

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**DOPRAVNÍ BEZPEČNOST, PREVENCE A  
VÝCHOVA PRO MLADISTVÉ**

**Autor práce: Karolína Němcová**

**Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě**

**Forma studia: Prezenční**

**Vedoucí práce: Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.**

**Katedra: Právních oborů a bezpečnostních studií**

**2020**

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.  
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Karolína Němcová

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Prezenční

Místo studia: České Budějovice

**Název bakalářské práce: Dopravní bezpečnost, prevence a výchova pro mladistvé**

**Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Road Safety – Prevention and Education of Juveniles**

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul):

Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D., 950 230 270, stepan.kavan@jck.izscr.cz

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): Duben 2019

Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem je výchova a vzdělání v oblasti dopravní bezpečnosti mladistvých v Českých Budějovicích. Vedlejším cílem bakalářské práce je charakteristika dopravní nehodovosti a zjištění hlavních příčin dopravních nehod. Dalším vedlejším cílem bude charakteristika základních vzdělávacích pomůcek v dopravní bezpečnosti.

Student: Karolína Němcová	14.4.2019	
Vedoucí práce: Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.	14.4.2019	

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: Doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	29.4.2019	
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	2.5.2019	
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	2.5.2019	



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval(a) samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce – v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS a v tištěné podobě knihovnou VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Štěpánu Kavanovi, Ph.D., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## ABSTRAKT

NĚMCOVÁ, K. *Dopravní bezpečnost, prevence a výchova pro mladistvé : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2020. 49 s. Vedoucí bakalářské práce : Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

**Klíčová slova:** doprava, dopravní nehoda, bezpečnost, prevence, výchova

Bakalářská práce zkoumá problematiku dopravních nehod, výchovu a prevenci pro mladistvé. Cílem práce je charakteristika dopravních nehod, a to hlavně silničních dopravních nehod. Dále tato bakalářská práce analyzuje roční statistiky dopravních nehod zpracované Policií České republiky. Analyzuje dopravní nehody, které se staly jak na území České republiky, tak na území Jihočeského kraje, a to za roky 2016, 2017 a 2018. Dalším cílem práce je také prevence a výuka v oblasti dopravní bezpečnosti pro mladistvé. A tím související charakteristika bezpečnostních prvků, které jsou na silnicích používány.

Praktická část se zabývá rozhovory s učiteli středních škol a vychovateli v ústavu pro mládež v Českých Budějovicích. Rozhovory jsou vedeny anonymně a jsou zaměřené na výuku mládeže v oblasti dopravní bezpečnosti.

## ABSTRACT

NĚMCOVÁ, K. *Road Safety – Prevention and Education of Juveniles : Bachelor Thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2020. 49 p. Supervisor : Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D

**Key words:** transport, accident, safety, prevention, education

This bachelor thesis deals with the issue of car accidents, their prevention and education of juveniles. The objective of this bachelor thesis is the characteristic of accidents, road accidents mainly. This bachelor thesis also analyses annual statistics of car accidents, processed by the Police of the Czech Republic. It analyses car accidents which happened in the Czech Republic as well as the South Bohemian Region per year in 2016, 2017 and 2018. Another objective of this bachelor thesis is prevention and education in the field of road safety for juveniles. It is related to the characteristic of safety features which are used on roads.

The practical part of this bachelor thesis deals with semi-structured interviews with teachers teaching at secondary schools in České Budějovice. These interviews are anonymous and they are focused on education of juveniles in the field of road safety.

## Obsah

Úvod.....	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce .....	9
2 Dopravní nehody.....	10
2.1 Silniční dopravní nehody.....	12
2.2 Příčiny dopravních nehod.....	13
2.3 Statistiky dopravních nehod .....	13
2.3.1 Statistika dopravních nehod v České republice a Jihočeském kraji za rok 2016	14
2.3.2 Statistika dopravních nehod v České republice a v Jihočeském kraji za rok 2017	15
2.3.3 Statistika dopravních nehod v České republice a v Jihočeském kraji za rok 2018	17
2.3.4 Shrnutí statistik dopravních nehod.....	19
2.4 Doprava .....	22
3 Účastníci silničního provozu.....	24
3.1 Základní podmínky a povinnosti účastníka provozu na pozemní komunikaci	25
4 Legislativní opatření.....	27
5 Bezpečnostní prvky na silnicích.....	28
6 Prevence a vzdělání.....	31
6.1 Preventivní programy .....	35
7 Rozhovory .....	38
7.1 Vyhodnocení rozhovorů .....	41
Závěr .....	43
Seznam použitých zdrojů .....	44
Seznam tabulek a grafů .....	47
Přílohy.....	48

## Úvod

Téma této bakalářské práce se zaměřuje na téma dopravní nehodovost, výchova a prevence pro mladistvé. Toto téma je velice aktuální, neboť dopravní nehodovost každým rokem roste. Čím dál tím častěji se účastníky dopravních nehod stávají i mladistvé osoby. Nacházíme se v době, kdy je hustota dopravy stále silnější, tím tedy dochází častěji k dopravním nehodám. Je tedy velice důležité si stále připomínat kolik dopravních nehod se na našem území děje, ale stejně tak je důležité si připomínat, jaká jsou možná preventivní opatření.

Účastník provozu na pozemní komunikaci je každý z nás, stáváme se jím ve chvíli, kdy vkročíme na chodník, nasedneme na kolo nebo do auta. Každý z nás jako účastník provozu na pozemní komunikaci je odpovědný jak za svou bezpečnost, tak i za bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu. Každý účastník provozu na pozemní komunikaci musí dbát na pravidla provozu na pozemních komunikacích, na plnění těchto pravidel dohlíží především Policie České republiky, ale také obecní policie. Je velice důležité, aby rodiče už od útlého věku dítěte vedli svého potomka k bezpečnému chování na pozemních komunikacích. Ovšem stejně tak je důležité, aby fungovaly programy o dopravní bezpečnosti na školách. Dále je také důležité dbát na pečlivou výuku mladistvých v autoškole. Včasná výchova a vzdělání dětí a mladistvých ohledně dopravy by postupem času mohla znatelně omezit dopravní nehody a o životy by nepřicházelo tolik nevinných osob.

Tato bakalářská práce se zaměřuje na obecnou charakteristiku dopravních nehod, a to především silničních dopravních nehod. V této bakalářské práci jsou také analyzovány roční statistiky dopravních nehod, které jsou každoročně zpracovávány Policií České republiky. Dále se také práce zaměřuje na prevenci a výchovu mladistvých. Bakalářská práce se snaží přijít na to, zda jsou mladiství dostatečně informováni, učeni a vedeny k bezpečnému chování na pozemních komunikacích. Jsou zde také zmíněny preventivní programy, které se starají o výuku mladistvých v oblasti dopravní nehodovosti.



# 1 Cíl a metodika bakalářské práce

Bakalářská práce se zabývá tématem dopravní nehodovosti, prevencí a výchovou pro mladistvé. Hlavním cílem této bakalářské práce je zkoumání výchovy a vzdělání v oblasti dopravní bezpečnosti mladistvých v Českých Budějovicích. Pro zjištění hlavního cíle je použita výzkumná technika řízených rozhovorů. Rozhovor je veden se čtyřmi učiteli, kteří vyučují na středních školách v Českých Budějovicích. V rozhovorech, bylo zjišťováno, zda je výuka u mladistvých dostatečná a je jim v této oblasti podáno dostatek informací.

Vedlejším cílem bakalářské práce je charakteristika dopravní nehodovosti a zjištění hlavních příčin dopravních nehod. Pro charakteristiku dopravní nehodovosti byla použita odborná literatura, a to především literatura autorů Chmelíka, Čermina a Kopeckého. Pro zjištění příčin byla v práci použita analýza ročních statistik dopravní nehodovosti, kterou každý rok zpracovává Policie České republiky. V práci byly analyzovány statistiky za roky 2016, 2017 a 2018 a následně v textu byly mezi sebou porovnány. Dalším vedlejším cílem práce je charakteristika základních vzdělávacích pomůcek v dopravní bezpečnosti. V práci jsou uvedeny hlavní vzdělávací programy, které mladistvé vzdělávají o dopravní nehodovosti.

V teoretické části práce se autor zabývá základní charakteristikou a vymezením základních pojmů, které jsou v oblasti dopravní nehodovosti důležité. Tedy pojmy doprava, dopravní nehoda, účastníci provozu na pozemních komunikacích a bezpečnostní prvky na silnicích. V této části práce jsou také analyzovány roční statistiky, které jsou zpracované Policií České republiky.

V druhé části práce tedy praktické části se autor snaží dojít k závěru, zda je výchova v oblasti dopravní bezpečnosti pro mladistvé dostatečná. K tomuto závěru se autor snažil dojít pomocí šetření formou polostrukturovaných řízených rozhovorů. Rozhovory byly vedeny se čtyřmi učiteli, kteří učí na středních školách v Českých Budějovicích. Rozhovory jsou anonymní, tedy učitelé jsou v rozhovorech označeni jako respondenti, tedy R1 – R4. Respondentům bylo položeno devět otázek, které se snaží dojít k závěru, zda je výuka v oblasti dopravní nehodovosti pro mladistvé dostatečná.

## 2 Dopravní nehody

Pojem dopravní nehoda přímo definuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a to přímo §47, odst.1. Tento zákon definuje dopravní nehodu 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 ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu“. Dalo by se říct, že už se každý s dopravní nehodou určitě setkal, nemuselo to být přímo, ale často jsme o dopravních nehodách informováni prostřednictvím televize, novin, rádií a v této moderní době také prostřednictvím sociálních sítí.<sup>1</sup> Rozsáhlé dopravní nehody jsou mimořádnými událostmi, jde o škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činnostmi člověka nebo přírodními vlivy. Jsou to také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí.<sup>2</sup> Pokud se na dopravní nehody podíváme z hlediska kriminalistického, jedná se o nejčastější trestnou činnost. Zpravidla se jedná o nedbalostní delikty, jejichž pachatelé jsou občané odlišného věku, pohlaví i povolání.<sup>3</sup> Je mnoho aspektů, které následně ovlivňují šetření dopravních nehod. Převážně jimi bývají alkohol, nepřiměřená rychlost nebo psychotropní látky.<sup>4</sup>

Dopravní nehoda se dá označit, jako zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní komunikaci a měla za následek škodu na životě, zdraví a majetku nebo měla zvlášť závažný následek. Dopravní nehody v sobě zahrnují tři základní pojmové znaky. Je to předvídatelnost události, pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě a následek. Předvídatelnost události má určité meze a z teoretického hlediska se skládá ze dvou základních složek. Předvídatelnost události reálná a abstraktní. Předvídaní reálné je takové, kde je ve vysoké míře jasné, že ke konkrétní události dojde. Abstraktní předvídaní je takové, že událost může teoreticky nastat, pokud jsou naplněny související příčiny a podmínky. Skutečný vznik těchto událostí je velmi nízký a je vázán na řadu příčin a podmínek. Pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě neboli provoz, lze definovat jako pohyb řidičů, jiných účastníků silničního provozu, nebo dopravních prostředků po dopravní komunikaci. Způsobení škody na životě, zdraví nebo majetku je označováno jako následek. Každá dopravní nehoda má dva základní

---

<sup>1</sup>KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2008, Komentátor, s. 331.

<sup>2</sup>SKŘEHOT, P. BUMBA, J. *Prevence nehod a havárií*. Praha: Výzkumný ústav bezpečnosti práce, 2009, s. 13.

<sup>3</sup>ČERMIN, S. a kolektiv. *Kriminalistika – dopravní nehody, vyšetřování dopravních nehod*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1968, s. 7.

<sup>4</sup>EVANS, L. *Traffic safety and the driver*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1991, s. 10.

charakteristické komponenty. Prvním komponentem je nehodové jednání a druhým nehodová událost. Nehodové jednání je takové jednání, kdy účastník dopravy svým jednáním nebo opomenutím způsobil dopravní nehodu. Nehodovou událostí, je konkrétní projev dopravní nehody např.: havárie, náraz, srážka apod. Mezi nehodovým jednáním a nehodovou událostí existuje přímá souvislost.<sup>5</sup>

Vzhledem k dnešní uchvátané době, si většina lidí není schopná svůj život představit bez dopravního prostředku. Tato moderní doprava nám umožňuje velice rychlé a pohodlné cestování, a to jak do práce, tak i při volném čase. Je ale velice důležité si uvědomit, že doprava obecně a dopravní prostředky nenesou jen samá pozitiva. Je velice důležité zmínit i negativa, která to přináší. Těmi jsou především dopravní nehody, které mají dopad na lidské zdraví, životy a majetek. Stejně tak důležité je zmínit špatný dopad na krajinu a životní prostředí, a na více frekventovaných místech také nadměrný hluk z dopravy.<sup>6</sup>

Dopravní nehody se dělí na různé druhy podle jejich vzniku. Těmi jsou havárie, srážky, jiné nehody. Havárie jsou takové nehody, kdy nedochází k přímému střetu účastníků silničního provozu, ani se nestřetne vozidlo s překážkou, ale i přesto vznikne škoda. Jedná se například o nehodu, kde dojde k převrácení vozidla na vozovce. Srážka, jak už samostatný název napovídá, je nehoda, kdy dojde k přímému střetu účastníků silničního provozu. Jsou to nehody, kdy se střetávají dvě motorová, případně nemotorová vozidla, motorové vozidlo s nemotorovým vozidlem, s tramvají, chodcem, s pevnou překážkou nebo se zvěří. Jinými nehodami jsou takové nehody, které nelze zařadit do žádného z předchozích rozdělení. Můžou to být například nehody vypadnutí z vozidla, naskakování do vozidla apod. A dále se dopravní nehody dělí podle způsobu, jak je řeší policie. Dělíme je na malé dopravní nehody a ostatní dopravní nehody. Malé dopravní nehody jsou takové, které z hlediska následků nejsou natolik vážné a zpravidla bývají projednávány na místě jako dopravní přestupky. Ostatní dopravní nehody jsou oproti malým dopravním nehodám závažnější, mohlo při nich dojít ke zranění, a ne vždy lze jednoznačně určit viníka. K těmto nehodám došlo zejména z toho důvodu, že byla

---

<sup>5</sup>CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 184.

