyšuje celkově bezpečnost na silnicích. ⁹

2.2 Základní složky bezpečnosti silničního provozu

Bezpečnost silničního provozu se dotýká každého jedince a zahrnuje několik hlavních složek, a to je účastník silničního provozu (lidský faktor – člověk), vozidlo (dopravní prostředek) a v neposlední řadě silniční systém neboli dopravní cesta (komunikace). Lidský faktor je v současné době nejzranitelnější a také nejvýznamnější prvek bezpečnosti, na který při řízení působí velké množství subjektivních i objektivních, vnějších a především i vnitřních vlivů, jako jsou tělesné faktory (sluch, zrak), psychické faktory (rozhodování, pozornost, temperament, emoce) a taktéž i faktory v podobě stresu, věku, zkušeností a praxe s řízením, únava, hudba apod. Na způsobilost řidiče při jízdě má

⁷ Bezpečnost silničního provozu. *Technologická platforma silniční doprava* [online]. Centrum dopravního výzkumu, 2012 [cit. 2018-02-10]. Dostupné z: <https://www.tpsd-ertrac.cz/file/portfolio-projektu-5-etapa-projektu-tps-5-bezpecnost-silnicniho-provozu/>

⁸ PAVLÍČEK, K. a Z. KOPECKÝ. *Dopravně bezpečnostní činnost policie: (zvláštní část)*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2005. ISBN 80-901923-2-7, s. 46 – 48.

⁹ Bezpečnost na silnicích. *Policie* [online]. 2008 [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/bezpecnost-na-silnicich.aspx>

negativní vliv samozřejmě i požití návykových látek či alkoholu.¹⁰ Co se týče vozidla, za bezpečný dopravní prostředek je možné označit dopravní prostředek, který má bezpečnostní prvky disponující potenciálem zabránit možnému, vážnému či mnohdy i smrtelnému zranění účastníka silničního provozu. Jízda a výkon jsou zásadně ovlivněny konstrukcí a stavem vozidla. Mezi hlavní vlivy patří např. mikroklima ve vozidle, propustnost signálů, výkon vozidla, jeho dynamická charakteristika, pracovní prostředí apod.¹¹ Bezpečná pozemní komunikace je taková komunikace, která plně respektuje možnosti či omezení lidského faktoru a tedy i jeho fyziologické zdatnosti. U dopravní cesty je nutné brát v potaz její stavební uspořádání, prostorové uspořádání, dopravní a také přírodní podmínky, jako je hustota na silnici, intenzita či skladba vozidel. Je nutné zmínit, že na bezpečnost silničního provozu má taktéž velký vliv i spolehlivost dopravy, což je další znak, který vypovídá o kvalitě. Je nutné upozornit na to, že bezpečnost a spolehlivost se navzájem ovlivňují, protože dopravní systém, který funguje spolehlivě, správně a bezpečně, tvoří mnohem lepší podmínky pro celkovou bezpečnost silniční dopravy. V této souvislosti je nutné zmínit taktéž termín „bezpečné chování“, což je vzdělávací a výchovné působení na každého účastníka silničního provozu. Jde o nezbytný předpoklad vedoucí k růstu celkové kultury bezpečnosti silničního provozu a jde taktéž i o základ prevence.¹²

2.3 Dopravní politika a bezpečnost silničního provozu

Bezpečnost silničního provozu je ve velké míře závislá na ohleduplnosti, pozornosti a taktéž i na vzájemném respektu a dodržování platných silničních pravidel provozu na pozemních komunikacích.¹³ *„Dopravní politika je vrcholový dokument vlády pro sektor doprava, jehož gestorem je Ministerstvo dopravy ČR. Zabývá se celým sektorem doprava, a proto problematiku neřeší do podrobností - jednotlivé důležité oblasti jsou dále rozpracovány v samostatných návazných strategických dokumentech (např. Dopravní sektorové strategie, Národní strategie BESIP, Strategie podpory logistiky z veřejných*

¹⁰ KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Praha: Prospektrum, 1998. Právo do kapsy. ISBN 8071750689, s. 38 – 40.

¹¹ PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-720-1212-6, s. 37 – 38.

¹² HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 24.

¹³ ŠUCHA, M. a kol. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 9788024787282, s. 15.

zdrojů aj.).“¹⁴ Dopravní politika je orientována vždy na konkrétní problémy, které se dané země v oblasti dopravní situace a stavu týkají, jako je např. dopravní přetížení, bezpečnost dopravy či znečištění a vliv dopravy na životní prostředí. Jedním z hlavních cílů dopravní politiky v České republice je růst bezpečnosti silničního provozu. Do roku 2020 by mělo dojít ke snížení počtu usmrcených v rámci silničního provozu, a to na úroveň evropských států, a taktéž i ke snížení počtu těžce zraněných účastníků dopravních nehod o 40 %.¹⁵

2.3.1 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu je jedním z klíčových nástrojů, který v Česku slouží ke zhodnocení celkové bezpečnosti na silnicích. V současné době je platná strategie pro roky 2014 – 2020, což je zcela samostatný materiál Ministerstva dopravy ČR, který specifikuje a veřejnosti prezentuje nejenom cíle, ale i základní principy či návrhy konkrétních opatření, která vedou ke snižování nehodovosti na českých silnicích. Za hlavní cíl této strategie je možné vnímat snížení celkového počtu usmrcených a těžce raněných osob v rámci silničního provozu. Na základě zkušeností z minulosti je nutné upozornit na nutnost cíleného oslovení co nejširšího spektra subjektů a definování naprosto jasného prostoru pro jejich vzájemnou spolupráci. Cestou, která k tomuto stavu povede, je identifikace společných charakteristik všech zúčastněných subjektů, vymezení jejich následného zapojení do plnění definovaných úkolů, které vychází ze strategie, a v neposlední řadě i adresná specifikace činností v rámci příslušného akčního programu. I přesto, že např. v roce 2015 byla strategie implementována již po čtvrté, nedošlo ke snížení počtu usmrcených osob na silnicích, což znamená jen jedno – realizovaná opatření nejsou dostatečně účinná a nevedou k žádoucímu snižování závažných a smrtelných následků nehod. Proto došlo k revidování strategie, a to s platností od roku 2017. K tomu, aby bylo možné tuto strategii označit za efektivní nástroj, který vede k růstu bezpečnosti silničního provozu, je nutné zapojit i všechny účastníky silničního provozu.¹⁶ Za fenomén současné doby je možné s jistotou označit nehodovost. Dopravní nehoda je

¹⁴ Dopravní politika 2014-2020. *BESIP* [online]. [cit. 2018-01-26]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ibesip/strategieke-dokumenty/dopravni-politika-cr/dopravni-politika-2014-2020>

¹⁵ Dopravní politika 2014-2020. *BESIP* [online]. [cit. 2018-01-26]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ibesip/strategieke-dokumenty/dopravni-politika-cr/dopravni-politika-2014-2020>

¹⁶ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020. *BESIP* [online]. 2017 [cit. 2018-01-26]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ibesip/strategieke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

neúmyslná a společensky škodlivá událost, která je zaviněna ve většině případů v praxi nedbalostním jednáním. ¹⁷ Vláda v České republice musí rozvíjet aktivity, které povedou ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, dále musí taktéž zvyšovat informovanost účastníků silničního provozu a zkvalitňovat tvorbu infrastruktury. Je nutné brát v potaz i komunikační aktivity a výchovu mládeže i dětí. K růstu bezpečnosti silniční dopravy je taktéž zapotřebí rozvíjet a podporovat inovační technologie – např. systémy družicové navigace při řízení dopravy, což zvyšuje informovanost jednotlivých uživatelů silniční dopravy a taktéž i bezpečnost a efektivitu silniční dopravy. Je nutné neustále zlepšovat vzdělávání a výcvik účastníků silničního provozu, zesilovat prosazování pravidel silničního provozu, tvořit bezpečnější silniční infrastrukturu, používat bezpečnější vozidla, podporovat využití moderních technologií, a to za účelem růstu bezpečnosti silničního provozu a chránit velmi lehce zranitelné účastníky silničního provozu. ¹⁸

2.3.2 Právní normy upravující bezpečnost na silnicích

V České republice je ústředním orgánem, který nese odpovědnost za bezpečnost silniční dopravy, ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy tak koordinuje činnost a spolupracuje s ostatními ústředními orgány státní správy, dále i s územními samosprávami a s občanskými organizacemi aj. Role ministerstva dopravy je tak v rámci bezpečnosti silniční dopravy nezastupitelná, a to primárně z hlediska plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Za hlavní právní předpisy, které upravují bezpečnost silničního provozu, je možné označit¹⁹:

- ✚ zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,
- ✚ zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,
- ✚ zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- ✚ vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích,

¹⁷ BRÁZDA, J. *Fenomén silniční dopravní nehody: (objasnění a základní postupy): vědecká monografie*. Praha: Police history, 2008. ISBN 9788086477442, s. 19 - 20.

¹⁸ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. *BESIP* [online]. 2011 [cit. 2018-01-27]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>

¹⁹ HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 24 – 25.

- ✚ vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- ✚ a zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR.

Tato legislativa primárně upravuje především systém silniční dopravy v České republice a taktéž i otázky bezpečnosti v silniční dopravě, které se vztahují nejenom k uživatelům, ale i k dopravní infrastruktuře a vozidlu jako takovému.²⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (*dále jen „zákon o silničním provozu“*) upravuje nejenom pravidla provozu na pozemní komunikaci, ale i práva a povinnosti účastníků provozu na pozemní komunikaci, řidičská oprávnění, řidičské průkazy, bodové hodnocení řidičů, přestupky a další správní delikty, a to včetně působnosti a pravomoci orgánů státní správy a Policie ČR ve věcech silničního provozu.²¹ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (*dále jen „zákon o podmínkách provozu na pozemních komunikacích“*) upravuje následující podmínky: registraci vozidel, vyřazování vozidel, práva v povinnosti vlastníků a také provozovatelů vozidel, technické požadavky, které jsou kladeny na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel, schvalování technické způsobilosti provozu vozidel na pozemní komunikaci, práva a povinnosti stanice měření emisí a stanice technické kontroly a taktéž i výkon státní správy či státního dozoru v rámci podmínek provozu vozidel na pozemní komunikaci.²² „*Oblast právních vztahů souvisejících s pozemními komunikacemi je upravena především v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Zákon o pozemních komunikacích zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.*“²³

²⁰ HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 24 – 25.

²¹ ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích: Zákon o silničním provozu. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2000.

²² ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích: Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2001.

²³ Pozemní komunikace. *BESIP* [online]. 2017 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pozemni-komunikace>

2.3.3 Nápravná opatření vedoucí k růstu bezpečnosti

Vytvoření bezpečného dopravního systému na silnicích vyžaduje v současné době takové změny, které povedou ke vzniku podmínek nutných ke snížování rizika vzniku nehody a taktéž i k minimalizaci jejich závažného dopadu na zdraví a život člověka. Je nutné realizovat změny, díky kterým je možné vytvořit bezpečné pozemní komunikace, na kterých jsou poté provozovány bezpečné dopravní prostředky a pohybují se zde účastníci, kteří vykazují bezpečné chování. Zlepšení bezpečné funkce zmíněných složek musí být věnována patřičná pozornost, a to proto, že jsou navzájem provázány a taktéž se i vzájemně ovlivňují. Je nutné zmínit, že pouze jednostranná orientace na některou z těchto složek nepovede v praxi k růstu celkové bezpečnosti. Právě z tohoto důvodu je nutné systematickým způsobem orientovat pozornost na opatření v rámci všech složek dopravního systému a v okamžiku uplatnění nápravných opatření v určité složce brát v úvahu i možný negativní dopad na ostatní složky. Za základ pro dosažení bezpečného dopravního systému je možné považovat fakt, že bezpečné lidské chování může však i selhat zcela záměrně, vlivem nedbalosti či vlivem nedostatečného množství znalostí a zkušeností. I lidské tělo má totiž své limity. To znamená, že v rámci lidského činitele je nutné realizovat taková opatření, která povedou k odstranění nebezpečného a chybného chování, či toto chování alespoň minimalizují. Naopak technické složky, kam lze zařadit dopravní prostředky (vozidla) a pozemní komunikace, je nutné upravit takovým způsobem, aby byly schopny vytvořit podmínky pro bezpečné chování, a to svými parametry a svým vybavením. Musí být tudíž upraveny tak, aby v okamžiku selhání lidského faktoru a při jeho chybném chování, které vede ke vzniku dopravní nehody, nedošlo k ohrožení lidského života a taktéž ani nedošlo ke ztrátám na lidském životě.²⁴

Nápravná opatření, která vedou k tvorbě bezpečného dopravního systému na pozemních komunikacích, je možné rozdělit do tří základních složek: bezpečná pozemní komunikace, bezpečné dopravní prostředky a bezpečné chování.²⁵ *„Postupem času by se měly vytvářet a přetvářet pozemní komunikace tak, aby respektovaly možnosti a omezení lidského činitele i jeho fyziologické danosti. Silnice by měla být tzv. samo vysvětlující, tj.*

²⁴ HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 26.