<sup>6</sup>Celostátní informační portál. Info o dopravě v České republice: CZREGION [online]. Copyright © Dynamic Drive DHTML code library [cit. 23.10.2019]. Dostupné z WWW: <<https://www.czregion.cz/info-o-doprave>>

závažným způsobem porušena pravidla silničního provozu a tyto nehody policie není schopna vyřešit na místě.<sup>7</sup>

## 2.1 Silniční dopravní nehody

V souvislosti s dopravní nehodou a tématem bakalářské práce, je důležité si zmínit a přiblížit pojem silniční dopravní nehoda. Za silniční dopravní nehodu je považována pouze taková událost, ke které došlo v místě, kde v plném rozsahu platí pravidla silničního provozu. Těmito místy jsou především silnice, dálnice, místní a také účelové komunikace. Z této definice vyplývá, že za silniční dopravní nehodu nelze označit nehody, ke kterým došlo například na poli, v lese, na zahradě, v tovární hale. Pokud by došlo k těmto událostem, bude se jimi zabývat jiný rámec právních předpisů.

Silniční dopravní nehody mají velký následek na životech, zdraví a majetku, a jsou velkým rizikovým faktorem provozu na pozemních komunikacích. Objasnění dopravních nehod, včetně jejich příčin a podmínek, významně přispívá k prevenci. Pokud jde o trestnou činnost, která je páchána v souvislosti se silničními dopravními nehodami, je třeba se zaměřit na některá specifika, jež jsou rozdílná od jiných kriminálních deliktů. Jde především o jednání pachatele, které se projevuje nejčastěji opomenutím. A také zavinění, které má své podmínky a příčiny, jež vedly k zavinění nebo napomohly dopravní nehodě. Pokud jde o osobu pachatele, v převážné míře jsou dopravní nehody páchany osobami bez kriminální minulosti. Jedná se o bezúhonné osoby, které mají větší nebo menší zkušenost s řízením dopravních prostředků. Pokud jde o obhajobu spáchaného kriminálního deliktu, lze předpokládat, že se osoby budou snažit obhájit tím, že z nehody budou vinit jiného účastníka. Velký faktor zde také hraje stres a zmatené chování, které se může projevovat tím, že se pachatel vzdálí z místa nehody nebo bezprostředně užije alkohol, a to jak na uvolnění stresu, tak aby zamaskoval předešlé užití alkoholu, než užil dopravní prostředek. Když si přiblížíme zavinění, jedná se o nedbalostní delikty. Dle subjektivní stránky se bavíme o trestném činu zaviněném z nedbalosti v souvislosti s porušením povinností, které byly uloženy zákonem nebo jinou normou.<sup>8</sup> Pokud se zaměříme na trestný čin spáchaný z nedbalosti, jedná se o „*takový čin kdy pachatel věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit*

---

<sup>7</sup> KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Praha: Prospektrum, 1998, Právo do kapsy, s. 10.

<sup>8</sup> KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Praha: Prospektrum, 1998, Právo do kapsy, s. 8.

*zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí“<sup>9</sup>*

## 2.2 Příčiny dopravních nehod

Pravidla silničního provozu stanovují podmínky, které je třeba, aby každý účastník silničního provozu dodržoval a jejichž porušení často způsobuje dopravní nehody. Nejčastější příčinou dopravní nehody je nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, jízda na špatné straně vozovky, nedodržování přednosti, jízda pod vlivem alkoholu a jiných omamných látek, či nedodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. Co je též důležité zmínit, tak nepozornost a bezohlednost účastníků silničního provozu.<sup>10</sup>

Další příčinou dopravní nehody může být závada na brzdách, špatný technický stav vozidla, ale i špatný stav pozemní komunikace, neoznačená překážka silničního provozu a v zimním období špatná údržba komunikace.<sup>11</sup>

Z teoretického hlediska je dopravní nehoda, jako taková, způsobena nevhodným chováním subjektu, tedy účastníka silničního provozu, který nerespektuje pravidla silničního provozu nebo ustálené zvyklosti v dopravě. Ovšem nehody mohou být zapříčiněny také neplněním povinností orgánů a pracovníků, kteří působí na úseku zabezpečování plynulosti a bezpečnosti dopravy.<sup>12</sup>

## 2.3 Statistiky dopravních nehod

Policie České republiky vypracovává každý rok statistiky dopravních nehod, které jsou volně přístupné na internetových stránkách. Tyto statistiky nám zobrazují, kolik dopravních nehod vzniklo na celém území České republiky i v jednotlivých krajích. Také se v těchto statistikách dozvíme počet usmrcených osob, počet vážně a mírně zraněných osob. Můžeme zde najít i nehody podle zavinění. A to, zda nehodu zavinil řidič motorového či nemotorového vozidla, chodec, cyklista, zvěř, technická závada na vozidle či závada na pozemní komunikaci.

---

<sup>9</sup> 40/2009 Sb. Trestní zákoník. *Zákon pro lidi - Sbirka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění* [online]. Copyright © [cit. 13.04.2020]. Dostupné z: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>>

<sup>10</sup> KAUN, M. LEHOVEC, F. *Pozemní komunikace 20*. Vyd. 2. přeprac. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2004, s. 17

<sup>11</sup> CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 186.

<sup>12</sup> CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 187.

Jelikož se tato bakalářská práce zaměřuje na charakteristiku dopravních nehod a také na prevenci v této oblasti, je zde nutné rozebrat statistiky dopravních nehod, které se udály na území České republiky. Pro tuto bakalářskou práci byly zvoleny roční statistiky dopravních nehod za roky 2016, 2017 a 2018. K těmto statistikám byly vytvořeny grafy č. 1, 3 a 5, ve kterých je poukázáno na to, že dopravní nehodovost v České republice za toto období vzrostla. Také je v grafech zobrazen vývoj usmrcených osob, osob s těžkým a lehkým zraněním, které při nehodách utrpěly.

Dále jsou zde zanalyzovány dopravní nehody, které se odehrály v Jihočeském kraji. Taktéž jako u dopravních nehod, které se udály na území České republiky, jsou použita data z let 2016, 2017 a 2018. I k těmto statistikám byly vytvořeny grafy č. 2, 4 a 6 k znázornění růstu dopravních nehod v Jihočeském kraji. V grafu jsou zobrazeny následky, které osoby utrpěly při dopravních nehodách. Je zde zobrazen růst usmrcených osob v Jihočeském kraji, ale také nárůst těžce zraněných osob a pokles osob lehce zraněných.

### **2.3.1 Statistika dopravních nehod v České republice a Jihočeském kraji za rok 2016**

Tato kapitola se zaměří na dopravní nehody, které se v roce 2016 staly v České republice a v Jihočeském kraji. Podle roční statistiky Policie České republiky se za rok 2016 na území České republiky stalo 98 864 dopravních nehod. Při těchto nehodách zemřelo přesně 545 osob. Těžce zraněno bylo 2 580 osob a 24 501 osob bylo lehce zraněno. V průměru, bylo za tento rok denně řešeno 270 dopravních nehod. Na jeden den připadá 1,5 usmrcených osob, 7 osob těžce zraněných a 67 osob lehce zraněných.

V roce 2016 zavinilo 82 981 dopravních nehod řidiči motorových vozidel. Dopravních nehod způsobeno řidiči nemotorových vozidel se v tomto roce událo 2 625, z toho děti způsobili 243 nehod. Chodci způsobili na pozemních komunikacích v České republice 1 133 dopravních nehod a 394 dopravních nehod bylo zaviněno dětmi. Jinými účastníky provozu na pozemních komunikacích bylo způsobeno 139 dopravních nehod. Závadami na komunikaci bylo zaviněno 217 nehod. Technickou závadou na vozidle bylo způsobeno 427 dopravních nehod. Lesní a domácí zvěř zavinila 10 917 dopravních nehod a jako poslední jsou dopravní nehody jiného zavinění těch se na českých silnicích odehrálo 425. Největší procento zavinění měli dopravní nehody zaviněné řidiči motorových vozidel a to přesně 83,9 %. Na druhém místě s největším počtem zavinění

dopravních nehod jsou dopravní nehody, které zavinila domácí a lesní zvěř, z celkového počtu se pohybují na 11 %.<sup>13</sup>

V Jihočeském kraji se za rok 2016 stalo 4 223 dopravních nehod. O život zde přišlo celkem 51 osob. Těžce zraněno bylo na pozemních komunikacích v Jihočeském kraji 191 osob. Lehce zraněných bylo za rok 2016 v kraji 2 079. Dopravní nehody zaviněné řidičem motorového vozidla se stalo 3 818 tedy 90,4 % z celkového počtu dopravních nehod. Řidiči nemotorových vozidel způsobily 261 dopravních nehod tedy 6,2 % a z toho 21 nehod způsobili děti. Z celkového počtu dopravních nehod zavinili chodci 51 dopravních nehod, v procentech se zde pohybujeme na 1,2 %. Jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích zavinili 6 dopravních nehod (0,1 %). Závada na komunikaci zavinila celkem 5 dopravních nehod a technická závada zavinila 18 dopravních nehod. Lesní a domácí zvěř zavinila celkem 48 nehod. A jako poslední jsou dopravní nehody jiného zavinění těch se za rok 2016 v Jihočeském kraji událo 16.<sup>14</sup>

### **2.3.2 Statistika dopravních nehod v České republice a v Jihočeském kraji za rok 2017**

Dle ročních statistik Policie České republiky za rok 2017 došlo ke 103 821 dopravním nehodám na území České republiky, tedy o 4 957 dopravních nehod víc než za rok 2016. Za rok 2017 přišlo při dopravních nehodách o život 502 osob, ztráty na životě jsou zde nižší než za rok 2016. Průměrně policie každý den šetřila 284,44 dopravních nehod, pokud se zaměříme na čas, tak dopravní nehoda byla řešena každých 5,06 minut. Lidský život na pozemních komunikacích v České republice vyhasl v průměru každých 17,45 hodin což připadá na 1,38 usmrčené osoby na den. Neméně důležité je také zmínění těžce a lehce zraněných osob, kterým šlo také o život. Těžce zraněných v roce 2017 bylo 2 339 osob, pokud dáme toto číslo průměru, tak nám vychází, že za den bylo těžce zraněno 6,4 osob. Lehce zraněných v tomto roce bylo 24 740 osob. Oproti roku 2016 těžce zraněných na českých silnicích ubylo, naopak číslo osob lehce zraněných vzrostlo, a to přesně o 239 osob.

---

<sup>13</sup> Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2019 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 23.11.2019]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>

<sup>14</sup> Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2019 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 23.11.2019]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>

Důležité je také zaměřit se na dopravní nehody podle zavinění. Nejvíce dopravních nehod, bylo zaviněno řidiči motorových vozidel. Z celkového součtu všech dopravních nehod za rok 2017 to je 83 % tedy 86 187 dopravních nehod v České republice. Při těchto dopravních nehodách o život přišlo 461 osob, což představuje 92 % ze všech usmrčených osob při dopravních nehodách. Dopravních nehod řidičem nemotorového vozidla bylo způsobeno 2 559 tedy 2,5 %, z toho děti způsobily 229 dopravních nehod. Dopravních nehod, které zavinil chodec se roce 2017 se stalo 1 140 (1,1 %) z toho děti zavinily 0,4 %. Zde je důležité zmínit, že dle procent, zavinění u dětí se může zdát, že nedošlo až k tolika nehodám. Opak je však pravdou, u nemotorových vozidel je to 229 nehod způsobeno dětmi a u chodců se dostáváme na číslo 397 nehod, což je dohromady 626 dopravních nehod způsobeno dětmi což je velice vysoké číslo.

Dále jen okrajově je nutno zmínit nehody zaviněné jiným účastníkem těch se na českých silnicích odehrálo 142. Nehody způsobené závadou na komunikaci 347 a technickou závadou vozidla 428. Nehody zaviněné lesní zvěří či domácím zvířetem 12 494, a na závěr zde máme nehody jiného zavinění těch bylo se událo 524.<sup>15</sup>

V Jihočeském kraji v roce 2017 došlo ke 4 301 dopravním nehodám, z toho bylo 52 usmrčených osob, 258 těžce zraněných osob a lehce zraněných osob bylo 1973. Nejvíce nehod bylo způsobeno řidičem motorového vozidla tam se dostáváme na 3 928 nehod (91,3 %), těchto nehod bylo více než za rok 2016 a to 110 nehod. 232 nehod bylo způsobeno řidičem nemotorového vozidla a z toho 23 nehod zapříčinily děti, oproti roku 2016 bylo o 29 nehod méně. Nehod zaviněných chodcem bylo 44 z toho děti zavinily 17 nehod. Jiným účastníkem provozu byly způsobeny 4 nehody. Nehod způsobených závadou komunikace těch se v Jihočeském kraji stalo 12 a nehod zapříčiněné technickou závadou vozidla, těch bylo 5. Nehod zaviněné lesní nebo domácí zvěří se stalo 51 a jako poslední zmíníme nehody jiného zavinění a těch bylo 25.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2019 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 23.11.2019]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>

<sup>16</sup> Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2019 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 23.11.2019]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>



### **2.3.3 Statistika dopravních nehod v České republice a v Jihočeském kraji za rok 2018**

Když se podíváme blíže na statistiky roku 2018, zjistíme že dopravní nehodovost vzrostla. V tomto roce se stalo 104 764 dopravních nehod o 943 nehod více než v předchozím roce 2017. V průměru řešila policie každý den 287,02 dopravních nehod, kdybychom si to převedli na čas, tak dopravní nehoda byla šetřena každých 5,02 minuty. Při dopravních nehodách v roce 2018 přišlo o život 565 osob, tedy v tomto roce je bylo o 63 víc usmrcených než v roce 2017. Každý den tedy vyhasl na pozemní komunikaci 1,55 života, přesněji každých 15,5 hodiny. Těžce zraněných osob bylo 2 465 tedy o 126 osob více než předchozí rok, denně bylo těžce zraněno 6,75 osoby. Lehce zraněných osob při dopravních nehodách bylo 25 215 což je o 475 lehce zraněných osob více.

Stejně jako v roce 2017 i v roce 2018 bylo nejvíce dopravních nehod způsobeno řidiči motorových vozidel těch se na českých silnicích událo 86 632 nehod (83 %). U nehod, které zapříčinil řidič nemotorového vozidla, vzrostl počet o 337 nehod, v roce 2018 tedy došlo k 2 896 nehodám. Z toho 263 nehod bylo způsobeno dětmi. Chodci způsobili 1 161 nehod a z toho děti zapříčinily 406 nehod. Důležité je opět upozornit na nehody, které zapříčinily děti. Těchto nehod se v roce 2018 stalo 675, tedy o 49 nehod způsobených dětmi více než předchozí rok. Jiný účastník provozu na pozemní komunikaci zavinil 150 nehod. Nehod, které zavinila závada na komunikaci bylo 213 a nehod způsobených technickou závadou vozidla bylo 414. Lesní a domácí zvíř způsobila 12 837 nehod. A jako poslední, nehody jiného zavinění, těch se za rok 2018 stalo 461.<sup>17</sup>

V Jihočeském kraji došlo v roce 2018 k 4 360 dopravním nehodám, což je o 59 více nehod na kraj oproti roku 2017. V kraji bylo 59 osob usmrceno, 256 osob těžce zraněno a 1 967 osob bylo lehce zraněno. Když se podíváme na počet usmrcených je zde nárůst o 7 osob, tedy se oproti minulému roku se počet zvýšil. Naopak u těžce a lehce zraněných osob se počet snížil. U těžce zraněných je počet nižší o 2 osoby a u lehce zraněných je počet nižší o 6 osob.

V Jihočeském kraji bylo nejvíce nehod způsobeno řidiči motorového vozidla těch bylo o 34 nehod více než za loňský rok. Tedy v roce 2018 se stalo 3 962 dopravních nehod

---

<sup>17</sup> Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2019 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 23.11.2019]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>

zaviněných řidiči motorových vozidel. Řidiči nemotorových vozidel způsobily 248 nehod, což je o 16 nehod více než loňský rok. Ovšem z těchto nehod děti zavinily 20 nehod, zde počet klesl o 3 nehody zaviněné dětmi na kraj. Chodci zavinili 42 nehod z toho 18 nehod zavinily děti. Celkový počet je tedy o 2 nehody nižší a o jednu nehodu víc zaviněnou dítětem. Okrajově je důležité také zmínit nehody zaviněné jiným účastníkem, ty byly 4. Nehod způsobených závadou na komunikaci se stalo 12 a technickou závadou vozidla bylo způsobeno 5 dopravních nehod na kraj. Lesní a domácí zvěř způsobila 51 dopravních nehod a nehod jiného zavinění se uskutečnilo 25.<sup>18</sup>

---

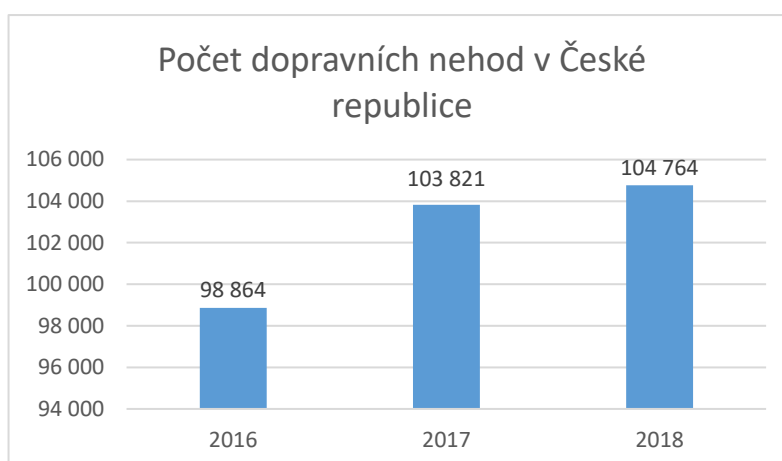
<sup>18</sup> Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2019 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 23.11.2019]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>

### 2.3.4 Shrnutí statistik dopravních nehod

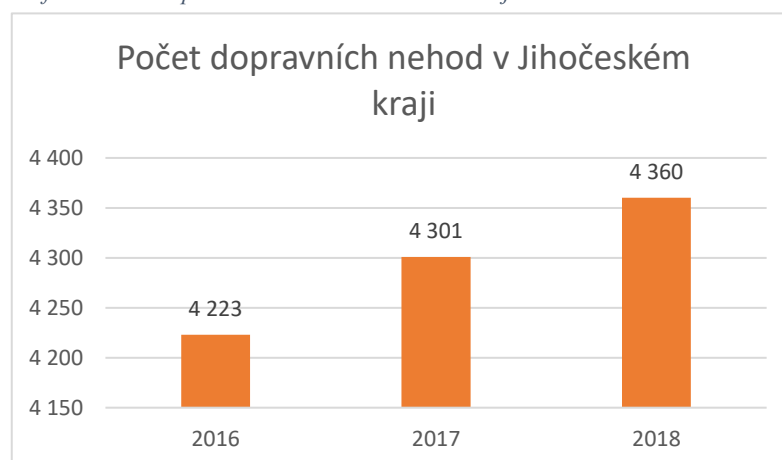
V kapitolách 2.3.1, 2.3.2 a 2.3.3 autor práce, podrobně rozepsal počet dopravních nehod, následky a dopravní nehody podle zavinění, které se udály v letech 2016, 2017 a 2018 na českých silnicích a na silnicích v Jihočeském kraji. K těmto statistikám byly také vytvořeny grafy 1–6 ve kterých, lze sledovat, jak se hodnoty v letech měnily.

Čísla dopravních nehod od roku 2016 do roku 2018 stoupala, lze tedy i očekávat, že čísla dopravních nehod v Jihočeském kraji stoupala také nahoru. Dopravních nehod se v roce 2017 stalo o 4 957 nehod víc, než v roce 2016. v roce 2018 se událo o 943 dopravních nehod víc než v roce 2017. Jak už bylo už bylo napsáno i v Jihočeském kraji čísla stoupala. V roce 2017 stoupl v kraji počet dopravních nehod o 78 nehod víc než v roce 2016. v roce 2018 stoupl počet dopravních nehod o 59 nehod než v roce 2017. tyto hodnoty, lze nalézt v grafech č. 1 a 2.

Graf č. 1 Počet dopravních nehod v České republice<sup>19</sup>



Graf č. 2 Počet dopravních nehod v Jihočeském kraji<sup>20</sup>

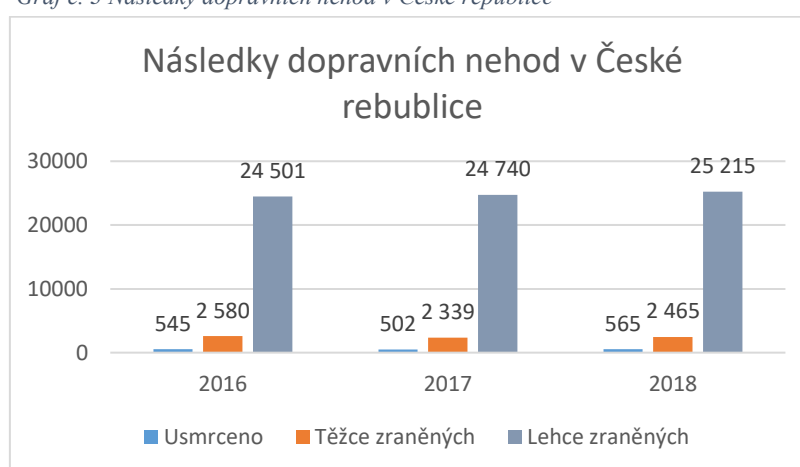


<sup>19</sup> Vlastní zpracování, 2020.

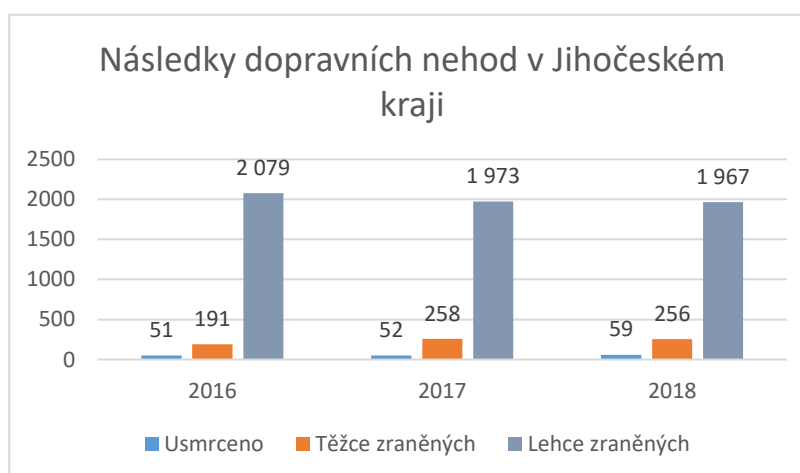
<sup>20</sup> Vlastní zpracování, 2020.

Pokud se podíváme na údaje o následcích, které se osobám při dopravních nehodách staly, lze hned na první pohled vyčíst, že nejčastějším následkem, dopravní nehody bylo lehké zranění. Každý rok počet lehce zraněných v České republice stoupl, lze vidět v grafu č. 3, ovšem pokud se podíváme na graf č.4, lze z něj vyčíst, že v Jihočeském kraji počet lehce zraněných klesal. U těžce zraněných osob pro Českou republiku bylo největší číslo v roce 2016. v Jihočeském kraji bylo nejvíce těžce zraněných v roce 2017. Jako poslední následek dopravní nehody zde máme usmrcení. Usmrcených osob v České republice bylo v roce 2018 a nejméně v roce 2017. V kraji počet usmrcených každým rokem rostl.