²⁵ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. *BESIP* [online]. 2011 [cit. 2018-01-27]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>

*dávající řidiči jasnou informaci o relevantnosti jeho chování a očekávatelných situacích. Rovněž by měla být odpouštějíci, tj. v případě selhání lidského činitele a následného vzniku nehody by nemělo dojít k závažným následkům na zdraví nebo dokonce k usmrcení.“*²⁶

Naopak bezpečné dopravní prostředky lze v praxi podporovat prostřednictvím zavádění bezpečných dopravních prostředků, a to do každodenní praxe, napomáhat aktivně k zavádění nových bezpečnostních prvků, které mohou zabránit vzniku zranění účastníků silničního provozu. Navrhovaná opatření v této oblasti směřují do efektivního státního odborného dozoru, do stanic technické kontroly vozidel, do rozvoje informovanosti řidičů o existenci nových, dopravně bezpečnostních technologií a taktěž i do omezení dopravní nehodovosti u nejvíce rizikových skupin řidičů. Bezpečné chování účastníků silničního provozu je možné ovlivňovat za pomoci vzdělávacího a výchovného působení, prostřednictvím růstu kvality v oblasti legislativy upravující tuto oblast a taktěž úpravou sankčně motivačního systému. Je nutné zmínit, že vzdělávací a výchovné působení na účastníky silničního provozu lze vnímat jako nutný předpoklad, který vede k růstu kultury bezpečnosti silničního provozu a jde taktěž i o základ prevence v této oblasti. Na účastníky silničního provozu je totiž nutné působit preventivními opatřeními. Sankčně motivační systém má za cíl přispívat ke snižování vzniku rizika v rámci silničního provozu, avšak musí být taktěž i jednoduchý a srozumitelný, aby jej účastníci silničního provozu pochopili. Je nutné do budoucna zvyšovat efektivnost sankčně motivačního systému, zlepšovat dopravně bezpečnostní legislativu a do legislativy implementovat i směrnice Evropské unie.²⁷

2.4 Bezpečnostní audit na pozemních komunikacích

Bezpečnost na pozemní komunikaci úzce souvisí se systematickým hledáním a odstraňováním tzv. nehodových lokalit či míst, kde často dochází k dopravním nehodám.²⁸ Stavební úpravy či výstavba pozemní komunikace je v praxi řízena prostřednictvím technických norem, které musí brát v potaz mechanické, fyzikální či chemické podmínky

²⁶ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. *BESIP* [online]. 2011 [cit. 2018-01-27]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>

²⁷ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. *BESIP* [online]. 2011 [cit. 2018-01-27]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>

²⁸ HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 10 – 11.

a parametry nejenom dané komunikace, ale i vozidel, které se na pozemních komunikacích vyskytují. Určitá část je věnována i lidskému faktoru. Bezpečnostní audit patří mezi účinné nástroje, díky kterým je možné posoudit stavbu či úpravu komunikace. Jedná se o proceduru, během které kvalifikovaný tým, který je složený z nezávislých odborníků, hledá a identifikuje bezpečnostní deficity dopravního projektu. Nespočívá tudíž primárně v kontrole dodržování technických norem, předpisů či podmínek, ale na projekt nahlíží vždy z hlediska jeho budoucích uživatelů – řidičů. Cílem bezpečnostního auditu je vymezit bezpečnostní deficity či rizika mnohem dříve, než jsou poté potvrzena praxí v podobě vzniku dopravního konfliktu, dopravní nehody či dopravní kolizí. ²⁹ Výsledkem bezpečnostního auditu bývají velmi často následující zjištění³⁰:

- ✚ růst zřetelnosti, jednoznačnosti a kontrastu vyznačených dopravních situací,
- ✚ odstranění ohrožujících prvků, jako jsou např. překážky ve výhledu řidiče, nevyhovující aleje, stromy či jiná zeleň, reklamní plochy, které brání výhledu,
- ✚ unifikace, kdy cílem je dodržovat stejný způsob vyznačování ve stejných situacích,
- ✚ optimalizace zastávek veřejné dopravy,
- ✚ použití co nejvhodnějších bezpečnostních prvků či bezpečnostních doplňků,
- ✚ správné umístění přechodů pro chodce,
- ✚ modifikace v oblasti šířky krajnice či jízdnic pruhů apod.

Velmi důležitý je bezpečnostní audit taktéž pro křižovatky, kdy předmětem bezpečnostního auditu je posouzení psychologické přednosti podporované průběžným obrubníkem, svodidlem, veřejným osvětlením, liniovým vodorovným značením a průhledem, a dále je audit důležitý v místech, kde hlavní pozemní komunikace mění směr pohledu řidiče stavebními opatřeními, a to do směru přednosti, a taktéž může být

²⁹ ŠUCHA, M. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 9788024787282, s. 178.

³⁰ HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 10.

předmětem bezpečnostního auditu zajištění dostatečných rozhledových poměrů pro řidiče, který dává přednost ve vztahu k reálným rychlostem na hlavní komunikaci.³¹

3 Policie ČR – Služba dopravní policie

Policie České republiky je jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor zřízený zákonem České národní rady ze dne 21. června 1991. Policie ČR slouží veřejnosti. „*Úkolem Policie ČR je chránit bezpečnost osob a majetku, chránit veřejný pořádek a předcházet trestné činnosti. Plní rovněž úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, předpisy Evropských společenství a mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu České republiky. Policie České republiky je podřízena ministerstvu vnitra. Tvoří ji policejní prezidium, útvary s celostátní působností, krajská ředitelství policie a útvary zřízené v rámci krajských ředitelství. Zákon zřizuje 14 krajských ředitelství policie. Jejich územní obvody se shodují s územními obvody 14 krajů České republiky.*“³² Služba dopravní policie je v České republice zřízena za účelem dohledu nad provozem na pozemní komunikaci a taktéž za účelem vynucení pravidel, která je nutné dodržovat k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu. Pod termínem „dohled na silniční provoz“ je možné si představit řízení provozu na pozemních komunikacích, kontrolu dodržování definovaných pravidel silničního provozu a také kontrolu dodržování povinností, které jsou na straně účastníků tohoto provozu. Jednotlivé hlídky dopravní policie zároveň také dohlíží na technický stav vozidla a tento stav přímo v terénu kontrolují. K přihlídnutí k aktuální dopravně bezpečnostní situaci musí dopravní policisté vykonávat speciální kontroly dodržování zákazu požívání alkoholu a drog u řidičů či dodržování předepsané rychlosti jízdy. Velmi často jsou realizovány dopravně bezpečnostní akce, kterých se účastní co největší počet policistů. Dopravní policie v České republice musí zajišťovat také doprovod při přepravě nadměrných nákladů, musí kontrolovat dodržování bezpečnostních přestávek u řidičů nákladních vozidel nebo autobusů a denně řeší veškeré dopravní přestupky na pozemních komunikacích. Všechna tato opatření sledují jediný cíl – snižovat počet dopravních nehod a primárně taktéž i snižovat počet obětí

³¹ HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 10 – 11.

³² Policie České republiky. *Policie* [online]. 2018 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/o-nas-policie-ceske-republiky-policie-ceske-republiky.aspx>

dopravních nehod.³³ Služba dopravní policie je řízena ze strany Ředitelství Služby dopravní policie, v jehož čele se nachází ředitel. Za regionální jednotky dopravní policie je možné vnímat dopravní inspektoráty. Policisty je možné rozdělit v rámci dopravního inspektorátu do dvou základních skupin, a to je skupina dopravních nehod a skupina dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.³⁴ Všeobecně policisté Služby dopravní policie disponují naprosto stejnými pravomocemi jako ostatní policisté v rámci jiných složek Policie ČR, přičemž pravomoci jsou vymezeny zákonem č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, a taktéž i zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Policisté, kteří jsou zařazeni do skupiny dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, realizují dohled nad provozem na těchto pozemních komunikacích, zajišťují přestupky a především na pozemních komunikacích řídí provoz. Naopak policisté, kteří jsou součástí skupiny dopravních nehod, mají za úkol dopravní nehody vyšetřovat.³⁵ Tato specializovaná pracoviště dopravní policie se tudíž zabývají šetřením dopravních nehod, zároveň také zajišťují a poté dokumentují trestné činy, které jsou páčány v souvislosti s porušováním zákona a plní úkoly policejního orgánu dle trestního řádu. Pracoviště zjišťují dopravní přestupky a ty posléze policisté sami projednávají, nebo je naopak oznamují správnímu orgánu.³⁶ Dle zákona o provozu na pozemních komunikacích mají policisté v rámci dohledu na bezpečnost a plynulost na pozemní komunikaci k dispozici celou řadu důležitých oprávnění – policista může např. od řidiče vozidla, který je podezřelý ze spáchání dopravního přestupku, vybrat kauci. Pokud je řidič podezřelý z protiprávního jednání, které je popsáno v zákoně, policista má oprávnění přikázat mu jízdu na nejbližší vhodné místo a tím mu zabránit v další jízdě. Policista může taktéž i řidiči zadržet řidičský průkaz či rozhodnout o odtahování vozidla, které brání silničnímu provozu.³⁷

³³ Policie České republiky. *Policie* [online]. 2018 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/o-nas-policie-ceske-republiky-policie-ceske-republiky.aspx>

³⁴ HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 34 – 36.

³⁵ HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 34.

³⁶ Policie České republiky. *Policie* [online]. 2018 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/o-nas-policie-ceske-republiky-policie-ceske-republiky.aspx>

³⁷ Policie České republiky. *Policie* [online]. 2018 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/o-nas-policie-ceske-republiky-policie-ceske-republiky.aspx>

4 Nehodovost

Dopravní nehody jsou v současném, značně přetechnizovaném světě stále závažnějšími, přičemž na silnicích denně umírají lidé, dochází zde k těžkým zraněním a taktéž i k obrovským majetkovým škodám.³⁸ Dle údajů Českého statistického úřadu se bezpečnost silničního provozu na území České republiky v posledních letech mírně zlepšuje. V roce 2009 došlo k zásadním metodickým změnám ve specifikaci nehodových událostí (ohlašovací povinnost dopravní policie). Mezi klíčové faktory, které vedou k poklesu silniční nehodovosti v České republice, patří dlouhodobě působící vlivy v rámci postupné modernizace vozového parku, rozvoj dopravní infrastruktury, dopravní výchova a taktéž i zesílená mediální osvěta, což je doprovázeno demografickými změnami ve společnosti. Pozitivně na tento stav působí i vliv určitých preventivně represivních opatření, jako je např. zavedení bodového systému hodnocení přestupků řidičů atd.³⁹

4.1 Dopravní nehody

Kromě toho, že silniční doprava zásadním způsobem ovlivňuje fungování a rozvoj společnosti, má zároveň také tato doprava negativní vliv na zdraví a na život člověka, a to včetně majetkových hodnot v podobě poškození či totálního zničení této majetkové hodnoty. Příčinou těchto negativních vlivů jsou dopravní nehody. Silniční nehody je možné označit za jedny z nejhorších jevů celého procesu silniční dopravy.⁴⁰ Dopravní nehody mají devastující vliv na lidské životy, zdraví i majetek, a proto by měla být stále větší pozornost orientována na prevenci samotného vzniku dopravní nehody.⁴¹ Dopravní nehodu je možné dle § 47 zákona o silničním provozu definovat jako „*událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo*

³⁸ BRÁZDA, J. Silniční dopravní nehoda - fenomén současnosti. *Bezpečnostní sbory* [online]. 2016 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/2-2016/silnicni_dopravni_nehoda.pdf

³⁹ KAMENICKÝ, J. Dopravní nehodovost a její důsledky v ČR v dlouhodobém pohledu. *Český statistický úřad* [online]. 2015 [cit. 2018-01-29]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20534694/32025414s.pdf/6ac105cf-a49b-4048-8043-b04093236cac?version=1.0>

⁴⁰ HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 117 – 119.

⁴¹ PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-720-1212-6, s. 101 – 102.

ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu“.⁴² Definici dopravní nehody lze pojmově upravit následujícím způsobem – dopravní nehoda je nepředvídatelná, avšak ve většině případů předvídatelná událost, ke které došlo během provozu na pozemní komunikaci (dopravní cestě), a vedla ke vzniku škody na životě, zdraví a majetku, či způsobila jiné, závažné následky. Zmíněná definice pojmu „dopravní nehoda“ obsahuje tyto pojmové znaky: vztah dopravní nehody k dopravní cestě, nepředvídatelnost (zpravidla však předvídatelnost události), následek v podobě škody na životě člověka, na jeho zdraví či majetku, nebo jiný, závažný následek. Každá dopravní nehoda disponuje dvěma hlavními komponenty, a to je nehodové jednání a nehodová událost. Co se týče nehodového jednání, jde o jednání účastníka dopravy, který vlivem svého konání či opomenutí způsobil nehodovou událost. Nehodová událost je již konkrétním projevem dopravní nehody – např. náraz, srážka, havárie, pád či obecné nebezpečí apod. Dopravní nehoda je negativním důsledkem pohybu motorového vozidla po dopravní cestě a vede ke způsobení následku – škody.⁴³

4.1.1 Druhy dopravních nehod

Dopravní nehody je možné klasifikovat dle nejrůznějších hledisek. Holubová např. ve své publikaci dělí dopravní nehody z hlediska jejich charakteru, a to na tři základní druhy⁴⁴:

- ✚ srážka – střet dvou či více účastníků silničního provozu, z nichž se musí jeden pohybovat ve vozidle (může se jednat o srážku boční, čelní, náraz zezadu, náraz dopravního prostředku s chodcem aj.),
- ✚ havárie – na silniční dopravní nehodě má účast pouze jediné silniční vozidlo (např. převrácení vozidla),
- ✚ ostatní dopravní nehody – nehody, které není možné zařadit do předcházejících dvou kategorií (např. úraz ve vozidle v okamžiku náhlého zabrzdění).

⁴² ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích: Zákon o silničním provozu. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2000.

⁴³ HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 119.

⁴⁴ HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 122 – 123.