Graf č. 3 Následky dopravních nehod v České republice<sup>21</sup>



Graf č. 4 Následky dopravních nehod v Jihočeském kraji<sup>22</sup>



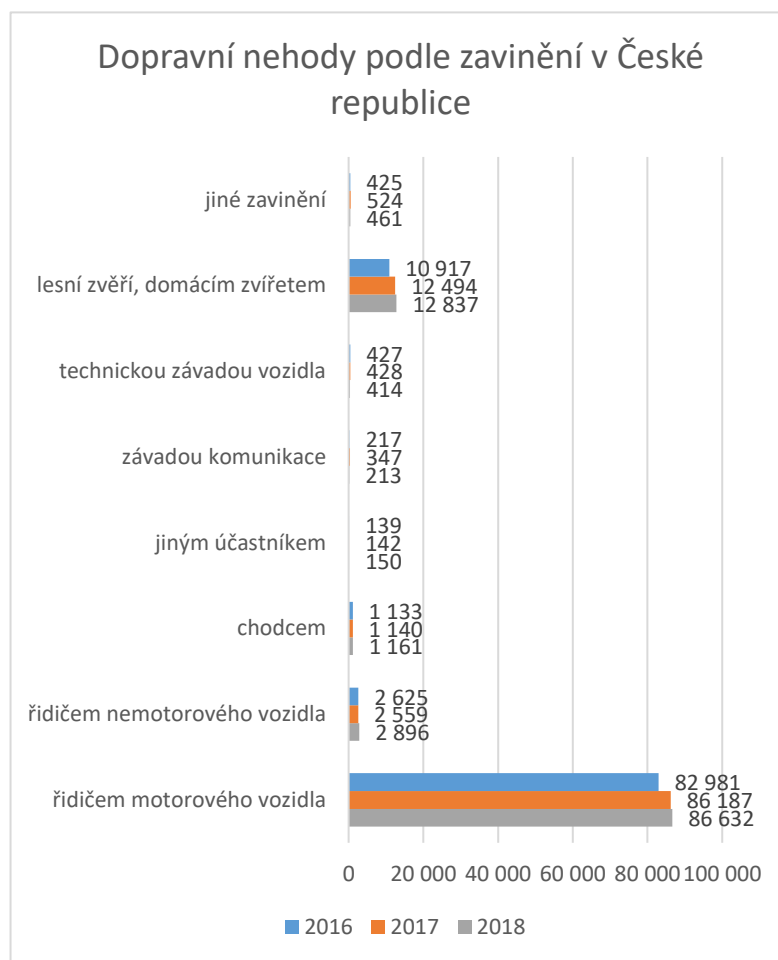
Pokud se podíváme na dopravní nehody podle zavinění, jejichž znázornění je v grafech č. 5 a 6, zde lze hned na první pohled vyčíst, že jak pro Českou republiku, tak i pro Jihočeský kraj bylo nejvíce zaviněných dopravních nehod řidiči motorových

<sup>21</sup> Vlastní zpracování, 2020

<sup>22</sup> Vlastní zpracování, 2020

vozidel. Pro Českou republiku jsou na druhém místě podle zavinění nehody zaviněné lesním nebo domácím zvířetem, poté jsou nehody, které zavinili řidiči nemotorového vozidla. Po těchto třech zaviněních mají vysoká čísla také nehody zaviněné chodcem. Pro Jihočeský kraj jsou na druhém místě dopravní nehody zaviněné řidiči nemotorových vozidel. Zhruba se stejnými čísly poté následují v kraji nehody zaviněné chodcem a nehody zaviněné lesní nebo domácí zvěří.<sup>23</sup>

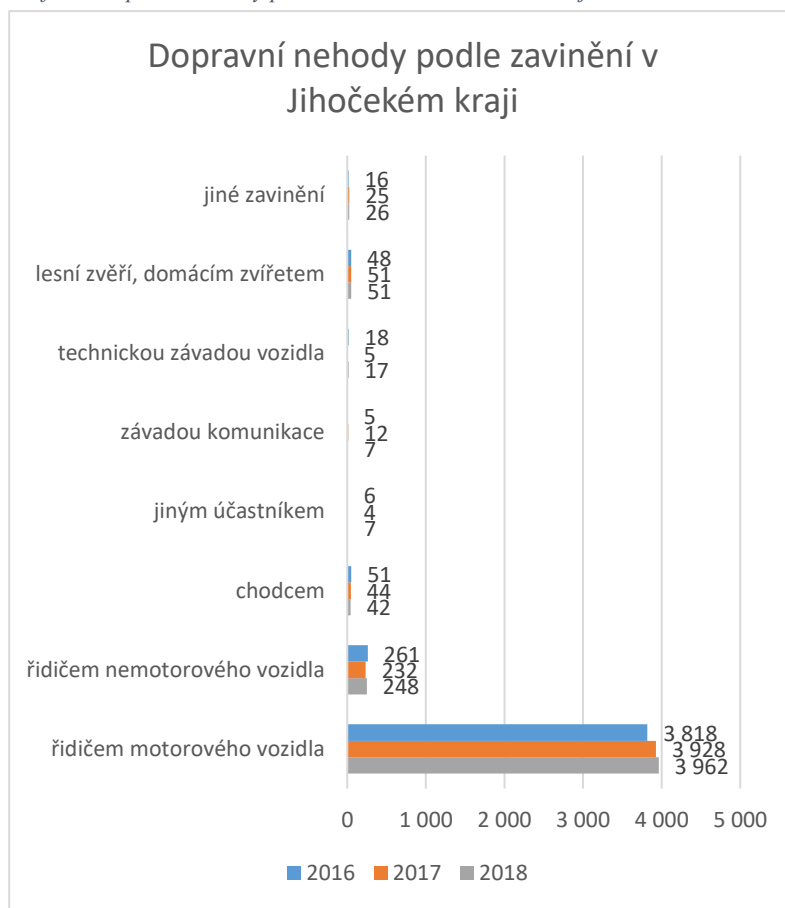
Graf č. 5 Dopravní nehody podle zavinění v České republice<sup>24</sup>



<sup>23</sup> Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2019 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 23.11.2019]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>

<sup>24</sup> Vlastní zpracování, 2020

Graf č. 6 Dopravní nehody podle zavinění v Jihočeském kraji<sup>25</sup>



## 2.4 Doprava

U dopravních nehod je vhodné a velice důležité zmínit a vymezit pojem doprava. V dopravě se pohybuje každý už od útlého věku. Jezdíme auty, městskou hromadnou dopravou a dále vlakem či létáme letadlem. Doprava je proces, při kterém dochází k pohybu dopravních prostředků. Je jednou ze základních lidských potřeb, kdy lidé mají potřebu změny místa, nebo potřebují přemísťovat různé množství a různé druhy výrobků. Potřeba této změny místa a pohybu, vychází z materiálních potřeb, společenského uplatnění, poznávání, vzdělání nebo také seberealizace.<sup>26</sup>

Zjednodušeně lze tedy říct, že je to jakékoli přemístění osob nebo hmotných statků. Dopravu máme pozemní, podzemní, podpovrchovou, leteckou, vodní. Ovšem nejčastější dělení dopravy je doprava kolejová, silniční, letecká, říční a městská hromadná doprava. To jsou typy doprav, se kterými se každá fyzická osoba minimálně jednou za

<sup>25</sup> Vlastní zpracování, 2020

<sup>26</sup> ŽEMLIČKA, Z. MYNÁŘÍK, J. *Doprava a přeprava*. Praha: Pro Dopravní vzdělávací institut vydal Nadatur, 2008, s.9.

svůj život setkala. Dopravu dále lze rozlišovat podle typu přepravy. A to na dopravu vnitrostátní, zahraniční a tranzitní.<sup>27</sup>

Pro nás je nejdůležitějším pojmem silniční doprava, neboť je to nejvíce využívaná doprava v České republice. Při silniční dopravě vzniká spousta dopravních nehod, proto je velice důležité na tuto skutečnost upozorňovat. Snažíme se vytvářet prevenci společně s různými prevenčními programy a omezovat ztráty na životech.

Silniční doprava je využívána nejčastěji z důvodu, že je pro nás nejdostupnější a velice výhodná. Výhodná z toho hlediska, že silnic je v této době mnoho a dojedeme prakticky kamkoli. Výhodou je i rychlost dopravního prostředku. Ovšem rychlost nebývá vždy výhodou, a to z toho důvodu, že pokud řidiči nedodržují rychlost a nevěnují se dostatečně jízdě, vzniká mnoho dopravních nehod. Další nevýhodou silniční dopravy je negativní vliv na krajinu a životní prostředí. Na více frekventovaných místech z dopravy vzniká i nadměrný hluk. V České republice je silniční síť poměrně hustá ovšem nekvalitní. Nestačí hustotě provozu, který je v dnešní době velký.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> Slovník pojmů. LogEx s.r.o. - dopravní služby [online]. Copyright © 2019 [cit. 23.10.2019]. Dostupné z WWW: <<http://www.logex.cz/slovník-pojmu>>

<sup>28</sup> Celostátní informační portál. Info o dopravě v České republice: CZREGION [online]. Copyright © Dynamic Drive DHTML code library [cit. 23.10.2019]. Dostupné z WWW: <<https://www.czregion.cz/info-o-doprave>>

### 3 Účastníci silničního provozu

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §2, písmeno a., nám vymezuje účastníka silničního provozu jako „osobu, která se přímo účastní provozu na pozemní komunikaci“. Přesněji lze účastníka provozu vymezit jako chodce, cyklistu, motocyklistu, řidiče osobního automobilu, řidiče tramvaje a jezdce na zvířeti. Účastníci silničního provozu mají také své podmínky a povinnosti, které musejí plnit, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti na pozemní komunikaci.<sup>29</sup>

Chodec není pouze osoba, která jde pěšky. Jsou to osoby, které tlačí nebo táhnou sánky, dětský kočárek nebo také invalidní vozík. Do této kategorie, která je širší, než se zdá, zahrnujeme také osoby, které užívají například kolečkové brusle, lyže či skateboardy. Zjednodušeně to jsou osoby, které užívají sportovní vybavení a pro pohyb využívají vlastní sílu. Ostatní účastníci komunikace, pokud tyto osoby spatří, předpokládají, že jejich pohyb bude stejně rychlý jako rychlost chůze, to je přibližně 4 až 5 km/h. Chodci je určen pro pohyb chodník nebo stezka, zpravidla bývají označeny dopravním značením. V místech, kde se nenachází chodník ani stezka, musí chodec použít levou stranu krajnice, vedle sebe mohou jít maximálně dvě osoby. Pokud je v místě snižená viditelnost nebo hustá doprava, chodci musejí jít za sebou. Dále by také chodec měl být při špatné viditelnosti označen reflexními prvky, a to tak aby byli viditelné ze všech stran.<sup>30</sup>

Cyklista je řidič nemotorového vozidla. Cyklista musí v dostatečné míře znát pravidla silničního provozu i přesto, že nemusí vlastnit řidičské oprávnění. Je důležité, aby se jimi řídili při své jízdě, a to jak na cyklostezce, tak na silnici. Cyklisté musejí být při své jízdě ohleduplní a opatrní. Stejně jako řidiči motorového vozidla, nesmějí užívat nemotorové vozidlo pod vlivem alkoholu. Pokud cyklista užívá silnici, musí jet co nejvíce vpravo, a to tak aby neohrozil chodce, a vždy musejí jet za sebou. Pokud je na silnici zřízen zvláštní pruh pro cyklisty, nebo pokud je v blízkosti cyklostezka, musí ji využít. Pokud je stezka zřízena pro chodce i cyklisty, musí cyklista dávat velký pozor, aby neohrozil chodce. Cyklista musí stejně jako chodec, být řádně vybaven reflexními prvky,

---

<sup>29</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2008, Komentátor, s. 32.

<sup>30</sup> Kdo je chodec. *Bezpečné cesty.cz* [online]. Copyright © 2014 [cit. 04.02.2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/chodec/kdo-je-chodec>>



či osvětlením, aby byl na silnici dostatečně viditelný a předcházet tak možnému překvapení řidiče motorového vozidla, který ho na silnici nemusí očekávat.<sup>31</sup>

Řidič je osoba, která se účastní provozu na pozemní komunikaci, řídí motorové i nemotorové vozidlo, nebo tramvaj. Řidičem je také jezdec na zvířeti. Především se zaměříme na řidiče motorového vozidla. Tím může být osoba starší 18 let, která je držitelem řidičského oprávnění. Pro obdržení tohoto oprávnění, každý řidič musel složit zkoušky, které se skládají z testové a praktické části neboli jízd. Řidič je povinen se plně věnovat řízení a smí užívat pouze takové vozidlo, které je po technické stránce naprosto v pořádku. Při své jízdě musí dbát na bezpečnost svou, osob ve vozidle, ale také dalších účastníků silničního provozu. Řidič je povinen při své jízdě dodržovat pravidla silničního provozu. Před jízdou ani během jízdy, nesmí řidič užít alkohol ani jiné návykové látky.<sup>32</sup>

### **3.1 Základní podmínky a povinnosti účastníka provozu na pozemní komunikaci**

Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích nám přesně určuje podmínky a povinnosti účastníků silničního provozu. Základními podmínkami účastníků silničního provozu je, že osoby, které vzhledem ke svému věku nebo sníženým tělesným či duševním schopnostem, by se neměli účastnit silničního provozu, z důvodu bezpečnosti své i ostatních. Vozidlo může řídit pouze osoba, která je dostatečně tělesně i duševně schopná, aby v dostatečném rozsahu byla schopná ovládat řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti podle předpisů. Motorové vozidlo může řídit osoba, která vlastní řidičské oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel, udělené Českou republikou. Před získáním řidičského oprávnění, se každý musí podrobit výcviku motorového vozidla pod dohledem učitele autoškoly. Zkoušku o způsobilosti řídit motorové vozidlo dále skládá před komisařem, po složení písemné zkoušky z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy.<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup> BESIP. Cyklista je řidič nemotorového vozidla: *BESIP – Úvod* [online]. Copyright © 2020 [cit. 04.02.2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Aktivni-pohyb-v-silnicnim-provozu/Na-kole/Senior-cyklista>>

<sup>32</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2008, Komentátor, s. 48-50.