Z pohledu nehodového jednání je možné z odborného hlediska dopravní nehody dělit na subjektivní dopravní nehody a objektivní dopravní nehody. Co se týče subjektivního nehodového jednání, je možné hovořit o nepřiměřené rychlosti, jízdě po nesprávné straně, nedodržování přednosti v jízdě, nedodržování patřičné vzdálenosti mezi jednotlivými vozidly či jízdě pod vlivem alkoholu, drog nebo jiných návykových látek. Naopak za objektivní nehodové jednání je možné označit nepředvídatelnost události a špatný či neodpovídající technický stav pozemní komunikace.⁴⁵ Jiní autoři dopravní nehody dělí např. i dle viníka dopravní nehody, a to na dopravní nehody bez viníka (nezaviněné dopravní nehody), dopravní nehody, kdy je viníkem řidič motorového vozidla, řidič nemotorového vozidla nebo také může být viníkem dopravní nehody chodec, který se na pozemní komunikaci pohybuje. Dle střetu je možné dopravní nehody dělit na dopravní nehody, kdy dochází ke střetu s jedoucím motorovým vozidlem, dále na dopravní nehody, kdy dochází ke srážce se zaparkovaným vozidlem či ke srážce s pevnou překážkou, s lesní zvěří apod. Dopravní nehody je možné členit i dle jejich závažnosti. V tomto případě se může jednat o malé dopravní nehody, což jsou méně závažné dopravní nehody, jejichž škoda nedosahuje velikosti 100 000 Kč. K těmto dopravním nehodám není nutné volat Policii ČR a účastníci dopravní nehody se tak sami mohou domluvit na vině. Pokud se však účastníci neumí či nemohou domluvit, je zapotřebí Policii ČR samozřejmě přivolat. Další skupinu tvoří naopak velké dopravní nehody, což jsou dopravní nehody, kdy už je nutností Policii ČR přivolat. Pro velké dopravní nehody je typické např. zranění či dokonce usmrcení osoby, která je účastníkem dopravní nehody a hmotná škoda zde přesahuje hranici 100 000 Kč. Pokud jsou tudíž tyto dvě základní podmínky splněny, je zapotřebí zavolat policii. Nepřivolání policie se účastníci vystavují možné sankci a dopouští se tak přestupku.⁴⁶

⁴⁵ HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 122 – 123.

⁴⁶ ŠACHL, J. a kol. *Analýza nehod v silničním provozu*. Praha: České vysoké učení technické, 2010. ISBN 978-80-01-04638-8, s. 10.

4.1.2 Příčiny dopravních nehod

Příčiny dopravních nehod řeší specialisté od Policie ČR, dále Ministerstvo dopravy ČR, psychologové či BESIP. Především psychologové se snaží analyzovat jednání řidičů, kteří zapříčiní vznik dopravní nehody.⁴⁷ Za příčinu vzniku dopravní nehody, ke které dojde na pozemní komunikaci, je možné považovat každý jev, bez kterého by dopravní nehoda nevznikla, přičemž platí, že všechny jevy, které měly vliv na tento následek, jsou si rovny. Všeobecně je možné konstatovat, že vznik dopravní nehody na pozemní komunikaci je zapříčiněn třemi základními činiteli, a to je člověk, vozidlo a podmínky provozu na pozemní komunikaci. V praxi dochází ke vzniku dopravní nehody vlivem vzájemné kombinace několika faktorů, příčin a podmínek. „*Mnohdy je typické, že příčina, která vede k dopravní nehodě neboli k trestnému činu, existuje dříve, než řidič neboli pachatel začne uskutečňovat jednání, jehož důsledkem je dopravní nehoda tedy spáchání trestného činu. Tedy příčina předchází vlastnímu jednání, jehož důsledkem je spáchání trestného činu, tedy příčina předchází vlastnímu jednání pachatele – např. řidič si je plně vědom toho, že usedá do technicky nezpůsobilého vozidla a s tímto se účastní provozu na pozemních komunikacích.*“⁴⁸ Dle trestně právní definice je příčinou dopravní nehody zaviněné jednání fyzické osoby, které lze velmi často kvalifikovat jako přestupek či dokonce i trestný čin. Skutková podstata v tomto případě tedy spočívá primárně v nedbalostním jednání, kvůli kterému dochází ke vzniku obecného nebezpečí. Příčiny dopravních nehod je možné dělit na objektivní a subjektivní příčiny. Co se týče objektivních příčin dopravních nehod, tak tyto dopravní nehody nejsou zaviněny člověkem - jsou zaviněny nepředvídatelnými technickými a živelnými událostmi, jako je např. led na vozovce, pád stromu na pozemní komunikaci, vichřice aj. Subjektivní příčiny vzniku dopravní nehody jsou naopak zaviněny člověkem a odvíjí se od aktuálního nepříznivého fyzického nebo také psychického stavu účastníka dopravní nehody. Za prvotní fyzické příčiny je možné vnímat nemoc, únavu, tělesné postižení. Za psychické příčiny dopravní nehody lze považovat smutek, který může být způsobený nemocí v rodině či smrtí blízké osoby, dále emoční přetlak člověka (vzteky, hádka), nebo také může jít o nezkušenost řidiče. Za trvalé primární příčiny vzniku dopravní

⁴⁷ BRÁZDA, J. Silniční dopravní nehoda - fenomén současnosti. *Bezpečnostní sbory* [online]. 2016 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/2-2016/silnicni_dopravni_nehoda.pdf

⁴⁸ HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 125.

nehody je možné označit malou postavu, která způsobuje ve vozidle špatný výhled, dále i zhoršený zrak. Za psychické primární trvalé příčiny je možné označit agresivitu řidiče, nekázeň, nezkušenosti, riskování, nezodpovědnost, pomalejší reakce řidiče apod. Sekundární, neboli odvozené příčiny dopravních nehod mají podobu nedání přednosti v jízdě, rychlé jízdy, nedodržování bezpečné vzdálenosti na vozovce, či požití alkoholu nebo drog a jiných návykových látek. Za nejčastější příčiny vzniku dopravních nehod lze označit nepřiměřenou rychlost, nedání přednosti v jízdě, nedodržení bezpečné vzdálenosti, nesprávné odbočení, couvání či nesprávné otáčení, nepoužívání signalizace při změně směru jízdy, nebo také nevěnování se řízení daného vozidla a řízení pod vlivem alkoholu.⁴⁹

4.2 Povinnosti účastníků dopravní nehody

Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, má dle zákona o silničním provozu povinnost „*neprodleně zastavit vozidlo, zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5, učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody, a taktéž i spolupracovat při zjištění skutkového stavu*“.⁵⁰ Co se týče účastníků dopravní nehody, tak ti mají povinnost⁵¹:

- ✚ realizovat veškerá opatření k tomu, aby nedošlo k ohrožení provozu na pozemní komunikaci v místě, kde k dopravní nehodě došlo, a pokud to vyžadují i okolnosti dopravní nehody, je nutné zastavit jiná vozidla,
- ✚ v případech, které jsou definovány zákonem, oznámit nehodu Policii ČR, a pokud došlo vlivem dopravní nehody ke zranění osob, je nutné jim dle svých vlastních schopností poskytnout první pomoc či ke zraněné osobě přivolat záchrannou službu,
- ✚ oznámit přesné místo vzniku dopravní nehody,

⁴⁹ BRÁZDA, J. *Fenomén silniční dopravní nehody: (objasnění a základní postupy): vědecká monografie*. Praha: Police history, 2008. ISBN 9788086477442, s. 21 – 23.

⁵⁰ ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích: Zákon o silničním provozu. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2000.

⁵¹ ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích: Zákon o silničním provozu. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2000.

- ✚ umožnit obnovení provozu v rámci příslušné pozemní komunikace, a to především vozidlům hromadné dopravy osob,
- ✚ Policii ČR okamžitě ohlásit poškození pozemní komunikace, poškození životního prostředí či poškození prospěšného zařízení, pokud k tomu vlivem dopravní nehody došlo,
- ✚ na požádání si účastníci dopravní nehody musí prokázat navzájem svoji totožnost,
- ✚ pokud vznikne povinnost dopravní nehodu oznámit policii, je nutné sepsat také společný záznam o dopravní nehodě, který je zapotřebí podepsat a předat pojistiteli.

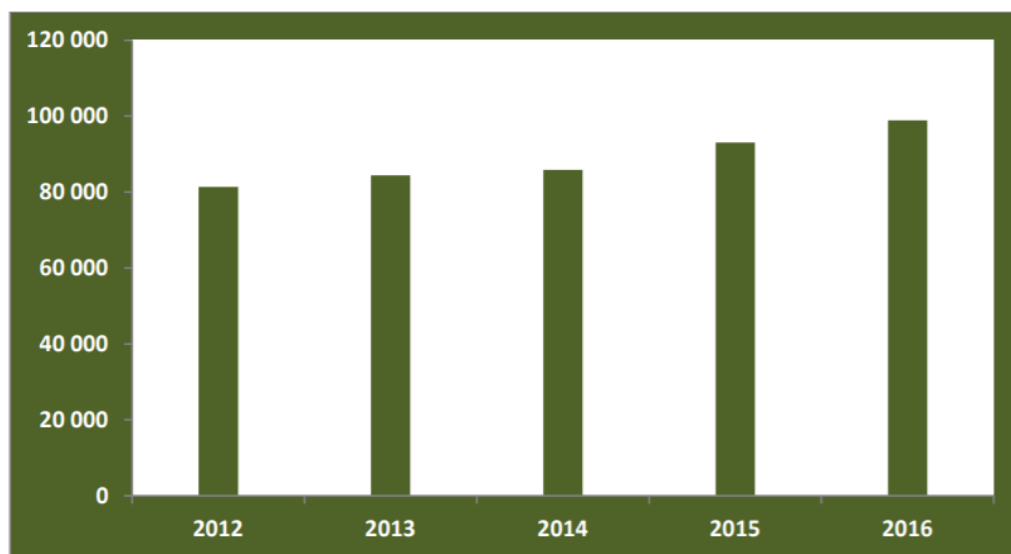
4.3 Statistiky dopravní nehodovosti v ČR

Statistiky dopravní nehodovosti hrají klíčovou roli při hodnocení vývoje nehodovosti na českém území v rámci každého kalendářního roku. V současné době jsou k dispozici údaje za rok 2016, nikoliv za rok 2017, přičemž je důležité podotknout, že statistiky nehodovosti zahrnují jenom dopravní nehody, které byly vyšetřovány Policií ČR.

⁵² Na grafu č. 1 je znázorněn celkový počet evidovaných nehod na území Česka v letech 2012 – 2016.

⁵² Dopravní nehody a statistika nehodovosti pro rok 2016. *Centrum služeb pro silniční dopravu*[online]. 2016 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: https://www.cspsd.cz/storage/files/nehody_2016.pdf

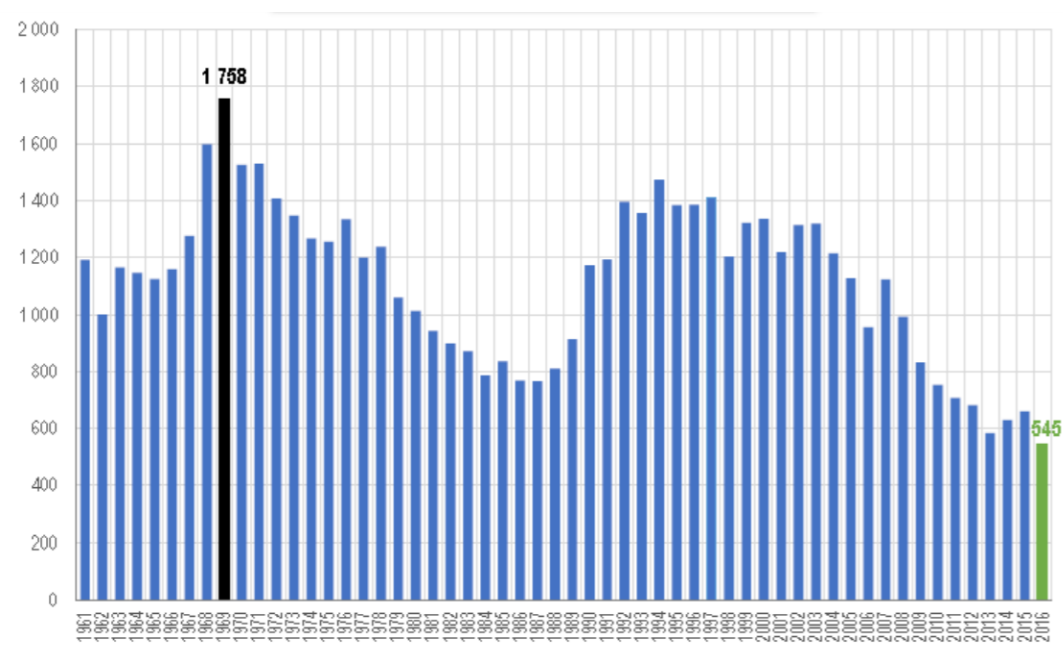
Graf č. 1: Vývoj počtu nehod v ČR v letech 2012 - 2016⁵³



Policie ČR šetřila v roce 2016 dopravní nehodu každých 5,3 minuty, každých 16 hodin došlo na pozemní komunikaci k usmrcení osoby a každých 19,5 minuty byl zraněn účastník silničního provozu. Každou hodinu byla způsobena hmotná škoda ve výši 660 770 Kč, přičemž průměrná škoda, která připadá na 1 nehodu, je téměř 60 000 Kč. Oproti roku 2015 došlo v roce 2016 k nárůstu dopravních nehod o 5 797, což je nárůst o 6,2 %. Na grafu č. 2 je znázorněn vývoj počtu usmrcených osob vlivem dopravních nehod, a to již od roku 1961.

⁵³ : Dopravní nehody a statistika nehodovosti pro rok 2016. Centrum služeb pro silniční dopravu[online]. 2016 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: https://www.cspsd.cz/storage/files/nehody_2016.pdf

Graf č. 2: Vývoj počtu usmrcených osob v letech 1961 - 2016⁵⁴



V porovnání s rokem 2015 došlo v roce 2016 k poklesu usmrcených osob, a to o 115 osob. Lze konstatovat, že v roce 2016 byl počet usmrcených osob při nehodách nejnižší od roku 1961. V roce 2016 bylo při dopravních nehodách těžce zraněno celkem 2 580 osob, naopak lehce zraněno bylo 24 501 osob. Počet těžce zraněných osob v rámci meziročního srovnání tak v roce 2016 stoupl, a to o 40 případů. Nejtragičtějším měsícem roku 2016 byl říjen, kdy došlo k 9 286 dopravních nehod a došlo zde k usmrcení 62 osob. Na tabulce č. 1 jsou znázorněny nejčastější příčiny dopravních nehod v roce 2016 – nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob jízdy.

⁵⁴ Dopravní nehody a statistika nehodovosti pro rok 2016. Centrum služeb pro silniční dopravu[online]. 2016 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: https://www.cspsd.cz/storage/files/nehody_2016.pdf

Tabulka č. 1: *Nejčastější příčiny nehod v roce 2016*⁵⁵

Příčina nehody	Počet nehod	Počet usmrcených osob
Nepřiměřená rychlost	13 914	192
Nesprávné předjíždění	1 564	19
Nedání přednosti	14 333	92
Nesprávný způsob jízdy	53 167	193

4.1 Sankce za dopravní nehody

Dopravní nehodu je možné považovat za událost, ke které dochází na pozemních komunikacích. Při dopravních nehodách tedy konkrétně dochází ke zranění osob, usmrcení osob nebo ke škodě na majetku, a to v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.⁵⁶ Povinnosti osob, které se pohybují na pozemních komunikacích, jsou dány zákonem o silničním provozu. O přestupku za spáchání dopravní nehody v České republice rozhoduje Policie ČR, dále obecní policie či místně příslušný správní úřad. Co se týče trestného činu, tak o něm rozhoduje státní zastupitelství a soud v rámci trestního řízení. Dle nebezpečnosti spáchaného činu pro společnost je možné porušení právních předpisů členit na přestupky, což jsou nejméně závažná protiprávní jednání, či naopak trestné činy, neboli více závažná protiprávní jednání. Dle zákona je možné přestupek definovat jako zaviněné jednání, které porušuje či ohrožuje zájem společnosti, přičemž toto jednání musí být zároveň za přestupek výslovným způsobem označeno v rámci přestupkového či jiného zákona, pokud nejde o jiný správní delikt, který by byl postižitelný dle zvláštních právních předpisů či dokonce trestný čin.⁵⁷ Přestupek má formální znak, materiální znak a taktéž i zavinění. Všechny tyto tři znaky musí být tedy splněny při posuzování daného jednání – i při posuzování dopravní nehody. Pokud jen jeden z nich chybí, nejde o přestupek. Za přestupek nelze označit krajní nouzi ani nutnou obranu.⁵⁸ Za přestupek je možné uložit pokutu, napomenutí, zákaz činnosti, propadnutí věci nebo zákaz pohybu. V České republice od roku 2006 existuje tzv. bodový systém, který je taktéž možné vnímat jako další typ

⁵⁵ : Dopravní nehody a statistika nehodovosti pro rok 2016. Centrum služeb pro silniční dopravu[online]. 2016 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: https://www.cpspd.cz/storage/files/nehody_2016.pdf

⁵⁶ HIRT, M. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada, 2012. ISBN 9788024743080, s. 9 – 10.

⁵⁷ BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Praha: CPress, Albatros Media, 2017. ISBN 9788026405313, s. 8 – 9.

⁵⁸ BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Praha: CPress, Albatros Media, 2017. ISBN 9788026405313, s. 9 – 10.

trestu za páchání přestupků na pozemních komunikacích. Bodový systém lze označit za systém monitoringu především opakovaného páchání dopravních přestupků na pozemních komunikacích. Jeho podstatu tvoří přiřítání bodů, a to až k hranici 12 bodů. Pokud řidič dosáhne hranice 12 bodů, ztrácí odbornou způsobilost k řízení motorového vozidla. Sankce na místě jsou v případě dopravní nehody řešeny prostřednictvím blokového řízení. Co se týče přestupkového řízení, jde o zvláštní typ správního řízení – toto řízení musí být vždy účelné a objektivně identifikovat, zda opravdu ke spáchání přestupku na pozemní komunikaci došlo.⁵⁹ Kromě přestupků dochází na pozemních komunikacích i ke spáchání trestného činu. „*Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný, a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.*“⁶⁰ Trestné činy je možné dále členit na zločiny či přečiny, přičemž za trestné činy jsou ukládány sankce v podobě ochranných opatření nebo trestů. Trestní sankce jsou blíže definovány v zákonu č.40/2009 Sb., trestní zákoník. V rámci dopravních nehod dochází velmi často k zranění, které je řešeno v rámci šetření, kde je zjišťováno, zda se jedná o těžkou újmu na zdraví nebo ublížení na zdraví. Při dopravních nehodách v praxi dochází také k obecnému ohrožení z nedbalosti – někdo obecně způsobí vznik nebezpečí tím, že ostatní lidi vydá v podstatě v nebezpečí smrti či možné újmy na zdraví, či vydá majetek v nebezpečí škody, která má velký rozsah (např. požárem, výbuchem, povodní aj.). Sankce a ukládané tresty za zmíněné trestné činy se liší dle toho, jaké závažné důsledky byly řidičem vozidla způsobeny, zda došlo ke zranění či úmrtí osoby, a jaké pravidlo bylo porušeno.⁶¹

5 Společenský aspekt bezpečnosti silniční dopravy

Význam právní teorie je v souvislosti s bezpečností na silnicích a s dopravními nehodami umocněn v tomto případě tedy i potřebou jednotné, komplexní a srozumitelné úpravy této problematiky. Požadavek srozumitelnosti tak nabývá na tomto úseku, kdy se provozu na silnicích účastní dnes téměř každý, na mimořádné důležitosti, avšak to vše

⁵⁹ ČERNÝ, J. a kol. *Přestupkové řízení. Praktická právní příručka*. Praha: Linde, 2011. 158 s. ISBN 978-80-7201-859-8, s. 45.

⁶⁰ ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník: Trestní zákoník. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2009.

⁶¹ ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník: Trestní zákoník. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2009.

souvisí nejenom s právním hlediskem celé této oblasti, ale především i se souvisejícími společenskými vztahy. Aby bylo možné naplnit i tzv. společenské poslání práva, je nutné vycházet z celé řady technických a především společenských věd. Dopravní nehodovost je dnes zajisté jedním z fenoménů současné doby, a proto je na tuto oblast zapotřebí nahlížet i z jiného úhlu pohledu, nikoliv jen z pohledu právních předpisů či statistik Policie ČR. Na silnicích dochází v posledních letech k obrovskému množství dopravních nehod, a proto je nutné vnímat dopravní nehody jako celospolečenský problém. Právě proto se tato problematika objevuje i v ostatních celospolečenských disciplínách, jejichž cílem je identifikace, rozbor a minimalizace vlivů, které determinují společensky nežádoucí chování na silnici. Právo ve společenském slova smyslu, tedy v podobě produktu společenského života a výsledku určitých snah, které jsou spojeny s respektováním celospolečensky prospěšných a platných pravidel, je nutné vnímat jako jeden z klíčových nátlakových faktorů, které sledují přimět daného jedince ve společnosti k akceptovanému a žádoucímu jednání. Za další faktory lze považovat veřejné mínění, morálku, výchovu, obyčeje, náboženství či např. i davovou psychózu.⁶² Všeobecně platí, že celková efektivita působení, následného fungování a poté i vynucování právních předpisů roste spolu s přesvědčením, které vypovídá o jejich celkové užitečnosti. Optimum nastává v okamžiku, kdy se v rámci společnosti daná pravidla chování již ustálí. Bezpečností silničního provozu se zabývá i psychologie, což je věda, která svoji pozornost taktéž orientuje na lidské chování. Právě psychologický pohled na dopravní nehodovost lze uplatňovat ve všech fázích nehodového děje – např. obecnou psychologií je možné uplatnit v okamžiku analýzy účastníků silničního provozu před samotnou dopravní nehodou, či při zkoumání reakcí na podněty při dopravní nehodě, naopak viktimologie je zaměřena primárně na psychologický aspekt oběti apod. Celkový a úplný obraz řidiče a veškerých okolností, které mohou mít vliv na styl jízdy, je dosti složitým souborem společenských, psychologických, sociologických či jiných faktorů.⁶³

V této souvislosti je zapotřebí se zmínit taktéž i o dopravní výchově, která je ze společenského hlediska nesmírně důležitá. „*Dopravní výchova dlouhodobě patří mezi*

⁶² VEČEŘA, M. a M. URBANOVÁ. *Sociologie práva*. 2., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2011. ISBN 9788073803216, s. 45 – 51.

⁶³ HAVLÍK, K.. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3, s. 9 – 10.

klíčové aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Od září 2013 povinně vstupuje prostřednictvím školních vzdělávacích programů do výuky na všech základních školách v ČR, a to na prvním i druhém stupni. Zvyšování ochrany života dětí v silničním provozu je jednou z priorit dopravní politiky Ministerstva dopravy ČR. Dopravní výchova je zaměřena na předávání jak teoretických znalostí, tak praktických dovedností dětí. Kvalitně pojatá dopravní výchova hraje významnou roli při budování hodnotového žebříčku dětí a mladých lidí, zásadně ovlivňuje postoje všech budoucích účastníků silničního provozu.“⁶⁴ Cílem je v tomto případě realizovat dopravní výchovu takovým způsobem, aby došlo ke vzniku jednotného koncepčního výukového materiálu, který je odstartován již v mateřské škole – tj. v rámci předškolního věku, a poté je již rozvíjen. Rada vlády ČR vyhláší pro bezpečnost silničního provozu celou řadu celostátních programů, které vedou k růstu účinnosti dopravní výchovy jako celku. Jedním z těchto programů je např. Tematický plán dopravní výchovy, který prezentuje teoretickou i praktickou výuku mladých cyklistů na dopravním hřišti. BESIP připravuje různé výukové materiály a pomůcky, a to včetně prezentace variabilních výukových metod či forem, které je možné do programů zakomponovat.⁶⁵ Cílem dopravní výchovy je neustále rozvíjet schopnosti předvídat a rizika v rámci dopravního prostředí si plně uvědomovat, dále taktéž i předvídat možné následky nejrůznějších jevů a jevy v případě dopravního prostředí vnímat především ve vzájemných souvislostech, uvědomit si následky emocí, postojů, vlastního jednání či vcítit se do postojů a pocitů ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. Jen tak je možné rozvíjet žádoucím směrem zodpovědnost nejenom za svůj život a za své zdraví, ale i za životy a zdraví ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. Dopravní výchova by měla být zajisté celoživotním procesem.⁶⁶

⁶⁴ Dopravní výchova. BESIP [online]. 2018 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>

⁶⁵ Dopravní výchova. BESIP [online]. 2018 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>

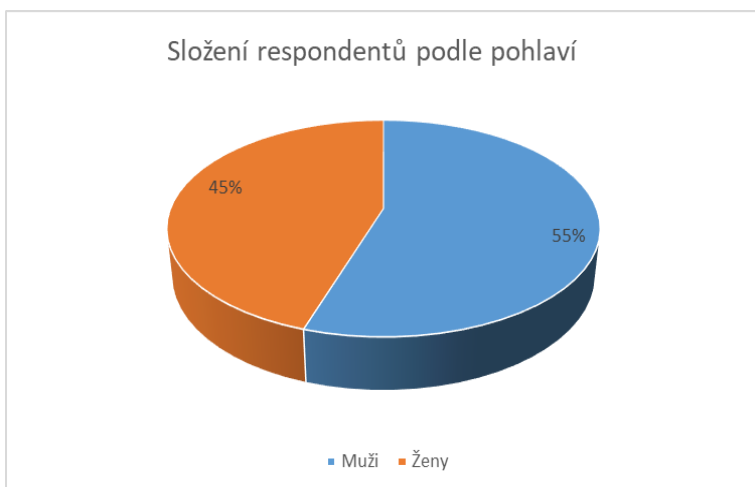
⁶⁶ HEINRICHOVÁ, J. *Krok za krokem na cestě do školy. Metodika výuky vnímání rizikových míst a situací v dopravním prostředí*. Praha: Žaket, 2013. ISBN 978-80-7233-390-5, s. 8 – 10.

6 Výzkumná část

6.1 Dotazníkové šetření

Na přelomu října a listopadu 2017 bylo vytvořeno dotazníkové šetření, kterého se anonymně zúčastnilo 80 respondentů. Tento dotazník byl zaměřen na občany obce Branišov. Cílem bylo zjistit, zda se občané obce Branišov cítí bezpečně z pohledu silniční dopravy v jejich obci. V dotazníku byly vždy na výběr dvě či tři odpovědi. Odpovědi byly zpracovány a procentuálně vyhodnoceny v grafech. Z celkového počtu 80 respondentů odpovídalo více mužů (55 %) než žen (45 %), jak ukazuje graf č. 3.

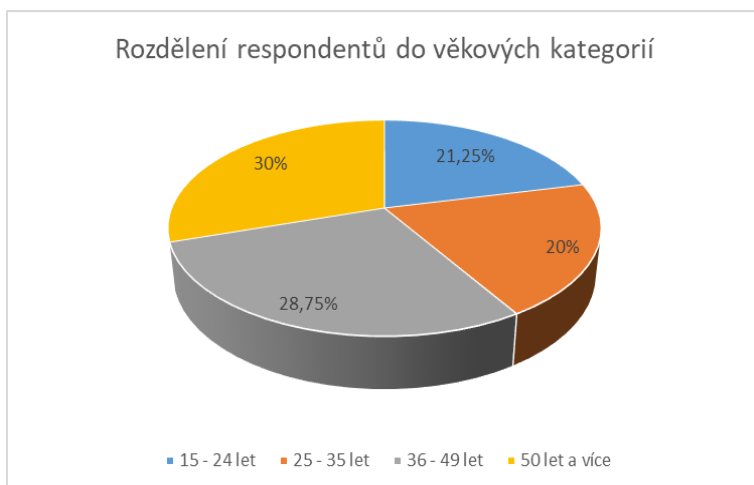
Graf č. 3: Složení respondentů podle pohlaví⁶⁷



Graf č. 4 znázorňuje věkové kategorie, na které byl dotazník zaměřen. Věková hranice byla dána od 15 let. V dotazníku byly použity věkové kategorie 15 – 24 let (21,25 %), 25 – 35 let (20 %), 36 – 49 let (28,75 %) a nejvíce zastoupená skupina respondentů 50 let a více (30 %).