<sup>33</sup> Ministerstvo dopravy ČR. Silniční doprava: *Ministerstvo dopravy ČR - Domovská stránka* [online]. Copyright © 2019 Ministerstvo dopravy ČR [cit. 03.11.2019]. Dostupné z WWW: <<https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Autoskoly/Zkouska-zadatelu-o-ridicke-opravneni>>

Každý účastník má kromě podmínek, při kterých se může účastnit provozu na pozemní komunikaci, také povinnosti. Hlavní povinností účastníka provozu je, chovat se na pozemní komunikaci ohleduplně a ukázněně, tak aby neohrožoval životy ostatních účastníků provozu nebo majetek jiných osob. Měl by brát ohled na to, aby nepoškozoval životní prostředí a neohrožoval život zvíře. Své chování při jízdě musí přizpůsobit stavu pozemní komunikace, meteorologickým podmínkám a svým schopnostem, a zdravotnímu stavu. Je důležité, aby se každý řídil pravidly provozu, pokyny policisty či pokyny jiných oprávněných osob. Dále je každý řidič povinen, řídit se světelnými signály, popřípadě doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami a dále také dopravními zařízeními.<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2008, Komentátor., s. 82-83.

## 4 Legislativní opatření

Při řešení problematiky dopravních nehod, je důležité zmínit a zaměřit se také na legislativní opatření, která jsou k této oblasti zřízena. Legislativní opatření jsou základními preventivními opatřeními pro dopravní nehodovost. Tato legislativní opatření v oblastní silniční dopravě, jsou velice důležitá. Vymezují nám některé pojmy, ale také se svou funkcí snaží o bezpečnost na pozemních komunikacích. Dávají nám tedy podmínky a určují pravidla, jakým způsobem občané mohou užívat pozemní komunikace. Ovšem pokud některé tyto podmínky, nebo povinnosti porušíme, ponese za to jisté následky.

Nejdůležitějším zákonem a hlavou této oblasti je zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Tento zákon nám vymezuje základní pojmy, určuje podmínky a povinnosti účastníků silničního provozu, pravidla provozu na pozemních komunikacích, určuje, jaké povinnosti nese provozovatel vozidla, pojednává o dopravních nehodách, určuje úpravu provozu na pozemních komunikacích, jmenuje osoby, které mohou získat řidičské oprávnění a za jakých podmínek ho mohou získat a dále také určuje bodové hodnocení při porušení povinností stanovených zákonem.<sup>35</sup>

Další zákony, které by bylo dobré zmínit je zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, dále zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, zákon č. 12/1997 Sb. o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Ještě zmíním vyhlášku č. 32/2001 Sb. o evidenci dopravních nehod a vyhlášku č. 82/2012 Sb. o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích. Tato vyhláška upravuje způsoby a rozsah technických kontrol, stanovení nákladů a technické požadavky.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2008, Komentátor, s. 341.

<sup>36</sup> 82/2012 Sb. Vyhláška o technických silničních kontrolách. *Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění* [online]. Copyright © [cit. 06.02.2020]. Dostupné z: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-82>>

## 5 Bezpečnostní prvky na silnicích

Každý rok roste hustota provozu na českých silnicích, tím se zvyšuje riziko výskytu dopravních nehod, a především ohrožení života a zdraví účastníků silničního provozu. Ovšem je důležité také zmínit, že zvýšení rizika v podobě dopravních nehod nepramení pouze ze zvýšení hustoty provozu. Za některé nehody mohou také nepříznivé stavy pozemních komunikací. V dnešní době má výstavba nových silnic a dálnic určité bezpečnostní směrnice, kterých se musí držet. Hlavními prvky nových výstaveb jsou především snaha neohrožovat životní prostředí a budovat bezpečné silnice. Jedním z velice důležitých preventivních opatření na silnicích jsou bezpečnostní prvky. Mezi ty řadíme především vodorovné dopravní značení, moderní svodidla a bariéry, svislé dopravní prvky a směrové ukazatele, osvětlení silnic a přechodů a dále dvojitě a trojitě značení krajnic. Tyto bezpečnostní prvky ne jednou dopomohly k zabránění dopravní nehody.

Vodorovné dopravní značení jsou značky, které se nachází přímo na pozemní komunikaci. Tato značení jsou stálá a přechodná, vyjadřuje čáry nebo šipky. Dále také označuje přechody pro chodce nebo jízdní pruhy pro cyklisty. Pokud je nějaké označení neplatné, poznáme ho podle toho, že je přeškrtnuté, a to žlutými souvislými čarami. Vodorovné značení rozdělujeme na podélné čáry, příčné čáry, šipky, označení stání a parkovišť, označení zastávek, označení zákazu stání a zastavení a jako poslední máme ostatní vodorovné dopravní značení. Podélné čáry jsou souvislé, souvislé dvojitě, přerušované, dvojitě přerušované, dále máme souvislou čáru doplněnou přerušovanou a vodící vodorovné čáry. Plné čáry označují kraje vozovky, ale také oddělují jízdní pruhy. Přerušované čáry nám oddělují jízdní pruhy a dovolují řidičům motorového vozidla v těchto místech předjíždět. Příčné čáry označují přechody pro chodce, přejezdy pro cyklisty a přejezdy pro cyklisty připojené k přechodům pro chodce. Zmíním i šipky, které označují na pozemní komunikaci způsob řazení do jízdních pruhů.<sup>37</sup>

Dalším bezpečnostním opatřením na silnicích, jsou moderní svodidla a bariéry. Svodidla jsou pevné překážky na silnici a pro bezpečný provoz jsou velice důležité. Mají za úkol usměrnit vozidlo v případě, že řidič ztrácí kontrolu. Dopravní svodidla mají různý tvar a jsou i z odlišných materiálů. Nejčastěji se v České republice setkáme s betonovými, ocelovými či lanovými svodidly. Bez ohledu na to, jak svodidla vypadají nebo jaký mají

---

<sup>37</sup> SCHRÖTER, Z. *Autoškola? Pohodlně! 2015-2016*. Patnácté aktualizované vydání. Plzeň: Agentura Schröter, 2015, s.84–86.

materiál, cestování je díky nim bezpečnější více než se zdá. Betonová svodidla jsou nejčastěji k vidění na dálnicích, kde oddělují jednotlivé směry jízdy. Betonové bariéry se postupně zužují, což je výhoda pro posádku vozidla. Vůz sice narazí, ale náraz nebude tak tvrdý jako do zdi, a to díky zúžení v horní části svodidla. Díky tomu je síla nárazu částečně usměrněna mimo bariéru. Lanová svodidla, jsou na tom asi nejlépe, a to díky tomu, že když do nich auto narazí, lana se rozpohybují a energii z nárazu se rozkládají, proto náraz není tak silný.<sup>38</sup>

Dalším velice důležitým prvkem v bezpečnosti jsou svislé dopravní značky a směrové ukazatele. S tímto dopravním značením se každý už určitě setkal. Tato značení jsou nejčastější a nejvíce vidět na silnicích. Svislá dopravní značení máme stálá, proměnná a přenosná. Stálá dopravní značení jsou značky, umístěné na sloupcích nebo konstrukcích a jsou vždy pevně přidělané. Jsou stálá, protože se s nimi nedá jen tak pohybovat z místa na místo. Proměnné dopravní značení je takové značení, které se zobrazuje na panelech a může ukazovat řidiči více než jednu informaci. Jako poslední jsou přenosná dopravní značení, která jsou vždy umístěna na sloupcích, která jsou červenobíle pruhovaná, nebo mohou být umístěna na stojanech, které nejsou pevně přidělané k zemi. Umístění tohoto značení je vždy takové, aby ten, komu je značení určené, dostal informaci včas a mohl na ni reagovat. Obvyklé umístění je na pravém okraji pozemní komunikace nebo nad ní. Pokud by bylo třeba, aby značka byla více viditelná, mohou se k jejímu označení použít reflexní prvky v podobě fluorescenčního podkladu. Značení je vždy platné pro celou pozemní komunikaci ve směru jízdy. Svislé dopravní značení jsou výstražné značky, značky upravující přednost, zákazové značky, příkazové značky, informativní značky, informativní značky provozní, informativní značky směrové, informativní značky jiné a dodatkové tabule.<sup>39</sup>

V neposlední řadě je třeba zmínit osvětlení silnic a přechodů. Není úplnou samozřejmostí, že by v dnešní době byly osvětlené všechny přechody. Tuto situaci se v dnešní době snaží města i obce napravit. Ne všechny pozemní komunikace jsou zmodernizovány, ale pokud už na opravu komunikace dojde, tento prvek, kterým je osvětlení přechodu pro chodce, bývá napraven a často také doprovázen ostrůvkem.

---

<sup>38</sup> Dopravní svodidla – věc, kterou nesmíme opomenout. *Dopravní značky a zařízení: DOPRAVNIZNACENI.com* [online]. Copyright © 2018 HAREX INVEST s. r. o. [cit. 05.02.2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.dopravniznaceni.com/Dopravni-svodidla-vec-kerou-nesmíme-opomenout-b4023.htm>>

<sup>39</sup> SCHRÖTER, Z. *Autoškola? Pohodlně! : 2015-2016*. Patnácté aktualizované vydání. Plzeň: Agentura Schröter, 2015, s. 48-82.

Osvětlení přechodů je důležitější, než se zdá. Řidiči často nedávají pozor, nebo je tma unavuje. Chodci chodí často ve tmavém oblečení a mnohdy se stává, že se na přechodu nerozhlédnou a vstoupí do vozovky, aniž by se přesvědčili, že je to bezpečné. Nad přechodem je z každé strany vozovky dané osvětlení. Nově bývá zabudováno blikající LED osvětlení přímo do vozovky a čas blikání se dá nastavit v řídicí skřínce.<sup>40</sup>

Jako poslední z těchto bezpečnostních prvků na silnicích je používáno dvojité a trojitě značení krajnic. Nově, a to především na dálnicích, jsou vytvořené krajnice, na které když vozidlo najede, vydávají poměrně hlasitý zvuk. Je to další preventivní opatření, které z auta člověk ani nepostřehne, vypadá pouze jako klasická krajnice na pozemní komunikaci. Tyto krajnice jsou určené jako první oznámení řidiči, pokud se změní jeho směr jízdy směrem ke krajnici, například z důvodu mikrospánku. Mikrospánek za volantem bývá také častou příčinou dopravní nehody. Pokud zvuk z krajnice řidiče neupozorní, případně neprobudí, druhým krokem k zastavení vozidla jsou svodidla, která jsem blíže popsala v kapitole 5.2 Moderní svodidla a bariéry.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> BEZPEČNÉ PŘECHODY. MaBeCom *VÍTEJTE: MaBeCom sys.* [online]. Dostupné z WWW: <<http://www.mabecom.cz/bezpecne-prechody/>>

<sup>41</sup> O asociaci - Evropská asociace bezpečnosti silnic. *EABS - Bezpečnější silnice: Evropská asociace bezpečnosti silnic* [online]. Copyright © 2017 [cit. 06.02.2020]. Dostupné z: <<https://bezpecnejsilnice.cz/o-asociaci/>>

## 6 Prevence a vzdělání

Pojem prevence je dle Ottovy encyklopedie předcházení. Je to nějaká preventivní péče a ochrana. Soubor sociálních a zdravotních opatření, jejichž cílem je předcházet poškozování zdraví, vzniku nemocí, zdravotním komplikacím a jiným negativním vlivům na zdraví člověka.<sup>42</sup> Prevence je velice rozsáhlý obor, kterému se věnuje mnoho odborníků a každý má pro pojem prevence svou definici.

Obecně je z kriminalistického hlediska prevence vymezována jako ochrana a předcházení nežádoucím jevům. Jedná se o společenská opatření, která se snaží a mají za úkol včasné eliminovat trestné činy ještě před jejich vznikem. Dále lze také prevenci definovat jako soubor aktivit mimo trestního charakteru, které se orientují na odstranění, oslabení či neutralizaci negativních kriminogenních faktorů. Hlavním cílem je zastavení růstu kriminality nebo přinejmenším její snížení.

Pro Slovenskou republiku je platný a účinný zákon č. 583/2008 Sb. o prevencii kriminality a inej protispoločenskej činnosti, tento slovenský zákon definuje prevenci jako cílevědomé, plánovité, koordinované a komplexní působení na příčiny a podmínky, které vyvolávají, či pomáhají ke kriminalitě nebo jiným protispoločenským činnostem. Cílem je předcházení, potlačování a zamezování.<sup>43</sup> Z této definice lze tedy říct, že preventivní působení musí analyzovat jevy, kterým je třeba předcházet. Dále je potřeba poznávat příčiny, podmínky a zákonitosti vzniku.

Obecně prevence a její působení se zaměřuje na budoucnost, a to především na předvídaní pravidelnosti výskytu těchto nežádoucích jevů. Z této obecné charakteristiky lze říct, že prevence se může uplatnit v mnoha oblastech života, například při výchově, dopravě, ochraně zdraví, pro společenský život atd. Pro prevenci je důležité, aby poznávala příčiny vzniku a zákonitosti vývoje jednotlivých jevů.<sup>44</sup> Nejrozsáhleji a do hloubky popsanou prevenci má doc. JUDr. Josef Zapletal, CSc., který prevenci charakterizuje jako „*Pokus eliminovat trestnou činnost ještě před jejím započítím nebo před jejím pokračováním. Do prevence kriminality tak náleží – v našem pojetí – veškeré aktivity směřující k předcházení páchaní trestných činů, k snižování jejich výskytu cestou*

<sup>42</sup> Ottova encyklopedie A-Ž. 3. aktualizované vydání. Praha: Ottovo nakladatelství, 2019, s. 798.

<sup>43</sup> 583/2008 Z. z. Zákon o prevencii kriminality a inej protispoločenskej činnosti | Aktuálne znenie. Zbierka zákonov, právne predpisy, oblasti práva, register čiastok [online]. Copyright © [cit. 25.02.2020]. Dostupné z: <<https://www.zakonypreludi.sk/zz/2008-583>>

<sup>44</sup> SVATOŠ, R. *Prevence kriminality*. Druhé aktualizované vydání. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z.ú., 2016, s.14.

*zamezení páchání, nebo neutralizací příčin podmínek vzniku trestných činů (kriminogenních faktorů). Patří sem opatření, jejichž cílem je zmenšování rozsahu a závažnosti kriminality, ať již prostřednictvím omezení kriminogenních příležitostí nebo působením na potenciální pachatele a oběti trestných činů.*<sup>45</sup>

Jelikož má bakalářská práce je zaměřena na prevenci dopravních nehod, je také důležité si vysvětlit čistě prevenci v oblasti dopravní nehodovosti. Hlavním a základním cílem v dopravě je předcházení dopravním nehodám, zamezování ztrátám na životech nevinných lidí, předcházení agresivnímu chování řidičů, a zamezit újmě na majetku, může se jednat o majetek soukromý i veřejný. Ne vždy lze těmto negativním jevům a dopadům v dopravě zamezit. Snaha je především o to, aby se tyto situace co nejvíce omezily a snížily se tak počty dopravních nehod. Dopravní prevence se zaměřuje na určité skupiny osob. Těmi jsou děti, mladiství, dospělí i senioři. Všechny tyto skupiny se prevence snaží nějakým způsobem ovlivňovat tak, aby nedocházelo k dopravním nehodám. Každý účastník provozu na pozemní komunikaci vykazuje různé známky chování, podle toho také rozdělujeme prevenci na různé úrovně.<sup>46</sup>

Prevence kriminality rozlišuje tři úrovně preventivních aktivit. A to na primární, sekundární a terciární prevenci. Primární prevence se zaměřuje především na výchovné, vzdělávací, volnočasové, osvětové a poradenské aktivity, které se zaměřují především na nejširší veřejnost. Pozornost je zde zaměřena především na pozitivní ovlivňování dětí a mládeže. V primární prevenci má důležitou roli rodina, školy a různé mimoškolní kroužky. Tato prevence působí na každého bez ohledu na stupeň kriminálního ohrožení.

Sekundární prevence je taková prevence, která se zabývá už konkrétními osobami, a to rizikovými jedinci nebo rizikovými skupinami jedinců. Jsou to osoby, u kterých je zvýšená pravděpodobnost toho, že se stanou pachateli nebo oběťmi trestné činnosti. Zjednodušeně lze říct, že sekundární prevence se orientuje na potenciální pachatele, kterými jsou rizikové skupiny mládeže, alkoholici, osoby závislé na psychotropních látkách. Zaměřuje se také na potenciální oběti, v případě dopravních nehod jimi nejčastěji bývají děti a senioři. Jako poslední je terciární prevence, která se zaměřuje na

---

<sup>45</sup> ZAPLETAL, J. *Prevence kriminality*. 2., přepracované vydání. Praha: Policejní akademie České republiky, 2005, s.8.

<sup>46</sup> ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, s.30.



pachatele, kteří páchají trestné činy a své chování nechtějí změnit. Terciární prevence se snaží předcházet recidivě.<sup>47</sup>

Vzdělání v oblasti dopravy a dopravní nehodovosti je velice důležité. Dopravní výchova slouží jako příprava osob k bezpečnému pohybu na pozemních komunikacích. Tato výchova začíná již v brzkém věku dítěte. Většinou je první přímá účast taková, že dítě je vedeno za ruku a poprvé vstupuje do silničního provozu. Preventivní a výchovné programy v oblasti dopravní bezpečnosti jsou připraveny pro děti už od 3 let. Z pedagogického hlediska by děti díky dopravní výchově měly získat sebejisté a obezřetné chování. Měly by si začít uvědomovat nutnost dodržování pravidel a předpisů.

Aby děti získaly veškeré schopnosti pro pohyb na pozemní komunikaci, je důležité, aby se s nimi cvičilo. Tato cvičení by neměla být nijak nápadná a nucená, nejlépe tak aby to pro děti bylo nečekané a pestré. Je ale velice důležité, aby se cvičení co nejčastěji opakovala, a to při všech možných příležitostech. Nejčastěji tato cvičení začínají na procházkách, kde se děti učí při přechodu pozemní komunikace rozhlížet, zda nejede motorové či nemotorové vozidlo, a je bezpečné přejít vozovku. Je důležité s tímto výcvikem začít již od 3 let věku, jak už bylo výše psáno, pro děti jsou od 3 let věku, připravovány různé preventivní programy v podobě her či dopravních hříšť.

Dopravní výchova probíhá ve dvou fázích. Jednak informativním působením a formováním dětí. V informativní fázi se snažíme děti naučit základní informace tak, aby pro ně časem byly přirozené a vnímaly je automaticky. Tedy učíme je prvkům signalizace, dopravnímu značení, učíme je, že mají chodit po chodníku, prostě a jednoduše je učíme věci, které mají zabránit tomu, aby byl ohrožen jejich život nebo zdraví. Formování dětí je fáze, kdy informace, které se naučily v první fázi, se jim snažíme vštípit do paměti tak, že správné chování, tedy dodržování pravidel na pozemní komunikaci, pro ně bude automatické a přirozené. Ovšem stále a nepřetržitě děti učíme a procvičujeme s nimi tak, aby veškeré své vědomosti uplatňovaly pokaždé, když se budou jakýmkoli způsobem účastnit silničního provozu.

Základy děti získávají od rodiny a ostatních členů. Je tedy více než jasné, že dítě, jehož rodiče nedodržují pravidla na pozemních komunikacích, bude následovat své rodiče

---

<sup>47</sup> SVATOŠ, R. *Prevence kriminality*. Druhé aktualizované vydání. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z.ú., 2016, s.17-18.

a na pravidla dbát nebude. To ovšem není chyba dítěte, ale rodičů a jiných příslušníků rodiny, které tyto špatně návyky předávají a nemyslí na možné následky. Již v mateřské škole se děti učí návykům bezpečného chování a získávají základní znalosti o provozu na pozemních komunikacích. Děti tedy začínají s poznáváním barev na světelných signalizacích, rozpoznávají přechody pro chodce, také se učí přecházet vozovku, s pojmy levá a pravá strana se učí chodit po správné straně chodníku či silnice, učí se a respektují základní dopravní značení. Na výchovu v mateřské škole navazuje dopravní výchova na prvním stupni školy základní. Učivo zaměřené na dopravu a dopravní bezpečnost, je rozřazeno do více předmětů. Především se jedná o předměty prvouky, vlastivědy, pracovního vyučování a tělesné výchovy. Jako první se děti učí o tom, jaké je to být chodcem a jak se v těchto situacích chovat. Na to později navazuje téma, jak se chovat, pokud se dítě zúčastní provozu na pozemní komunikaci jako cyklista. Postupem času a postupem do vyšších tříd si děti rozšiřují obecné základní informace, které doposud získaly. Především se později zaměřují na rozšíření vědomostí a začínají s výukou pravidel silničního provozu.

Existuje spousta preventivních programů, které mají kvalitní výukové materiály. Ovšem u většiny těchto programů máme zaměření na děti do 15 let a kolikrát ani to ne. Na základních školách při vstupu na druhý stupeň neprobíhá řádná výuka o problematice dopravní nehodovosti. Děti se zde dostávají do věku, kdy už lze získat první řidičské oprávnění a mnohdy svou mladou nerozvážností způsobují dopravní nehody, při kterých o život či zdraví přijdou oni samy nebo jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích. Pokud bychom se snažili najít podklady pro vzdělání a výchovu v oblasti dopravní nehodovosti pro mladistvé, tak bude hledání bezúspěšné. Je mnoho podkladů pro vzdělání dětí v mateřské škole a pro základní školy. Pro děti jsou také zřizována dopravní hřiště, na kterých si děti vyhrají a mnoho se toho naučí.

Mladiství sice prochází výcvikem v autoškolách, zde se učí o dopravním značení a o tom, jak to probíhá na silnicích. Nikdo jim ovšem neukáže tu krutou realitu, jak to dopadá, když dojde k nějaké vážné dopravní nehodě. Do té doby si málokdo uvědomí, že řídit motorové vozidlo podle předpisů se přece jen vyplácí. Řada studií prokázala, že největší počet dopravních nehod způsobují osoby do 25 let. U mladých řidičů dochází především k dopravním nehodám typu střetnutí s chodcem, jízda na špatné straně vozovky, nadměrná rychlost jízdy. Nadměrná rychlost je u čerstvých mladých řidičů

velký problém. Mladí řidiči bývají impulzivní a nerozvážní, je to pro ně adrenalinový zážitek. Velký počet nehod může také vznikat z nedostatku zkušeností.<sup>48</sup>

## 6.1 Preventivní programy

Problematikou dopravní bezpečnosti se zabývá mnoho subjektů. Jak již bylo výše zmíněno, prevence dopravních nehod je snaha předcházet nebo přinejmenším zmírnit škody způsobené řidiči motorových a nemotorových vozidel. Obecně řečeno eliminovat vznik dopravních nehod. Prevence dopravní nehodovosti se snaží zabránit rizikovému chování jedinců, kteří by mohli ohrozit zdraví, život nebo majetek svůj a jiných osob, a zabránit ohrožování životního prostředí. Ne vždy se těmto situacím dá vyhnout. Ale úkolem prevence a preventivních programů, je těmto situacím alespoň částečně předcházet a poukazovat na to, k jakým situacím může dojít. Ukazovat, jaké všechny scénáře mohou při dopravních nehodách nastat. V dnešní uspěchané době je to velice důležité, aby se lidem připomínalo, že za volant nemají sedat unavení řidiči, nebo řidiči, kteří jsou pod vlivem omamných či psychotropních látek. Je velice důležité, aby lidé nepoužívali za volantem mobilní telefon, který naruší jejich soustředění při jízdě.

V České republice byla za tímto účelem zřízena kampaň s názvem Nemyslíš - zaplatíš!. Tato kampaň probíhala od roku 2008 do roku 2010. Zrealizovalo ji oddělení BESIP a Ministerstvo dopravy. Pokud se jedná o rozsah celé kampaně, jednalo se o jednu z nejrozsáhlejších kampaní u nás. Cílem této kampaně byla snaha eliminovat počet dopravních nehod a počet mrtvých na českých silnicích. Kampaň Nemyslíš – zaplatíš! se zaměřovala na osoby od 18 let, tedy na řidiče motorových vozidel. Hlavním komunikačním kanálem byla sociální síť Facebook, kde i v dnešní době lze stránku Nemyslíš – zaplatíš! vyhledat. Tato kampaň byla založena na základně natočení krátkých TV spotů, ty se natáčely velice realisticky, jak to při dopravních nehodách vypadá, a odkazovaly se na konkrétní události, které se velice často na silnicích stávají. Všechny nahrané spoty jsou dostupné jak na facebookových stránkách, tak i na YouTube. Po vyhodnocení kampaně se ukázalo, že ji nějakým způsobem zaznamenalo až 97 % lidí. Své chování za volantem změnilo 42 % řidičů, změnu chování v roli chodce a cyklisty prokázalo až 46 % osob.<sup>49</sup>

---

<sup>48</sup> ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J. ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. Praha: Karolinum, 2006, 122-124.