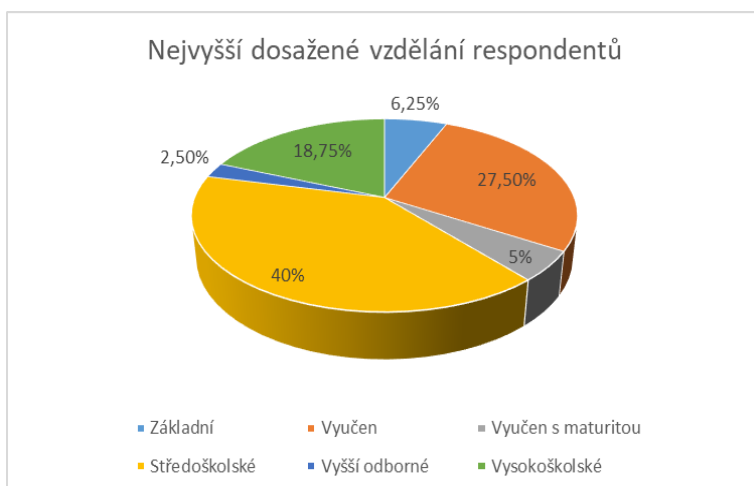
⁶⁷ Zdroj vlastní

Graf č. 4: Rozdělení respondentů do věkových kategorií⁶⁸



Zde bylo největší zastoupení se středoškolským vzděláním (40 %), následovalo vyučení (27,50 %), vysokoškolské vzdělání (18,75 %), základní (6,25 %), vyučení s maturitou (5 %) a nejméně odpovídajících bylo se vzděláním vyšší odborné (2,50 %).

Graf č. 5: Nejvyšší dosažené vzdělání respondentů⁶⁹



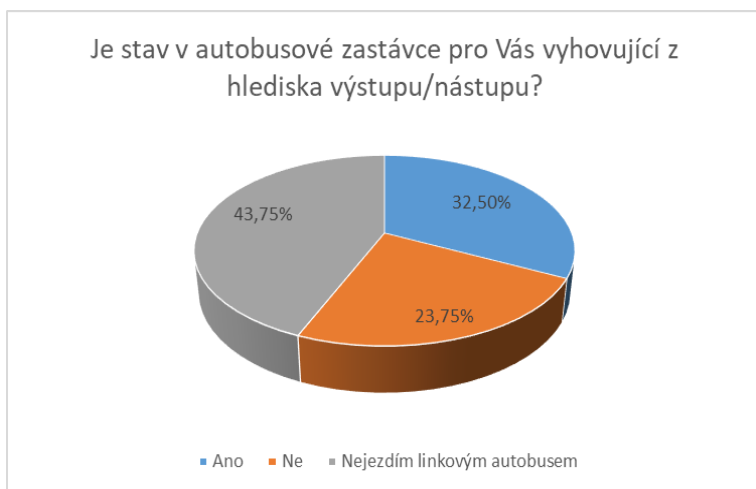
Dále pokládané otázky již směřovaly na problematiku silniční dopravy. V otázce č. 4 byla kladena váha na bezpečný výstup a nástup v autobusových zastávkách obce Branišov. Výstupem a nástupem bylo myšleno místo, kde lidé nastupují a vystupují

⁶⁸ Zdroj vlastní

⁶⁹ Zdroj vlastní

z linkového autobusu. Byla zde nabídnuta i možnost, že respondent nejedí linkovým autobusem, takže nemůže tuto otázku vhodně posoudit. Tuto odpověď si vybralo nejvíce dotazujících (43,75 %), dále odpověď ano byla druhá nejčastější odpověď (32,50 %) a nejméně odpovídalo ne (23,75 %).

Graf č. 6: *Je stav v autobusové zastávce pro Vás vyhovující z hlediska výstupu/nástupu?*⁷⁰



Graf č. 7 nám znázorňuje pocit bezpečí chodců podél průtažné komunikace v obci Branišov. Jak můžeme vidět na grafu, většina odpovídajících (70 %) se necítí zcela bezpečně podél hlavní silnice. Příčinou by mohly být nedostačující chodníky nebo neexistující přechod pro chodce. Tím se zabývala otázka další. 30 % odpovídajících se cítí bezpečně. Z větší části takto odpovídali mladí muži do 24 let.

⁷⁰ Zdroj vlastní

Graf č. 7: *Cítíte se jako chodec podél průtažné komunikace (hlavní silnice) v obci Branišov bezpečně?*⁷¹



V následující otázce byla zaměřena pozornost na bezpečné převedení přes tuto komunikaci. Zcela jednoznačné výsledky této otázky ukazují, že převedení není nijakým způsobem řešeno. Z výsledků 95 % pro ne a 5 % pro ano vyplývá, že by se měl tento problém do budoucna řešit.

Graf č. 8: *Je zajištěno bezpečné převedení přes tuto komunikaci?*⁷²



⁷¹ Zdroj vlastní

⁷² Zdroj vlastní

Další otázka byla zaměřena na parkování u této hlavní komunikace. Není zde moc prostoru pro parkování, avšak u obecního úřadu jsou místa, kde lidé parkují své osobní automobily. Jelikož dotazníkové šetření bylo vedeno osobně, spousta respondentů doplňovala, že by parkování v daném prostoru zcela zakázalo s ohledem na bezpečnost a bezpečné vyjíždění z tohoto prostoru. 72,50 % dotazovaných odpovědělo, že zde není zajištěno bezpečné parkování, 8,75 % si myslí, že je zde parkování v pořádku a 18,75 % respondentů se nevyjádřilo k dané situaci.

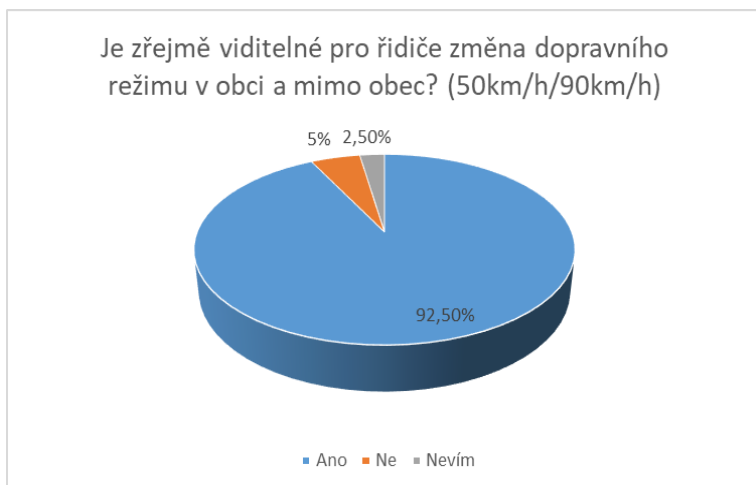
Graf č. 9: *Je zajištěno parkování u této komunikace s ohledem na bezpečnost?*⁷³



Osmá položená otázka se zaměřovala na změnu dopravního režimu v obci a mimo obec. Tím bylo myšleno, jestli řidiči na dostatečnou vzálenost vidí ceduli obec a konec obce (v tomto případě cedule označující obec Branišov a konec této obce). U této otázky bylo téměř jednoznačně rozhodnuto (92,50 % pro ano).

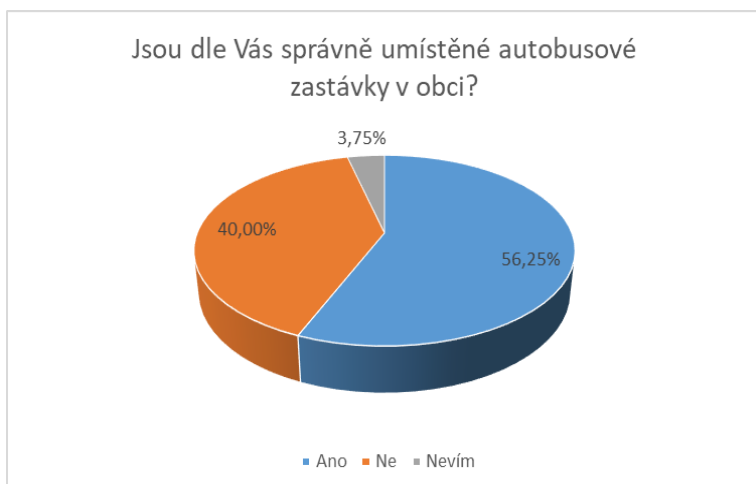
⁷³ Zdroj vlastní

Graf č. 10: Je zřejmě viditelné pro řidiče změna dopravního režimu v obci a mimo obec? (50km/h/90km/h)⁷⁴



Devátá položená otázka se zabírá umístěním autobusových zastávek v obci. Zda jsou hotové zastávky umístěné v zálivu nebo na jízdním pruhu. Zde pro mé překvapení je většina lidí spokojena s umístěním autobusové zastávky (56,25 %), ačkoli je správně řešena pouze zastávka ve směru Branišov – Dubné. Nespokojenost vyjádřilo 40 % lidí a 3,75 % zvolilo odpověď neví.

Graf č. 11: Jsou dle Vás správně umístěné autobusové zastávky v obci?⁷⁵

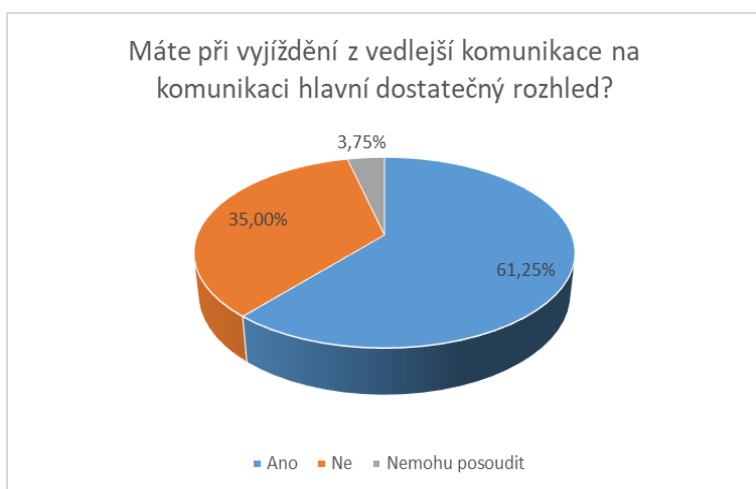


⁷⁴ Zdroj vlastní

⁷⁵ Zdroj vlastní

V grafu číslo 12 se dozvídáme, jak řidiči vnímají rozhled z vedlejší komunikace na komunikaci hlavní. Tyto odpovědi se nejvíce lišily podle umístění respondentů. Většina obyvatel, která bydlí v horní polovině obce Branišov (bráno nad hlavní silnicí), je s rozhledem spokojena (61,25 %) a nejvíce nespokojeni s rozhledem na komunikaci hlavní byli lidé, kteří osidlují starší část obce Branišov (spodní část, náves). Svou nespokojenost vyjádřilo 35 % dotazovaných a 3,75 % nemůže situaci posoudit.

Graf č. 12: Máte při vyjíždění z vedlejší komunikace na komunikaci hlavní dostatečný rozhled?⁷⁶



Jedenáctá otázka je trochu specifickou, ovšem neméně důležitou otázkou v oblasti bezpečnosti silniční dopravy. Jedná se o kácení, či zanechání stromořadí podél silnic. Toto téma je vcelku aktuálním tématem a myslím si, že bylo vhodné ho zmínit i v dotazníkovém šetření. Zde se názory rozcházejí. Zanechání stromořadí u silnic s větším rizikem smrtelných nehod, nebo brát ohledy spíše na životní prostředí. S kácením stromů podél silnic by souhlasilo 36,25 % dotazovaných, 48,75 % by raději před stromořadí umístila záchytné zařízení a 15 % respondentů se nemohli mezi odpověďmi rozhodnout, proto zvolili variantu nevím.

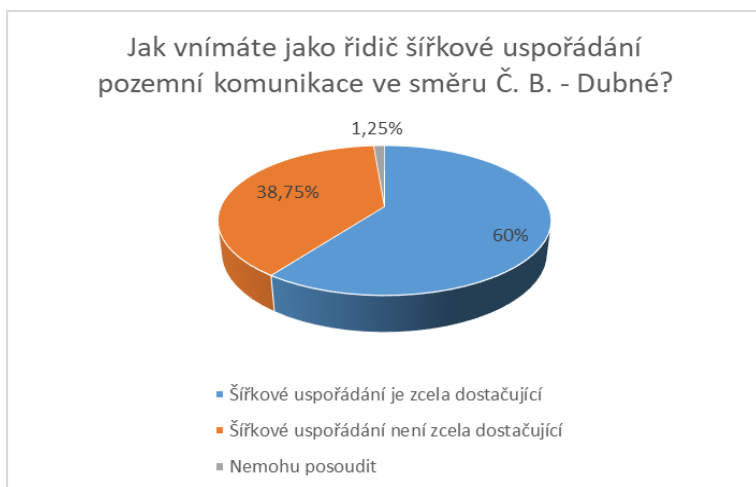
⁷⁶ Zdroj vlastní

Graf č. 13: *Souhlasíte s kácením stromů, či raději umístit záchytné zařízení podél silnic?*⁷⁷



Další pokládaná otázka se týkala šířkového uspořádání pozemní komunikace v rozmezí České Budějovice – Dubné. Zde se odpovídající spíše přikláněli k odpovědi, že je šířka hlavní komunikace v pořádku (60 %), 38,75 % odpovědí směřovalo do záporného hodnocení a jediný respondent (1,25 %) si vybral odpověď nemohu posoudit.