<sup>49</sup> Interní materiály Nemyslíš – zaplatíš! Poskytnuté Tomášem Neřoldem, vedoucí samostatného oddělení BESIP

V České republice je nejrozšířenějším a dlouholetým projektem BESIP team, což je samostatné oddělení Ministerstva vnitra. Je hlavním koordinačním subjektem bezpečnosti na českých silnicích. Historie BESIP začíná už v roce 1963, kdy se začal zvyšovat prodej automobilů. S narůstajícím počtem nehod tak byla zřízena Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu. 1. května 1967 vznikl výkonný orgán, který získal zkratku BESIP. BESIP team se snaží snížit počet usmrcených na českých silnicích do roku 2020 na úroveň průměru podle Evropských států. V každém kraji České republiky má BESIP svého krajského koordinátora. BESIP připravuje vzdělávací semináře a besedy pro děti. BESIP zařídil přes více než 150 dopravních hřišť po celé České republice. Je téměř výhradním autorem všech naučných publikací pro výchovu v oblasti dopravní bezpečnosti pro děti předškolního věku a pro děti na základních školách.<sup>50</sup> Aktuální kampaň BESIP teamu nese název Nechoď za svůj limit. Tato kampaň byla zahájena ve spolupráci s Lukášem Peškem a zaměřuje se na motocyklisty a jejich bezpečnost. Cílem je zvýšit povědomí o stále narůstajícím počtu úmrtí motocyklistů. Tato skupina účastníků silničního provozu patří mezi nejzranitelnější účastníky. Poslední roky roste obliba jízdy na motocyklu a jejich prodeje jsou stále vyšší. Tato kampaň vytvořila krátký TV spot, který lze volně shlédnout na platformě YouTube. Upozorňuje na to, aby motocyklisté dbali a respektovali předpisy a byli na svých cestách opatrnější a pozornější. Ovšem také apeluje na řidiče automobilů, aby také dbali na bezpečnost a věnovali pozornost řízení.<sup>51</sup>

Policie ČR vytvořila svůj vlastní preventivní program s názvem Centrum dopravní prevence. Toto centrum slouží k tomu, aby řidiči a ostatní účastníci provozu získávali a dále si rozšiřovali své informace ohledně dopravy. Provádí přímou výchovu všem cílovým skupinám, jimiž jsou převážně děti a mladiství, a dále poskytuje prostory k seminářům a školení o problematice dopravní prevence. Centrum dopravní prevence má uzavřené spolupráce se subjekty, které také figurují v oblasti dopravní bezpečnosti, a těmi jsou například BESIP, Centrum dopravního výzkumu, Centrum úrazové prevence a další.<sup>52</sup> V Českých Budějovicích, v moderních autobusech městské hromadné dopravy se na obrazovkách začala ukazovat, krátká videa, které upozorňují na

---

<sup>50</sup> BESIP - Kdo jsme. BESIP - Úvod [online]. Copyright © 2020 [cit. 01.03.2020]. Dostupné z: <<https://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>>

<sup>51</sup> BESIP - NECHOD ZA SVŮJ LIMIT. BESIP - Úvod [online]. Copyright © 2020 [cit. 01.03.2020]. Dostupné z: <<https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/NECHOD-ZA-SVUJ-LIMIT>>

<sup>52</sup> Centrum dopravní prevence - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2019 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 23.10.2019]. Dostupné z: <<https://www.policie.cz/clanek/centrum-dopravni-prevence-724901.aspx>>

bezpečnost na silnicích. Jedná se o video, které se vztahuje přímo na určité skupiny osob. Těmi jsou chodci, cyklisté, řidiči automobilu a část videa se vyjadřuje ke všem. Chodce upozorňuje na to, že mají být opatrní a po tmě mají chodit označeni reflexními prvky. Cyklisty prezentace upozorňuje na opatrnost na silnicích, neboť ne vždy cyklisté užívají cyklostezky a silnice pro ně nejsou vždy bezpečné. Též by měli být označeni reflexními prvky, aby jak přes den, tak po tmě nebyli pro řidiče automobilu neviditelní. Dále se prezentace vyjadřuje k řidičům automobilů, a apeluje na to, aby řidiči byli vždy připoutáni, nepoužívali mobilní telefon za volantem a dbali na bezpečnost svou i ostatních účastníků silničního provozu. Nakonec se vyjadřuje ke všem účastníkům provozu pozemní komunikace. Zde autoři apelují na to, aby k sobě byli všichni vždy vstřícní. Tuto prezentaci vytvořili Ruda Pivrnec, Petr Urban a PLK. Lubomír Veselý.

Dalším preventivním programem je program Alarm. Tento projekt vznikl v rámci Národního výzkumu v roce 2004. Tento projekt se zaměřuje na širokou skupinu dětí a mládeže. Tento program se snaží předávat vědomosti a dovednosti dětem a mladistvým tak, aby se potom bezpečně pohybovali na silnicích. Tento projekt používá takové aktivity, které si kladou za cíl snížení nevědomosti v provozu na pozemní komunikaci. Program se tedy snaží vytvářet praktické návody pro pedagogy, i pro všechny ostatní subjekty, které se snaží v problematice dopravních nehod pomáhat a oslovovat rizikové skupiny dětí a mládeže. Pomáhají jim se naučit, jak se správně pohybovat na pozemní komunikaci, aby neohrožovali sebe a okolí. Internetové stránky Alarmu se zaměřují na předcházení vzniku dopravních nehod, je to tedy preventivní program. Snaží se děti a mladistvé naučit odpovědnému chování na pozemních komunikacích. Jako jeden z mála programů nabízí materiály i pro mladistvé, nejen pouze pro děti. Nabízí mnohé pracovní materiály a pomáhá nenásilně začleňovat výuku dopravy do oblasti výchovy vzdělání. Na stránkách lze nalézt různé pracovní listy ať už pro školu, tak pro volný čas dítěte a mladistvého.<sup>53</sup>

---

<sup>53</sup> ALARM. Projekt ALARM: *Moderní formy dopravní výchovy dětí a mládeže jako prostředek snižování nehodovosti v provozu na pozemních komunikacích* [online]. Copyright © 2009 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. [cit. 01.03.2020]. Dostupné z: <<http://dopravnialarm.cz/projekt/>>

## 7 Rozhovory

Ke splnění cíle bakalářské práce byla zvolena metoda polostrukturovaného rozhovoru. Pro šetření byli zvoleni jako respondenti učitelé čtyř různých středních škol v Českých Budějovicích. Tyto respondenti byli zvoleni z důvodu, že jejich životním posláním je vzdělávání mladistvých. Po předchozí telefonické domluvě ve škole mi byly poskytnuty kontakty na respondenty, se kterými byly rozhovory následně uskutečněny. Rozhovor byl veden se čtyřmi učiteli středních škol v Českých Budějovicích. Rozhovory jsou anonymní, respondenti jsou tedy v rozhovoru vedeni jako R1 – R4.

### **1. Nabízí Vám Policie České republiky nebo jiné organizace zaměřující se na dopravní bezpečnost vzdělání učitelů? Jakým způsobem toto vzdělání probíhá?**

**R1:** Mě osobně nic nabídnuto nebylo, nevím jak ostatním kolegům.

**R2:** Vzdělání jenom učitelů nám nikdy nikdo nenabízel, alespoň co já vím.

**R3:** Naší škole není nic nabízeno, ovšem lze si materiály vyhledat nebo si o ně požádat.

**R4:** Čistě učitelské vzdělání nám nabídnuto nebylo ani od Policie České republiky ani od jiné neziskové organizace.

### **2. Poskytuje Policie České republiky nebo organizace zaměřující se na dopravní bezpečnost materiály na vzdělávání pedagogů? V jaké formě jsou tyto materiály poskytovány?**

**R1:** Ano, jednou za čas jsou nám poskytovány materiály k dopravní bezpečnosti. Nejsm si však jistá, zda jsou materiály od Policie České republiky, nebo jestli jsou poskytovány organizacemi zaměřující se na výchovu dopravní bezpečnosti.

**R2:** Spíše ne. Výjimkou je akce plk. Ing. Lubomíra Veselého (vedoucí odboru služby dopravní policie Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje v Českých Budějovicích) z letošního února. Jedná se o video „Desatero jak přežít“ a kalendář od kreslíře Petra Urbana.

**R3:** Bohužel, nevím o tom, že by pro nás pro pedagogy byly nějaké materiály. Zatím se ke mně nic nedostalo.

**R4:** Jednou za čas do školy přijdou materiály v elektronické podobě nebo tištěné letáky. Ale většinou je to spíše určené žákům.

### **3. Je dostatek vzdělaných pedagogů v oblasti dopravní výchovy na výuku?**

**R1:** Určitě ne a řekla bych, že tomuto tématu se věnuje ve škole velmi málo času.

**R2:** Teoreticky každý, který má řidičské oprávnění. Ale v současnosti nemá nikdo z pedagogů ve své složce DVPP (další vzdělání pedagogických pracovníků), že by absolvoval kurz či seminář ohledně výuky dopravní výchovy.

**R3:** Myslí si, že ano.

**R4:** Většina pedagogů má řidičské oprávnění, takže o této oblasti něco ví. Ovšem že by byl někdo vzdělaný nebo absolvoval nějaký kurz si nemyslím.

### **4. Má škola materiály na vzdělávání mladistvých?**

**R1:** Ano

**R2:** Minimální. Sem tam přijdu nějaké plakáty či odkaz na video od různých neziskových organizací, ale reálně to nikdo ve svých hodinách nepropaguje.

**R3:** Myslím si, že ne. Můžeme si o ně zažádat nebo něco málo nalezneme na internetu.

**R4:** Spíše ne. Dle mého vzdělávacího materiálu pro mladistvé moc není. Občas něco přijde do školy a některé materiály, lze vyhledat na internetu.

### **5. Je jich dostatek a v jaké formě jsou tyto vzdělávací materiály?**

**R1:** Ty, o kterých vím a se kterými jsem se setkala, jsou v elektronické podobě.

**R2:** Viz předchozí odpověď. Maximálně odkaz na video, ten dá potom škola na svůj facebook a je na žácích, zda si ho prohlédnou.

**R3:** Jak bylo už před tím řečeno, materiálů moc není, když už si něco vyžádáme bývá to v elektronické podobě.

**R4:** Většinou se jedná o materiály v elektronické podobě nebo nějaké informační letáky.

### **6. Kolik učitelů se podílí na vzdělání mladistvých a jakým způsobem výuka probíhá?**

**R1:** Počet učitelů, který se na vzdělání podílí nevím. Vzdělání probíhá vždy čistě teoretickým způsobem v podobě prezentací a videí.

**R2:** Na vzdělání se podílí doufám všichni, ale čistě na dopravním vzdělání asi nikdo. Tady si myslím, že hlavní podíl práce by měly udělat základní školy. Středoškoláci se můžou akorát tak strašit různými „hororovými“ videi, aby neřídili pod vlivem.

**R3:** Na naší škole, se podílí asi 5 učitelů, kteří dopravní výchovu zahrnují do svých předmětů jako je tělesná výchova apod.

**R4:** Když už probíhá výuka k tomuto tématu myslím si, že každý nějak přispěje.

**7. Má škola spolupráci s nějakou organizací? S jakou a jak tato spolupráce probíhá? (např.: semináře, výuky na dopravních hřištích atd...)**

**R1:** Nevím o tom, že by naše škola nějakou spolupráci navázanou měla.

**R2:** Naše škola dlouhodobě spolupracuje s Policií České republiky (kuli oboru Bezpečnostně právní činnost), ale reálně si nemyslím, že by někdo z kolegů přednášel dopravní výchovu.

**R3:** V tuto chvíli, nemáme žádnou spolupráci. V letech minulých se vždy jednalo pouze o jednorázové spolupráce.

**R4:** Momentálně škola žádnou spolupráci navázanou nemá. Většinou se jedná o jednorázové spolupráce, které pak probíhají ve formě seminářů.

**8. Pořádá škola semináře, besedy nebo praktické ukázky? Pokud ano, jak často jsou za školní rok pořádány?**

**R1:** Myslím si, že se na naší škole nic takového nepořádá.

**R2:** Naše škola sama nic nepořádá. Účastníme se cca jednou za rok přednášky od BESIPu či jiné neziskové organizace např. „Nehodou to začíná“.

**R3:** U nás na škole se tyto semináře nekonají, ale určitě by je bylo vhodné 2x do roka je zařadit.

**R4:** Škola sama nepořádá žádné přednášky, určitě by to bylo vhodné zařadit k normální výuce.



## **9. Jak byste si představoval/a ideální formy a možnosti výuku v oblasti dopravní bezpečnosti?**

**R1:** Za mě rozhodně více interaktivních výukových materiálů a více praktické výuky, z toho si mladiství vždy odnesou nejvíce vědomostí. Samozřejmě nesmí chybět více seminářů a přednášek, teorie je určitě také důležitá.

**R2:** Dle mého je ideální prostor pro praktický nácvik dopravní bezpečnosti je v době, kdy škola musí být vyklizena třeba kvůli přijímacím nebo maturitním zkouškám. Ale reálně si nedokážu představit, jak jdu s partou středo školáků na dopravní hřiště. Určitě by to pro ně bylo zábavné.

**R3:** Jelikož se bavíme o mladistvých, myslím že nejvhodnější jsou besedy s dopravními policisty, kteří jim ukážou, jak opravdu dopravní nehody vypadají. Řeknou jim, jaká je za to právní odpovědnost a jaké bývají následky.

**R4:** Minimálně 2x do roka by byly vhodné pořádat praktické ukázky, které by byly propojeny s výukou první pomoci, aby mladiství věděli, jak se chovat pokud budou součástí nebo svědky nějaké dopravní nehody.

### **7.1 Vyhodnocení rozhovorů**

Řízené rozhovory byly autorovi práce poskytnuty od učitelů středních škol v Českých Budějovicích. Rozhovory měli autorovi práce přiblížit, jak probíhá výuka mladistvých v oblasti dopravní nehodovosti a zda je výuka dostatečná.

První otázka, která byla učitelům položena se zaměřovala na to, zda je učitelům nabízeno vzdělání pro rozšíření znalostí v oblasti dopravní nehodovosti. Na tu to otázku bylo od všech respondentů odpovězeno stejně a to tak, že žádný učitel se nasetkal s tím, že by mu bylo nabízeno čistě vzdělání pro učitele v této oblasti. Na tuto otázku hned navazovala druhá, ta se zaměřovala na to, zda je učitelům poskytováno dostatek materiálů na jejich vzdělání. I na tuto otázku bylo odpovězeno spíše záporně, málo kdy se k učitelům dostane nějaký vzdělávací materiál. Další důležitou otázkou je zda, je dostatek vzdělaných pedagogů v této oblasti. Zde většina pedagogů odpověděla, že předpokládají o tom, že je. Dva respondenti odkázali na to, že většina má řidičské oprávnění, tím pádem spoléhají na to, že základy z této oblasti mají. Ovšem v rámci vzdělání určeného pro pedagogy, nikdo nemá kurz se zaměřením na dopravní bezpečnost.

V druhé části rozhovoru byly otázky směřované čistě na mladistvé. Čtvrtou otázkou bylo od respondentů zjišťováno, zda má škola materiály na vzdělání pro mladistvé. Hned na tuto otázku navazovala otázka pátá, ve které se autor práce dotazuje, v jaké formě škola tyto materiály má. Respondenti zde odpovídaly spíše záporně, materiálů je dle respondentů nedostatek. Pokud už škola či učitelé získají tyto materiály pro mladistvé, nejčastěji bývají v elektronické formě. Dále bylo zde také odpovězeno, že lze některé materiály lze dohledat na internetu.

Autor položil otázku, kolik učitelů se podílí na vzdělání mladistvých v oblasti dopravní nehodovosti, většina respondentů odpověděla, že přesný počet neznají. Ovšem také bylo zde řečeno, že doufají, že se na vzdělání podílejí a snaží se přispívat všichni pedagogové. Další velice důležitou otázkou je, zda má škola navázanou spolupráci s nějakou organizací a jak popřípadě tato spolupráce vypadá. Pouze jeden respondent odpověděl, že škola má dlouhodobou spolupráci, a to s Policií České republiky, hlavním důvodem této spolupráce je kuli tomu, že jeden studijní obor je založen na bezpečnost. Další odpovědi byly stejné a to takové, že žádné delší spolupráce školy nemají. Pouze jednorázové a většinou jsou ve formě přednášek. Na tuto otázku hned navazovala otázka, ve které se autor respondentů dotazoval, zda škola sama pořádá nějaké semináře nebo besedy. U této otázky se respondenti shodli, že školy žádné semináře nepořádají, ale určitě by je minimálně 2x do roka zařadili.

Jako poslední otázku autor práce zvolil, jak by si samy dotazovaní respondenti představovaly výuku v oblasti dopravní bezpečnosti pro mladistvé. Všichni respondenti se zde shodli, že pro mladistvé jsou nejvhodnější a také nejúčinnější praktické ukázky. K těmto praktickým ukázkám učitelé také doporučují teoretické přednášky a semináře. Také jeden z respondentů by doporučil, k praktickým ukázkám také přidat výuku první pomoci, aby mladistvý věděli, jak se zachovat, když budou součástí nebo svědky dopravní nehody.

## Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce bylo zkoumání výchovy a vzdělání v oblasti dopravní bezpečnosti mladistvých v Českých Budějovicích. Vedlejším cílem bakalářské práce byla charakteristika dopravní nehodovosti a zjištění hlavních příčin dopravních nehod. Dalším vedlejším cílem byla charakteristika základních vzdělávacích pomůcek v dopravní bezpečnosti. Naplnění cílů práce bylo dosaženo pomocí polostrukturovaných řízených rozhovorů.

Autor bakalářské práce zjišťoval, zda jsou mladiství v oblasti dopravní výchovy dostatečně vzdělání, zda jim je toto vzdělání poskytováno a zda se lze k tomuto vzdělání nějakým způsobem dostat. V kapitole "Prevence a vzdělání" autor práce došel k závěru, že není dostatek vzdělávacích prostředků pro mladistvé. Většina vzdělávacích programů se zaměřuje na děti, pouze jeden preventivní program měl vzdělávací materiály jak pro děti, tak i pro mladistvé. Díky výzkumné technice polostrukturovaných řízených rozhovorů se autor od respondentů dozvěděl, že ani na školách se mladistvým nedostává dostatečného vzdělání v této oblasti.

Bakalářská práce byla zpracovaná na téma dopravních nehod s důrazem na rostoucí počty dopravních nehod na českých silnicích. Při zpracování práce byl autor částečně motivován vlastní přímou i nepřímou zkušeností s dopravní nehodou. Každým rokem dopravní nehodovost roste a správné vzdělání mladistvých, kteří se stávají řidiči by mohlo mít pozitivní vliv na snižování čísel dopravních nehod.

Autor práce doporučuje zvýšit vzdělání na školách minimálně dvakrát ročně, a to jak v oblasti teoretické, tak praktické. Teoretická část by měla obsahovat výuku dopravního značení, bezpečné chování na silnicích, modelové ukázky a také videa z reálných dopravních nehod, které se již staly. Mladiství jsou již natolik věkově vyzrálí, že ukázka dopravních nehod, tak jak ve skutečnosti vypadají, by byla pro ně velkým poučením a nezanechala by na jejich psychickém stavu újmu. Tyto teoretické ukázky by přispěly k tomu, aby se na pozemních komunikacích chovaly slušně, bezpečně a s pokorou. Ať už se v provozu na pozemní komunikaci stanou účastníkem či svědkem. Praktická část by mohla zahrnovat modelové situace na místě nehody spojené se základy první pomoci, aby když už se mladistvý stane účastníkem dopravní nehody věděl, jak se správně zachovat.

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. ČERMIN, S. a kolektiv. *Kriminalistika – dopravní nehody, vyšetřování dopravních nehod*. První vydání. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1968. 224 s.
2. EVANS, L. *Traffic safety and the driver*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1991. 405 s., ISBN 9780442001636.
3. CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 544 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
4. KAUN, M. LEHOVEC, F., *Pozemní komunikace 20*. Vyd. 2. přeprac. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2004. 233 s. ISBN 80-01-02874-7.
5. KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Praha: Prospektrum, 1998. Právo do kapsy, 198 s. ISBN 80-7175-068-9.
6. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2008-. Komentátor, 848 s. ISBN 978-80-7502-292-9.
7. *Ottova encyklopedie A-Ž*. 3. aktualizované vydání. Praha: Ottovo nakladatelství, 2019. 1 144 s. ISBN 978-80-7451-676-4
8. SCHRÖTER, Z., *Autoškola? Pohodlně!: 2015-2016*. Patnácté aktualizované vydání. Plzeň: Agentura Schröter, 2015. 330 s. ISBN 978-80-87803-05-9.
9. SKŘEHOT, P. BUMBA, J. *Prevence nehod a havárií*. Praha: Výzkumný ústav bezpečnosti práce, 2009. 595 s. ISBN 978-80-86973-73-9.
10. SVATOŠ, R. *Prevence kriminality*. Druhé aktualizované vydání. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z.ú., 2016. 132 s. ISBN 978-80-7556-009-4.
11. ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J. ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. Praha: Karolinum, 2006. 218 s. ISBN 80-246-1096-5.
12. ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. 186 s. ISBN 978-80-244-2375-3.
13. ZAPLETAL, J. *Prevence kriminality*. 2., přeprac. vyd. Praha: Policejní akademie České republiky, 2005. 108 s. ISBN 80-7251-200-5.
14. ŽEMLIČKA, Z., MYNÁŘÍK, J., *Doprava a přeprava*. Praha: Pro Dopravní vzdělávací institut vydal Nadatur, 2008. 161 s. ISBN 80-7270-030-8.

## Elektronické zdroje

1. Celostátní informační portál . Info o dopravě v České republice: ZREGION. Celostátní informační portál. *CZREGION* [online]. Copyright © Dynamic Drive DHTML code library [cit. 23.10.2019]. Dostupné z WWW: <<https://www.czregion.cz/info-o-doprave>>
2. Slovník pojmů. *LogEx s.r.o.: dopravní služby* [online]. Copyright © 2019 [cit. 23.10.2019]. Dostupné z WWW: <<http://www.logex.cz/slovník-pojmu>>
3. Ministerstvo dopravy ČR. Silniční doprava: *Ministerstvo dopravy ČR - Domovská stránka* [online]. Copyright © 2019 Ministerstvo dopravy ČR [cit. 03.11.2019]. Dostupné z WWW: <<https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Autoskoly/Zkouska-zadatelu-o-ridicke-opravneni>>
4. Statistika nehodovosti – Policie České republiky. *Úvodní strana - Policie České republiky* [online]. Copyright © 2019 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 23.11.2019]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>
5. Kdo je chodec. *Bezpečné cesty.cz* [online]. Copyright © 2014 [cit. 04.02.2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/chodec/kdo-je-chodec>>
6. BESIP. Cyklista je řidič nemotorového vozidla: *BESIP – Úvod* [online]. Copyright © 2020 [cit. 04.02.2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Aktivni-pohyb-v-silnicnim-provozu/Na-kole/Senior-cyklista>>
7. Dopravní svodidla – věc, kterou nesmíme opomenout. *Dopravní značky a zařízení: DOPRAVNIZNACENI.com* [online]. Copyright © 2018 HAREX INVEST s. r. o. [cit. 05.02.2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.dopravniznaceni.com/Dopravni-svodidla-vec-kterou-nesmíme-opomenout-b4023.htm>>
8. BEZPEČNÉ PŘECHODY. MaBeCom *VÍTEJTE: MaBeCom sys.* [online]. Dostupné z WWW: <<http://www.mabecom.cz/bezpecne-prechody/>>
9. O asociaci - Evropská asociace bezpečnosti silnic: *EABS - Bezpečnější silnice - Evropská asociace bezpečnosti silnic* [online]. Copyright © 2017 [cit. 06.02.2020]. Dostupné z: <<https://bezpecnejsilnice.cz/o-asociaci/>>

10. 583/2008 Z. z. Zákon o prevencii kriminality a inej protispoločenskej činnosti. Aktuálne znenie. *Zbierka zákonov, právne predpisy, oblasti práva, register čiasok* [online]. Copyright © [cit. 25.02.2020]. Dostupné z: <<https://www.zakonypreludi.sk/zz/2008-583>>
11. BESIP - Kdo jsme. BESIP - *Úvod* [online]. Copyright © 2020 [cit. 01.03.2020]. Dostupné z: <<https://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>>
12. BESIP - NECHOŤ ZA SVŮJ LIMIT. BESIP - *Úvod* [online]. Copyright © 2020 [cit. 01.03.2020]. Dostupné z: <<https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/NECHOD-ZA-SVUJ-LIMIT>>
13. ALARM. Projekt ALARM: *Moderní formy dopravní výchovy dětí a mládeže jako prostředek snižování nehodovosti v provozu na pozemních komunikacích* [online]. Copyright © 2009 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. [cit. 01.03.2020]. Dostupné z: <<http://dopravnialarm.cz/projekt/>>
14. 40/2009 Sb. Trestní zákoník. *Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění* [online]. Copyright © [cit. 13.04.2020]. Dostupné z: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>>
15. 82/2012 Sb. Vyhláška o technických silničních kontrolách. *Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění* [online]. Copyright © [cit. 06.02.2020]. Dostupné z: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-82>>

### **Legislativní dokumenty**

1. 82/2012 Sb. Vyhláška o technických silničních kontrolách. *Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění* [online]. Copyright © [cit. 06.02.2020]. Dostupné z: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-82>>

### **Ostatní zdroje**

1. Interní materiály Nemyslíš – zaplatíš!, Poskytnuté Tomášem Neřoldem, vedoucí samostatného oddělení BESIP.

## **Seznam tabulek a grafů**

Graf č. 1 Počet dopravních nehod v České republice .....	19
Graf č. 2 Počet dopravních nehod v Jihočeském kraji .....	19
Graf č. 3 Následky dopravních nehod v České republice .....	20
Graf č. 4 Následky dopravních nehod v Jihočeském kraji.....	20
Graf č. 5 Dopravní nehody podle zavinění v České republice.....	21
Graf č. 6 Dopravní nehody podle zavinění v Jihočeském kraji .....	22

## **Přílohy**

Příloha I – Řízený rozhovor



## **Příloha I**

Řízený rozhovor s respondenty – učiteli středních škol v Českých Budějovicích.

Řízený rozhovor je anonymní.

- 1. Nabízí Vám Policie České republiky nebo jiné organizace zaměřující se na dopravní bezpečnost vzdělání učitelů? Jakým způsobem toto vzdělání probíhá?**
- 2. Poskytuje Policie České republiky nebo organizace zaměřující se na dopravní bezpečnost materiály na vzdělávání pedagogů? V jaké formě jsou tyto materiály poskytovány?**
- 3. Je dostatek vzdělaných pedagogů v oblasti dopravní výchovy na výuku?**
- 4. Má škola materiály na vzdělávání mladistvých?**
- 5. Je jich dostatek a v jaké formě jsou tyto vzdělávací materiály?**
- 6. Kolik učitelů se podílí na vzdělání mladistvých a jakým způsobem výuka probíhá?**
- 7. Má škola spolupráci s nějakou organizací? S jakou a jak tato spolupráce probíhá? (např.: semináře, výuky na dopravních hřištích atd...)**
- 8. Pořádá škola semináře, besedy nebo praktické ukázky? Pokud ano, jak často jsou za školní rok pořádány?**
- 9. Jak byste si představoval/a ideální formy a možnosti výuku v oblasti dopravní bezpečnosti?**