Graf č. 14: *Jak vnímáte jako řidič šířkové uspořádání pozemní komunikace ve směru České Budějovice - Dubné?*⁷⁸



⁷⁷ Zdroj vlastní

⁷⁸ Zdroj vlastní

Na předposledním grafu můžeme vidět názor odpovídajících respondentů na rozšiřování obce a s tím spojený větší nárůst autodopravy. Toto téma zřejmě nemůžou lidé nějakým velkým způsobem ovlivnit, ale měl by se i na stálé občany brát alespoň nějaký zřetel. 56,25 % občanů by nevadilo rozšiřování obce i s důsledkem přibývajících autodopravy a 43,75 % odpovídajících nestojí o rozšiřování obce.

Graf č. 15: *Jste pro rozšiřování obce (zastavitelnosti) i v důsledku toho, že by to s sebou přineslo větší nárůst autodopravy?*⁷⁹



Poslední otázka byla zaměřena na osvětlení hlavní komunikace v obci Branišov při nočních hodinách. Zde mohu říct, že většině respondentů přijde osvětlení hlavní komunikace zcela dostačující (82,50 %) a 17,50 % odpovídajících by přidalo více pouličních lamp směřujících na hlavní komunikaci.

⁷⁹ Zdroj vlastní

Graf č. 16: *Přijde Vám dostačující osvětlení hlavní komunikace při nočních hodinách?*⁸⁰



Dotazníkové šetření obsahovalo 14 uzavřených otázek, kde první tři otázky byly orientované na pohlaví, věk a nejvyšší dosažené vzdělání. Dále byly položeny otázky zabývající se konkrétní problematikou bezpečnosti silniční dopravy v obci Branišov. Aby nám dotazník co nejvíce upřesnil problematiku, tak zvolení respondenti byli právě občané obce Branišov. Největší nedostatky vidím v problematice převedení přes tuto komunikaci (otázka číslo 6), kde 76 respondentů z možných 80 tvrdí, že převedení přes hlavní silnici není nijak řešeno. Jako pozitivum vidím osvětlení komunikace (82,50 %) a změnu dopravního režimu (92,50 %), které přijde většině odpovídajícím zcela v pořádku.

⁸⁰ Zdroj vlastní

6.2 Řízené rozhovory

Na přelomu října a listopadu 2017 byly vytvořeny tři řízené rozhovory s Ing. Petrou Voborskou, Václavem Kovářem a npor. Mgr. Bc. Lukášem Malým. Tyto rozhovory byly zaměřeny na problematiku bezpečnosti dopravy. Cílem bylo zjistit, informace a možná opatření spojené s problematikou bezpečnosti silniční dopravy v obci Branišov.

Tento rozhovor je vedený s Ing. Petrou Voborskou, starostkou obce Branišov.

Vážená paní Voborská,

jak by bylo možné podle Vás zdůraznit změnu dopravního režimu z extravilánové komunikace do intravilánové komunikace vyjma dopravní značky označující obec?

„Kromě označení začátku obce, která zároveň mění příkázanou rychlost vozidla, považuji za velice vhodné prvky v podobě dělicích ostrůvků v kombinaci s přechodem pro chodce (tedy místo, kde musí být řidič pozorný) nebo alespoň zúžení jízdních pruhů ve vhodném místě. Dále se domnívám, že velice efektivní je umístění semaforu, který reaguje na rychlost projíždějícího vozidla a v případě překročení povolené rychlosti přepne na „červenou“. Ve větších městech je pravděpodobně účinný kruhový objezd nebo světelná křižovatka.“

Jak zdůraznit komunikaci v intravilánu, konkrétně v obci Branišov?

„Konkrétně v obci Branišov je největším problémem překračování rychlosti. Ač nejsou příjezdové silnice III. třídy nijak rovné a vyloženě nespádají k rychlé jízdě (v jednom místě je dokonce značení příkazující snížení rychlosti), přesto automobily projíždějící obcí pravidelně nedodržují nejvyšší povolenou rychlost. Vzhledem k tomu, že se v obci nenachází žádný přechod pro chodce, zvyšuje se tím výrazně nebezpečí pro chodce, kteří musí v nejrůznějších místech silnici přecházet. Konkrétně v místě největšího pohybu chodců (před obecním úřadem) je navíc silnice značně zúžena, a tudíž i vozidlo, které jede

povolenou rychlostí 50 km/h, by mělo rychlost snížit. Obec Branišov se již v minulosti vybudování přechodu pro chodce zabývala, a to hlavně kvůli zvýšení bezpečnosti pro chodce. Hlavním problémem je najít místo, ve kterém by se splnila podmínka „přechod pro chodce z chodníku na chodník“. Tedy, aby chodec vstupoval na přechod z chodníku a opět na druhé straně silnice vstoupil na chodník.

Takové řešení se nabízí hned při příjezdu do obce ve směru z Českých Budějovic. Je zde však nutné vybudovat chodník na severní straně silnice a dále zvážit (samozřejmě s pomocí dopravního inženýra), zda přistoupit k prostému přechodu, nebo zdali šířka silnice dovoluje vybudování středního dělicího ostrůvku. Dalším řešením, které by upoutalo pozornost řidiče, je také, jak již bylo zmíněno v předchozí otázce č. 1, semafor reagující na rychlost přijíždějícího vozidla umístěný před tímto přechodem. V intravilánu obce se dále nachází obytná zóna, která je umístěna na návsi. V těchto místech se pohybují lidé a hrají děti. Je zde také veřejná zeleň, odpočinková zóna a hrací zóna pro děti. Náves je samozřejmě označena značkou „obytná zóna“, ale je zde na zvážení, zda nevyužít například vodorovné značení poutající pozornost a zdůrazňující zvýšený pohyb dětí.“

Jak nejlépe řešit převedení chodců v obci i mimo obec? (viz autobusové zastávky v obci Branišov a autobusová zastávka mezi obcemi Branišov – Dubné)

„Přechod chodců v obci je problémem, kterým se zastupitelstvo obce dlouhodobě věnuje a cílem je vybudování ideálně 2 přechodů pro chodce. První v místech u autobusových zastávek a druhý na východní straně obce (příjezd od Českých Budějovic). Autobusové zastávky mimo obec jsou v katastru Branišov u Dubného 2, a to tzv. „U Jaukarů“ a pak tzv. „Dřevěná zastávka“ ve směru na Dubné. V lokalitě U Jaukarů je snížena povolená rychlost na 70 km/h, a to nejen z důvodu umístění zastávky, ale také z důvodu bezpečnosti pohybu osob. Tato zastávka slouží pro 3 rodiny, které využívají autobusovou dopravu minimálně. Tzv. „Dřevěná zastávka“ slouží pro občany obce Křenovice, katastrální území Dubné, kteří dojíždějí k této zastávce nejčastěji na kole, přejezdou silnici III. třídy, uskladní kolo přímo v prostorách zastávky a odsud odjedou autobusem do Českých Budějovic. Jedná se o starší občany, kteří nevlastní nebo nepoužívají osobní automobil. Většina ostatních obyvatel této části Křenovic dojíždí do Českých Budějovic osobními automobily nebo na kole. Proto také

tato zastávka není výrazně využívána. Řešením pro vyšší bezpečnost v tomto místě by opět mohl být střední dělicí ostrůvek.“

Jaké jsou nejlepší řešení autobusových zastávek v intravilánové/extravilánové komunikaci?

„Jako nejlepší řešení autobusových zastávek považuji zálivové zastávky. Ne vždy však je možné tohoto řešení docílit. V intravilánu obce jsou 2 autobusové zastávky. Zastávka ve směru do Českých Budějovic je řešená zálivem a zděnou budovou. Druhá zastávka ve směru do Dubného se nachází v nejširším místě naproti první zastávce. Je zde pouliční lampa, aby byly osoby (převážně děti) ráno, při čekání na autobus, viditelné. Tato zastávka z pohledu bezpečnosti není příliš dobře řešena. Není zde ani chodník. Pro řešení této zastávky byl zpracován projekt, který se však nejvíce sklání k přesunutí autobusové zastávky před obecní úřad. Zde by tímto vznikla zálivová autobusová zastávka. Hlavním problémem však je, že vytvořením zastávky zaniknou parkovací místa, která slouží pro tři obecní byty, obecní úřad a restauraci. V Branišově je nedostatek parkovacích míst a zrušení těchto míst by vedlo k parkování vozidel na nevhodných místech. V Branišově není žádné parkoviště pro osobní automobily, lidé by měli parkovat svá vozidla na svých pozemcích, ale často (vzhledem k velkému počtu aut na 1 rodinu) parkují své vozy na chodnicích, veřejné zeleni, komunikaci apod.“

Jak řešit pevné překážky v extravilánu podél komunikace? (Zeleň apod.)

„Pevnými překážkami podél silnice v extravilánu obce jsou prakticky pouze stromy a několik betonových propustků na pole a louky, nacházející se vedle silnice. Stromy jsou však v katastrálním území Branišov u Dubného vysazeny v přiměřené míře.“

Jaké by dle Vás bylo ideální řešení pro parkování vozidel podél hlavní komunikace?

„V obci Branišov není prakticky možné parkovat podél hlavní komunikace. Jediným vhodným místem jsou místa před obecním úřadem (sloužící pro budovu OU).“

Myslíte si, že mají psychologické aspekty velký vliv na řidiče? A proč? (snížení/zvýšení rychlosti)

„Domnívám se, že psychologické aspekty mají vliv na řidiče, ale rozsah vlivu je velice individuální. Některé prvky upoutávají pozornost a tím „nutí“ řidiče snížit rychlost a zvýšit soustředěnost. Někdy jsou tyto prvky „vyrušením“ z monotónní jízdy, což napomáhá koncentraci a zabraňuje jízdě „na slepo“. Někteří řidiči již nesledují dopravní značení v místech, kterými pravidelně projíždějí.“

V minulosti bylo velkým „hitem“ vysazování stromů podél komunikací. Myslíte si, že je tento dřívější trend prospěšný pro bezpečnost či se spíše přikláníte k odstraňování stromořadí? A proč?

„Myslím si, že je to velice individuální a vždy je nutné zaměřit se na konkrétní místa, jejich bezpečnost a zvážit výhody či nevýhody. Domnívám se, že také záleží na druhu dřeviny, která je podél silnice vysazena a stáří (do jaké výšky a šíře kmenu se nechá strom dorůst).“

Jelikož v obci Branišov není školské zařízení a děti musí být přepravovány do školních zařízení okolních obcí, který způsob přepravy předškolních a školních dětí považujete za nejvhodnější a nejvíce bezpečný?

„Rodiče dětí navštěvující mateřskou školu ve většině případů přepravují děti osobními automobily. Školní děti se zpravidla přepravují samostatně autobusovou dopravou. Oba způsoby považuji za bezpečné, ale vzhledem k chybějícím přechodům pro chodce a ne zcela vyhovující zastávkou směrem na Dubné (kam dojíždějí žáci základní školy), považuji za nejbezpečnější jízdu osobním automobilem.“

Druhý řízený rozhovor byl vedený s panem Václavem Kovářem, krajským koordinátorem BESIP Ministerstva dopravy pro Jihočeský kraj.

Vážený pane Kováři,

jak by bylo podle Vás možné zdůraznit změnu dopravního režimu z extravilánové komunikace do intravilánové komunikace vyjma dopravního značky označující obec?

„Pro zdůraznění změny dopravního režimu při vjetí do obce považuji za vhodné mimo dopravní značky svislé IZ 4a „Obec“, použít i vodorovné dopravní značení, a to konkrétně značku V 12e „Bílá klikatá čára“, která předem upozorňuje na místo, vyžadující zvýšenou pozornost. Značka opticky zužuje prostor a na řidiče působí psychologicky, což vede ke snížení rychlosti. Psychologicky pak působí i radary měřící rychlost vozidla při vjezdu do obce, a při překročení nejvyšší dovolené rychlosti upozorňují řidiče změnou barvy světla, případně blikajícím ukazatelem.“

Jak zdůraznit komunikaci v intravilánu, konkrétně v obci Branišov?

„Zdůraznění komunikace na vjezdu do obce je vhodné provést již popsáním způsobem. V obci samotné pak bych doporučil výstavbu prvků na komunikaci navazujících. To znamená vybudování chodníků, v nejméně frekventovanějších místech propojených přechody pro chodce. Chodník opět vytváří psychologické ohraničení komunikace a tím její pomyslné zúžení, což má vliv na projíždějící řidiče a ve většině případů na rychlost projíždějících vozidel. Další zdůraznění by bylo možné provést vodorovným dopravním značením, kdy bych považoval za vhodné na vozovkách vstoupujících do hlavní pozemní komunikace vyznačit hranici křižovatky vodorovnou dopravní značkou V5 „Příčná čára souvislá.“

Jak nejlépe řešit převedení chodců v obci i mimo obec? (viz autobusové zastávky v obci Branišov a autobusová zastávka mezi obcemi Branišov – Dubné)

„Převedení chodců v prostoru autobusové zastávky v obci bych doporučil jednoznačně řešit pomocí přechodu pro chodce. Znamená to pokračovat ve výstavbě chodníků, především v místech se zamýšleným zřízením přechodů pro chodce. Pro prostory zastávek doporučuji vybudovat záliv v komunikaci, a to jak v intravilánu, tak i v extravilánu. K přecházení komunikace v prostoru zastávky mimo obec, kde není možnost umístit přechod pro chodce, bych zdůraznil pomocí svislého dopravního značení možnost vstupu chodce do vozovky a doporučil bych vodorovným dopravním značením V1a v prostoru zastávek a V2a mimo prostor zastávek opticky zúžit komunikaci, což má vliv na řidiče projíždějících vozidel ke snížení průjezdové rychlosti. Toto vodorovné DZ je potřeba doplnit ještě vodorovnou DZ V4.“

Jaké jsou nejlepší řešení autobusových zastávek v intravilánové/extravilánové komunikaci?

„Za nejlepší řešení autobusových zastávek v obci i mimo obec považuji, jak jsem popsal v předešlé otázce, zastávky se zálivem, které umožňují zastavení vozidla MHD mimo hlavní proud projíždějících vozidel.“

Jak řešit pevné překážky v extravilánu podél komunikace? (Zeleň apod.)

„Pevné překážky podél komunikace jsou obecně velkým problémem naší dopravy. Každoročně na našich Jihočeských silnicích umírá z důvodu nárazu do pevné překážky téměř jedna třetina z celkového počtu všech usmrcených při dopravních nehodách (v roce 2017 to bylo 16 usmrcených z celkového počtu 52), přičemž je

srážka s pevnou překážkou nejčastější druh dopravní nehody (1470 DN z celkového počtu 4301 DN). Vzhledem k tomu, že velice častou pevnou překážkou bývá vzrostlá zeleň, stromy, je potřebné v potenciálně nehodových místech – zatáčky, nebezpečné horizonty, nepřehledná místa – tuto zeleň vykácet a k případné výsadbě nové zeleně využít pozemky více vzdálené silničnímu tělesu.“

Jaké by dle Vás bylo ideální řešení pro parkování vozidel podél hlavní komunikace?

„Podél hlavní pozemní komunikace v obci Branišov se parkování jeví jako velice problematické. Pokud jde o prostor před obecním úřadem, vidím problém v nepřehlednosti místa a doporučil bych vytvořit parkovací prostor s jednosměrným vjezdem a výjezdem. Toto řešení omezí počet parkovacích míst, ale výjezd z prostoru před obecním úřadem bude pro provoz na hlavní pozemní komunikaci bezpečnější.“

Myslíte si, že mají psychologické aspekty velký vliv na řidiče? A proč? (snížení/zvýšení rychlosti)

„Psychologické aspekty určitě řidiče ovlivňují. Pro snížení rychlosti považuji za vhodné působit na řidiče pomocí optických vjemů, jako je blikající světlo rychlostního radaru, případně vybaveným různým barevným zobrazením číselné řady udávající rychlost vozidla. Další možnost využití psychologie řidiče je působit pomocí optické psychologické brzdy, která může být doplněna i akustickým efektem. Na veškeré optické a akustické efekty reaguje především podvědomí řidiče, což je důležité hlavně v momentech, kdy se řidič plně nevěnuje řízení vozidla.“

V minulosti bylo velkým „hitem“ vysazování stromů podél komunikací. Myslíte si, že je tento dřívější trend prospěšný pro bezpečnost či se spíše přikláníte k odstraňování stromořadí? A proč?

„Tak, jak jsem uvedl u páté otázky, považuji za potřebné pro bezpečnost silničního provozu odstraňování vzrostlé zeleně podél komunikací obzvláště v místech, kde hrozí při chybě řidiče náraz do takové překážky. Komunikace by měla být vytvářena s ohledem na to, že člověk je tvor chybující, a při případné chybě člověka v dopravě, by nemělo docházet k fatálním následkům. Bohužel, náraz do stromu končí velice často těžkým zraněním případně usmrcením.“

Jelikož v obci Branišov není školské zařízení a děti musí být přepravovány do školních zařízení okolních obcí, který způsob přepravy předškolních a školních dětí považujete za nejvhodnější a nejvíce bezpečný?

„Vzhledem k nedokonalosti infrastruktury v obci bych považoval za nejbezpečnější dopravu dětí individuálním způsobem. K dopravě hromadné je potřeba dobudovat bezpečnější infrastrukturu, a to hlavně s ohledem na možnosti přecházení vozovky v místech autobusových zastávek.“

Třetí a poslední řízený rozhovor byl veden s panem npor. Mgr. Bc. Lukášem Malým, šéfem dopravní policie České Budějovice.

Vážený pane Malý,

jak by bylo podle Vás možné zdůraznit změnu dopravního režimu z extravilánové komunikace do intravilánové komunikace vyjma dopravního značky označující obec?

„Při vjezdu do obce se navrhuji dopravně - technická opatření, která zajistí zejména postupné snížení rychlosti k vjezdu do průjezdného úseku silnice a vjem změny dopravních podmínek. Rychlost, která je následně volena, je rozhodujícím způsobem ovlivnitelná vhodným uspořádáním komunikace. Uspořádání vjezdu (tzv. brány) do obce má být takové, aby znemožnilo přenos vysokých rychlostí z extravilánu do intravilánu. Pro zdůraznění změny dopravního režimu z extravilánové do intravilánové komunikace jsou typickými opatřeními - směrové vychýlení jízdního pruhu (ve směru do obce pomocí středního dělicího ostrůvku), fyzické zúžení komunikace, optické zúžení komunikace, případně malé okružní křižovatky, je-li na okraji obce křižovatka.“

Jak zdůraznit komunikaci v intravilánu, konkrétně v obci Branišov?

„Zejména řešit oboustranné trasy pro pěší v celé délce průtahu obcí Branišov. Dále nejsou odpovídajícím způsobem řešeny zastávky BUS včetně převedení chodců. Posílení prvků zeleně.“

Jak nejlépe řešit převedení chodců v obci i mimo obec? (viz autobusové zastávky v obci Branišov a autobusová zastávka mezi obcemi Branišov – Dubné)

„Převedení chodců je možné řešit jak návrhem přechodu pro chodce, tak i místem pro přecházení. Přechod pro chodce se navrhuje v místech větší koncentrace chodců, zejména dětí. V případě průtahu obce Branišov se zejména jedná o prostor zastávek BUS. Místa pro přecházení se navrhuji s ohledem na intenzity chodců a intenzity vozidel. Přechod pro chodce se zřizuje jen tam, kde nejvyšší dovolená rychlost není vyšší než 50 km/h. Na komunikacích s vyšší dovolenou rychlostí než 50 km/h se omezí dovolená rychlost před přechodem pro chodce odpovídajícím dopravním

značením na nejvýše 50 km/h. Pro zdůraznění regulace rychlosti, bez ohledu na počty přecházejících chodců, se navrhnou vhodná technická opatření (např. ochranný ostrůvek).“

Jaké jsou nejlepší řešení autobusových zastávek v intravilánové/extravilánové komunikaci?

„Zastávky se obvykle umísťují, z důvodu bezpečnosti silničního provozu především chodců, za křižovátku a to v intravilánu i v extravilánu. Zastávky se mohou navrhovat jak na jízdním pruhu, tak zejména na zastávkovém pruhu. V extravilánu je nejvhodnější, z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, umístění zastávky na zastávkovém pruhu. V intravilánu je možné užití obou typů umístění zastávky s ohledem na účel a význam předmětné pozemní komunikace s ohledem na intenzity vozidel a chodců.“

Jak řešit pevné překážky v extravilánu podél komunikace? (Zeleň apod.)

„Pevné překážky ochránit odpovídajícím zádržným systémem. V případě propustků u sjezdů na pozemní komunikaci realizace šikmých čel propustků.“

Jaké by dle Vás bylo ideální řešení pro parkování vozidel podél hlavní komunikace?

„Zásady návrhu parkovacích stání se odvíjejí od účelu a významu pozemní komunikace. Na průtahu obcí Branišov sil. č. III/14322 je, z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, vhodný návrh podélných parkovacích stání.“

Myslíte si, že mají psychologické aspekty velký vliv na řidiče? A proč? (snížení/zvýšení rychlosti)

„Psychologický aspekt má zásadní vliv na vnímání dopravního prostoru řidičem zejména na dodržování dovolené rychlosti. Bylo zjištěno, že vnímání rychlosti se děje ryze subjektivně. Řidič nevnímá dovolenou rychlost objektivně jako nějakou číselnou hodnotu, ale subjektivně vyhodnocením impulsů optických, akustických a kinetických. Z tohoto důvodu by měla každá kategorie pozemní komunikace odpovídat svému účelu, významu a z hlediska psychologickému vjemu řidiče stavebnětechnickému vybavení.“

V minulosti bylo velkým „hitem“ vysazování stromů podél komunikací. Myslíte si, že je tento dřívější trend prospěšný pro bezpečnost či se spíše přikláníte k odstraňování stromořadí? A proč?

„Vysazování komunikační zeleně (stromů) podél pozemních komunikací mělo v minulosti kromě krajínotvorného prvku význam vytvoření stínu pro tehdejší povozy. V současné době je tento význam směřován na upozornění vedlejších pozemních komunikacích zejména v extravilánu a směrového vedení komunikace. Dopravní inspektorát vždy před vlastním kácením vzrostlých stromů doporučuje tyto stromy ochránit odpovídajícím zádržným systémem, neboť následky dopravních nehod bývají fatální.“

Jelikož v obci Branišov není školské zařízení a děti musí být přepravovány do školních zařízení okolních obcí, který způsob přepravy předškolních a školních dětí považujete za nejvhodnější a nejvíce bezpečný?

„Vhodnost výběru způsobu dopravy předškolních a školních dětí do školských zařízení ovlivňuje několik aspektů. Z tohoto důvodu není možné jednoznačně zvolit jednu z případných možností. Při volbě autobusové dopravy je nutné zjistit, jak jsou řešeny bezpečné trasy pro pěší, jak je zajištěno bezpečné převedení chodců, jak jsou řešeny autobusové zastávky a to nejen v místě bydliště, ale i v lokalitě školského zařízení. Při volbě osobní motorové dopravy musí občan naopak zvažovat časovou a směrovou podobnost tras, možnost parkování. Dále je nutné vyhodnotit další skutečnosti jako je např. technický stav vozidla, zkušenosti řidiče apod.“

6.3 Návrh vhodných opatření

V této kapitole znázorním na fotografiích problematiku silniční dopravy v obci Branišov spolu s návrhem vhodných opatření. Zde je zaměřena pozornost na úseky, které vyšly v dotazníkovém šetření jako velice problémové.

Na obrázku č. 1 jsou vidět autobusové zastávky v obci Branišov ze směru Dubné. Pravá zastávka je vcelku vhodně umístěná, neboli v zálivu. Autobusová zastávka při levé straně komunikace je velmi nevhodně umístěna z pohledu nástupu/výstupu. Bylo by možné přemístit tuto zastávku před obecní úřad. (viz. Obr. č. 2). Tím ovšem zaniknou parkovací místa před touto budovou. Vzniká zde otázka, jestli je přednější bezpečnost vystupujících a nastupujících osob, nebo parkovací místa.

Obrázek č. 1: Zastávky v obci Branišov⁸¹



Na obrázku č. 2 vidíme parkovací prostor před obecním úřadem, kde by bylo možné umístit autobusovou zastávku. V obci Branišov je to jediné možné řešení kam přemístit tuto zastávku. Zaniknou zde parkovací místa, avšak není problém parkování přemístit do vedlejší ulice, nebo na nedalekou náves, která je vzdálená asi 200 metrů. Zde by bylo možné vybudovat přechod pro chodce spolu s chodníkem podél komunikace. Přechod pro chodce by šlo řešit dělicím ostrůvkem pro bezpečnější přecházení a tím nucené snížení rychlosti vozidel.

⁸¹ Zdroj vlastní

Obrázek č. 2: *Parkovací prostor před obecním úřadem*⁸²



Na dalším obrázku máme znázorněnou pozemní komunikaci v extravilánu ve směru Dubné – Branišov. Na první pohled je vozovka velmi zúžená a ihned za vodící čarou se nachází četné stromořadí, které by mělo být řešené alespoň umístěním svodidel, nebo stromořadí odstranit a tím vznikne větší prostor pro umístění záchytného zařízení. Stromořadí se v dřívější době vysazovalo hlavně z důvodů stínění a zpevnění tehdejších cest pro povozy. V dnešní době představují velké riziko hlavně z pohledu dopravních nehod, kdy náraz do stromů může mít fatální následky. Za stromořadím se nachází rybník, před kterým by měla být plně zabezpečena pozemní komunikace před případným vyjetí z této komunikace.

⁸² Zdroj vlastní

Obrázek 3: *Komunikace v extravilánu ve směru Dubné - Branišov*⁸³



Obrázek č. 4 poukazuje na zastávku v extravilánu mezi obcemi Dubné – Branišov. Tato zastávka slouží pro tři rodiny, které využívají zastávku minimálně. Bezpečnost zde není nijakým způsobem řešena, a tak by bylo možné řešení umístit alespoň tuto zastávku do zářívku.

Obrázek 4: *Autobusová zastávka v extravilánu*⁸⁴



⁸³ Zdroj vlastní

⁸⁴ Zdroj vlastní

Dle dotazníkového šetření změna dopravního režimu je zcela vyhovující, což máme znázorněné na obrázku č. 5. Dle umístění cedule označující obec by tedy řidiči měli z dostatečné vzdálenosti vidět dopravní značení, které by mělo upozornit na snížení rychlosti z 90 km/h na 50 km/h.

Obrázek č. 5: *Změna dopravního režimu*⁸⁵



Na obrázku č. 6 je autobusová zastávka tzv. „U Jaukarů“, kde je snižená povolená rychlost na 70km/h a dopravní značka „Děti“. Za stromořadím při pravé straně vozovky (u zaparkovaného stříbrného automobilu) je umístěna autobusová zastávka. Jak můžeme na obrázku vidět, není zde z dostatečné vzdálenosti vidět. Řidiči zpozorují snížení rychlosti, ale nevede je nic k tomu, aby výrazně snížili svou rychlost (vyjma DZ A 12b Děti). Zde by bylo vhodné umístit například výstražné vodorovné dopravní značky označující autobusovou zastávku. Za vhodné zde považuji umístění středového dělicího ostrůvku spolu s přechodem pro chodce, kdy řidiče donutí toto viditelné zúžení vozovky snížit na požadovanou rychlost. Můžeme u této situace uvažovat i o maximální povolené rychlosti 50km/h.

⁸⁵ Zdroj vlastní

Obrázek č. 6: Zastávka " U Jaukarů"⁸⁶



⁸⁶ Zdroj vlastní

Závěr

Zvyšování bezpečnosti silničního provozu a s tím spojené snižování počtu nehod v rámci silniční dopravy patří dnes zajisté mezi základní cíle a taktéž významné závazky každé vyspělé společnosti. Prioritou v oblasti zvyšování bezpečnosti je minimalizace vážných následků dopravních nehod na zdraví účastníků těchto nehod. Hlavním cílem bylo teoretickým způsobem specifikovat problematiku bezpečnosti silniční dopravy a zároveň také charakterizovat postup dopravní policie ČR při vzniku dopravní nehody. Vedlejším cílem je návrh možných opatření v rámci pasivní bezpečnosti na vybraném území.

Bylo zjištěno, že téměř polovina obyvatel (43,75 %) obce Branišov nejezdí linkovým autobusem, a kvůli tomu vůbec nedokázali posoudit bezpečnost nástupu a výstupu v autobusových zastávkách. Více než čtvrtina obyvatel se pak v místě autobusové zastávky cítí bezpečně. Nadpoloviční většina všech je spokojena s umístěním autobusových zastávek v obci, a to i přes to, že správně řešená je pouze zastávka v zálivu ve směru Branišov – Dubné.

Jelikož se v obci nenachází žádný přechod pro chodce a síť vybudovaných chodníků je zcela nedostačující, potvrdil se předpoklad, že 70 % obyvatel se necítí bezpečně podél hlavní silnice a 95 % obyvatel se necítí bezpečně při převedení této hlavní komunikace. Tyto výsledky jsou alarmující. Je proto nutné se tímto problémem intenzivně zabývat. Dalším nedostatkem v obci Branišov je nezajištění parkovacích míst podél hlavní komunikace tak, aby bylo možné z nich bezpečně vyjet. Řešením těchto tří výše zmíněných problémů se ukazuje jediné vhodné opatření, a to je posunutí autobusové zastávky ve směru Branišov – Dubné před budovu obecního úřadu. K tomuto místu je možno snáz vybudovat chodník a zřídit přechod pro chodce, který musí směřovat z chodníku na chodník (na druhé straně vozovky se již nachází). Zároveň tak zaniknou parkovací místa, z nichž se nedá bezpečně vyjet. Zaniklá parkovací stání lze přemístit do vedlejší ulice nebo na nedalekou náves.

Odborníci, kteří odpovídali v řízených rozhovorech na téma změna dopravního režimu v obci a mimo obec, by přidali vodorovné dopravní značení, konkrétně značku V 12 e „Bílá klikatá čára“, která opticky zúží komunikaci nebo by směrově vychýlili jízdní pruh ve směru do obce. Téměř všichni respondenti se však shodli, že změna dopravního režimu

v obci a mimo obec je dostatečně viditelná, a proto není nutné sahát k výraznějším opatřením. Dostatečný rozhled při vyjíždění z vedlejší komunikace na komunikaci hlavní mají občané osidlující zástavbu obce umístěnou nad hlavní komunikací. Naopak občané bydlící ve spodní části obce a na návsi nemají dostatečný rozhled při vyjíždění na hlavní komunikaci, přičemž možnými příčinami jsou mírné stočení komunikace a umístění zástavby ihned u hlavní i vedlejší silnice.

Velice aktuálním tématem z důvodu velkého počtu smrtelných nehod je kácení stromů podél silnic. Téměř polovina obyvatel je pro zanechání stromořadí u silnic, avšak raději by před ně umístila záchytné zařízení. Pan Kovář, krajský koordinátor BESIP Ministerstva dopravy pro Jihočeský kraj, doporučil, aby se vzrostlá zeleň podél komunikace odstraňovala především v místech, kde hrozí při chybě řidiče náraz do takové překážky.

Nejdůležitějším aspektem na silnicích je bezpečnost, která by měla jednoznačně vítězit nad pohodlností, kterou nám už tak silniční doprava přináší. V této práci byla navržena reálná opatření, která pokud nezůstanou pouze na papíře, příznivě ovlivní bezpečnost jak občanů obce Branišov, tak i projíždějícím řidičů. Povedou k odstranění nehodových míst a lokalit a optimalizaci fungování dopravního systému.

Použité zdroje

Literární zdroje

1. BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Praha: CPress, Albatros Media, 2017. ISBN 9788026405313.
2. BRÁZDA, J. *Fenomén silniční dopravní nehody: (objasňování a základní postupy): vědecká monografie*. Praha: Police history, 2008. ISBN 9788086477442.
3. ČERNÝ, J. a kol. *Přestupkové řízení. Praktická právní příručka*. Praha: Linde, 2011. 158 s. ISBN 978-80-7201-859-8.
4. HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3.
5. HEINRICHOVÁ, J. *Krok za krokem na cestě do školy. Metodika výuky vnímání rizikových míst a situací v dopravním prostředí*. Praha: Žaket, 2013. ISBN 978-80-7233-390-5.
6. HIRT, Miroslav. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada, 2012. ISBN 9788024743080.
7. HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6.
8. CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk. 540s. 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
9. KELNAROVÁ, J. a kol. *První pomoc I: Pro studenty zdravotnických oborů*. Praha: Grada Publishing, 2007. ISBN 9788024768274.
10. KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Praha: Prospektrum, 1998. Právo do kapsy. ISBN 8071750689.
11. PAVLÍČEK, K. a Z. KOPECKÝ. *Dopravně bezpečnostní činnost policie: (zvláštní část)*. Praha: Policejní akademie České republiky, 1995. ISBN 80-901923-2-7.
12. PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právní učebnice. ISBN 80-720-1212-6.
13. ŠACHL, J. a kol. *Analýza nehod v silničním provozu*. Praha: České vysoké učení technické, 2010. ISBN 978-80-01-04638-8.
14. ŠUCHA, M. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 9788024787282.
15. VEČEŘA, M. a M. URBANOVÁ. *Sociologie práva*. 2., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2011. ISBN 9788073803216.

Elektronické zdroje

1. Bezpečnost na silnicích. *Policie* [online]. 2008 [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/bezpecnost-na-silnicich.aspx>
2. Bezpečnost silničního provozu. *Technologická platforma silniční doprava* [online]. Centrum dopravního výzkumu, 2012 [cit. 2018-02-10]. Dostupné z: <https://www.tpsd-ertrac.cz/file/portfolio-projektu-5-etapa-projektu-tps-5-bezpecnost-silnicniho-provozu/>
3. BRÁZDA, J. Silniční dopravní nehoda - fenomén současnosti. *Bezpečnostní sbory* [online]. 2016 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/2-2016/silnicni-dopravni-nehoda.pdf>
4. Dopravní nehody a statistika nehodovosti pro rok 2016. *Centrum služeb pro silniční dopravu* [online]. 2016 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: https://www.cspds.cz/storage/files/nehody_2016.pdf
5. Dopravní politika 2014-2020. *BESIP* [online]. [cit. 2018-01-26]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/dopravni-politika-cr/dopravni-politika-2014-2020>
6. Dopravní výchova. *BESIP* [online]. 2018 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>
7. KAMENICKÝ, J. Dopravní nehodovost a její důsledky v ČR v dlouhodobém pohledu. *Český statistický úřad* [online]. 2015 [cit. 2018-01-29]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20534694/32025414s.pdf/6ac105cf-a49b-4048-8043-b04093236cac?version=1.0>
8. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. *BESIP* [online]. 2011 [cit. 2018-01-27]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>
9. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020. *BESIP* [online]. 2017 [cit. 2018-01-26]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>
10. Policie České republiky. *Policie* [online]. 2018 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/o-nas-policie-ceske-republiky-policie-ceske-republiky.aspx>
11. Pozemní komunikace. *BESIP* [online]. 2017 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pozemni-komunikace>
12. World report on road traffic injury prevention: Violence and Injury Prevention. *World Health Organization* [online]. 2017 [cit. 2018-02-10]. Dostupné z: <http://www.who.int/violence-injury-prevention/publications/road-traffic/world-report/en/>

Legislativní dokumenty

1. ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích: Zákon o silničním provozu. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2000.
2. ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích: Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2001.

Seznam zkratek

ČR	-	Česká republika
mil.	-	milion
BESIP	-	bezpečnost silničního provozu
Sb.	-	sbírka
Kč	-	Koruny české
č.	-	číslo
Km/h	-	Kilometr za hodinu

Seznam příloh

PŘÍLOHA 1.: Dotazník

Seznam tabulek

TABULKA Č. 1.: Nejčastější příčiny nehod v roce 2016

Seznam grafů

GRAF Č. 1.: Vývoj počtu nehod v ČR v letech 2012 - 2016

GRAF Č. 2.: Vývoj počtu usmrcených osob v letech 1961 – 2016

GRAF Č. 3.: Složení respondentů podle pohlaví

GRAF Č. 4.: Rozdělení respondentů do věkových kategorií

GRAF Č. 5.: Nejvyšší dosažené vzdělání respondentů

GRAF Č. 6.: Je stav v autobusové zastávce pro Vás vyhovující z hlediska výstupu/nástupu?

GRAF Č. 7.: Cítíte se jako chodec podél průtažné komunikace (hlavní silnice) v obci Branišov bezpečně?

GRAF Č. 8.: Je zajištěno bezpečné převedení přes tuto komunikaci?

GRAF Č. 9.: Je zajištěno parkování u této komunikace s ohledem na bezpečnost?

- GRAF Č. 10.: Je zřejmě viditelné pro řidiče změna dopravního režimu v obci a mimo obec? (50km/h/90km/h)
- GRAF Č. 11.: Jsou dle Vás správně umístěné autobusové zastávky v obci?
- GRAF Č. 12.: Máte při vyjíždění z vedlejší komunikace na komunikaci hlavní dostatečný rozhled?
- GRAF Č. 13.: Souhlasíte s kácením stromů, či raději umístit záchytné zařízení podél silnic?
- GRAF Č. 14.: Jak vnímáte jako řidič šířkové uspořádání pozemní komunikace ve směru České Budějovice - Dubné?
- GRAF Č. 15.: Jste pro rozšiřování obce (zastavitelnosti) i v důsledku toho, že by to s sebou přineslo větší nárůst autodopravy?
- GRAF Č. 16.: Přijde Vám dostačující osvětlení hlavní komunikace při nočních hodinách?

Seznam obrázků

- OBRÁZEK Č. 1.: Zastávky v obci Branišov
- OBRÁZEK Č. 2.: Parkovací prostor před obecním úřadem
- OBRÁZEK Č. 3.: Komunikace v extravilánu ve směru Dubné – Branišov
- OBRÁZEK Č. 4.: Autobusová zastávka v extravilánu
- OBRÁZEK Č. 5.: Změna dopravního režimu
- OBRÁZEK Č. 6.: Zastávka " U Jaukarů "

Přílohy

Dotazník

Dobrý den,

*Jmenuji se Eliška Kroutlová a jsem studentka 3. ročníku Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích. Píši bakalářskou práci na téma **“Bezpečnost silniční dopravy a její právní a společenské aspekty”**. Prosím o vyplnění následujícího dotazníku, který Vám nezabere více než 5 minut. Dotazník je zcela anonymní a získané informace použiji pouze pro svou bakalářskou práci. Vždy se vybírá pouze jedna odpověď a Vámi vybranou odpověď prosím zakroužkujete.*

Moc Vám děkuji za Váš čas a ochotu.

1) Vyberte Vaše pohlaví

- Muž
- Žena

2) Vyberte Váš věk

- 15 – 24 let
- 25 – 35 let
- 36 – 49 let
- 50 let a více

3) Vyberte Vaše nejvyšší dosažené vzdělání

- Základní
- Vyučen
- Vyučen s maturitou
- Středoškolské
- Vyšší odborné
- Vysokoškolské

4) Je stav v autobusové zastávce pro Vás vyhovující z hlediska výstupu/nástupu?

- Ano
 - Ne
 - Nejezdím linkovým autobusem
- 5) Cítíte se jako chodec podél průtažné komunikace (hlavní silnice) v obci Branišov bezpečně?**
- Ano
 - Ne
- 6) Je zajištěno bezpečné převedení přes tuto komunikaci?**
- Ano
 - Ne
 - Nevím
- 7) Je zajištěno parkování u této komunikace s ohledem na bezpečnost?**
- Ano
 - Ne
 - Nevím
- 8) Je zřejmě viditelné pro řidiče změna dopravního režimu v obci a mimo obec? (50km/h/90km/h)**
- Ano
 - Ne
 - Nevím
- 9) Jsou dle Vás správně umístěné autobusové zastávky v obci? (vhodnost umístění hotových zastávek podél této komunikace, v zálivu, nebo na jízdním pruhu)**
- Ano
 - Ne
 - Nevím
- 10) Máte při vyjíždění z vedlejší komunikace na komunikaci hlavní dostatečný rozhled?**
- Ano
 - Ne
 - Nemohu posoudit

**11) Souhlasíte s kácením stromů, či raději umístit záchytné zařízení podél silnice?
(svodidla aj.)**

- Ano (souhlasím s kácením stromů)
- Ne (jsem pro umístění záchytných zařízení podél silnic)
- Nevím

**12) Jak vnímáte jako řidič šířkové uspořádání pozemní komunikace ve směru
České Budějovice – Dubné?**

- Šířkové uspořádání je zcela dostačující
- Šířkové uspořádání není zcela dostačující
- Nemohu posoudit

**13) Jste pro rozšiřování obce (zastavitelnosti) i v důsledku toho, že by to s sebou
přineslo větší nárůst autodopravy?**

- Ano
- Ne

14) Přejde Vám dostačující osvětlení hlavní komunikace při nočních hodinách?

- Ano
- Ne