

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**DOPRAVNÍ BEZPEČNOST A NEHODY NA
POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH**

Autor práce: Michal Balogh

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2023

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Michal Balogh

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: České Budějovice

Název bakalářské práce: Dopravní bezpečnost a nehody na pozemních komunikacích

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Traffic safety and road accidents

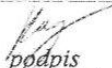
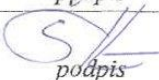
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

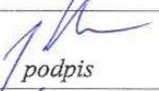
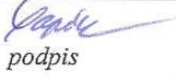

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): únor 2023

Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem je zjistit zkušenosti a doporučení vybraných dopravních expertů v oblasti dopravní bezpečnosti a nehodovosti na pozemních komunikacích. Vedlejším cílem je charakteristika dopravní bezpečnosti, dopravních nehod a hlavních příčin dopravních nehod.

Student: Michal Balogh	16.2.2023 datum	 podpis
Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.	20.2.2023 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	27.2.2023 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	28.2.2023 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	28.2.2023 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval 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 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 PhDr. Štěpánu Kavanovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

BALOGH, M. *Dopravní bezpečnost a nehody na pozemních komunikacích: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2023. 85 s. Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: doprava, dopravní bezpečnost, dopravní nehoda, účastník provozu, prevence

Zvolené téma bakalářské práce se zaměřuje na zkoumání problematiky dopravní bezpečnosti a nehod na pozemních komunikacích. V teoretické části je za užití odborné literatury, článků a předpisů charakterizován pojem dopravní bezpečnost na pozemních komunikacích, dopravní nehody, příčiny dopravních nehod, účastníci provozu na pozemních komunikacích, bezpečnostní prvky na silnicích a bezpečnostní prvky účastníků provozu. V této části je dále provedena analýza ročních statistik nehodovosti a příčin nehod na území České republiky v porovnání s Jihočeským krajem a to za roky 2020, 2021 a 2022.

Hlavním cílem je zjistit zkušenosti a doporučení vybraných dopravních expertů v oblasti dopravní bezpečnosti a nehodovosti na pozemních komunikacích. Vedlejším cílem je charakteristika dopravní bezpečnosti, dopravních nehod a hlavních příčin dopravních nehod.

V metodické části bakalářské práce autor vykoná kvalitativní výzkum formou polostrukturovaného rozhovoru s dopravními specialisty BESIP a Policie České republiky a za pomoci odpovědí respondentů bude v analytické části ověřovat hypotézy.

ABSTRACT

BALOGH, M. *Traffic safety and road accidents: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2023. 85 s. Supervisor: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Key words: traffic, traffic safety, traffic accident, traffic participant, prevention

The chosen topic of the bachelor's thesis will focus on investigating the issue of traffic safety and road accidents. In the theoretical part, the concept of traffic safety on roads, traffic accidents, causes of traffic accidents, road users, safety elements on roads and safety elements of road users will be characterized using specialist literature, articles and regulations. In this part, an analysis of the annual statistics of accidents and causes of accidents in the territory of the Czech Republic in comparison with the South Bohemian Region for the years 2020, 2021 and 2022 will be carried out.

The main goal is to find out the experience and recommendations of selected traffic experts in the field of traffic safety and accidents on roads. A secondary objective is the characteristics of traffic safety, traffic accidents and the main causes of traffic accidents.

In the methodological part of the bachelor's thesis, the author will conduct qualitative research in the form of a semi-structured interview with traffic specialists from BESIP and the Police of the Czech Republic, and with the help of the respondents' answers, he will verify the hypotheses in the analytical part.

Obsah

Úvod.....	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
2 Dopravní bezpečnost na pozemních komunikacích.....	12
2.1 Dopravní nehoda.....	17
2.2 Účastník provozu na pozemních komunikacích.....	19
2.3 Bezpečnostní prvky na silnicích	22
2.4 Bezpečnostní prvky účastníků provozu na pozemních komunikacích	24
3 Prevence	28
4 Příčiny dopravních nehod.....	35
4.1 Statistiky dopravních nehod v České republice a Jihočeském kraji	37
4.2 Vyhodnocení statistik dopravních nehod v České republice a Jihočeském kraji za roky 2020, 2021 a 2022	48
5 Rozhovory s dopravními specialisty	53
5.1 Vyhodnocení rozhovorů.....	53
Závěr	62
Seznam použitých zdrojů	64
Seznam tabulek a grafů	68
Přílohy	69
Příloha č. 1 – Podklad – otázky pro polostrukturovaný rozhovor	70
Příloha č. 2 – Podklad – rozhovor s respondentem R1	72
Příloha č. 3 – Podklad – rozhovor s respondentem R2	76
Příloha č. 5 – Podklad – rozhovor s respondentem R4	83

Úvod

Zvolené téma dopravní bezpečnost a nehody na pozemních komunikacích náleží nepochybně mezi aktuální a to zejména s ohledem na bezpečnost a plynulost provozu, neboť počet účastníků na pozemních komunikacích se neustále zvyšuje, čímž se zvyšuje i nehodovost. V současné době nehodovost výrazně neklesá a je potřeba řešit možnosti zvýšení prevence a snížit tím počet dopravních nehod a jejich dopad na společnost. Nejčastějšími účastníky dopravních nehod jsou v současné době mladiství, kteří na pozemní komunikace vyjíždí téměř bez žádné praxe. Je tedy velmi důležité zaměřit dopravní bezpečnost i na středoškolské studenty, kteří ve stejnou dobu procházejí i kurzem autoškoly.

Vybrané téma bakalářské práce je velmi důležité, jelikož doprava je každodenní součástí života většiny z nás, dotýkají se nás i negativní jevy spojené s dopravou, jako je nehoda. Každý z nás využívá nějaký způsob dopravy, ať už vozidlo, kolo, městskou hromadnou dopravu nebo své vlastní nohy. Práce se dále zabývá problematikou dopravních nehod a prevencí bezpečnosti dopravy. Tuto problematiku jsem si zvolil, jelikož dopravní nehody vídám téměř každý den v práci i mimo ní. Dopravní nehody jsou v práci z hlediska počtu, následků a zavinění zobrazeny ze statistik zpracovaných Policií České republiky za rok 2020, 2021 a 2022. Na základě vyhodnocení statistik jsou poukázány nejčastější a nejtragičtější příčiny dopravních nehod. Tímto tématem bych tedy chtěl přiblížit danou problematiku dopravních nehod hlavně mladistvým řidičům. A spolu s tímto bych chtěl zvýšit zájem o prevenci, a to jak nejlépe předcházet nehodám. Tohoto jsem se snažil dosáhnout i za pomoci rozhovorů s vybranými dopravními specialisty, kteří mají mnoholeté zkušenosti s danou problematikou. V těchto rozhovorech jsem se zaměřil na zkušenosti z praxe, vzdělávání, prevence a jejich doporučení, jak předcházet dopravním nehodám.

Hlavním cílem bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je předcházet následkům dopravních nehod. Jelikož se neustále zvyšuje počet účastníků provozu na pozemních komunikacích, je výsledkem vysoká hustota provozu, která často vyvolává v některých řidičích negativní faktory jako je například agrese, která vede ke zkratovému jednání a může zvýšit riziko dopravní nehody. Každý účastník provozu na pozemní komunikaci by měl dbát pravidel provozu na pozemní komunikaci a předcházet tak dopravním nehodám. V tomto případě na dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích dohlíží především Policie České republiky spolu s Obecní

policií, ale důležitou součástí jsou také specialisté na bezpečnost dopravy, kteří vytvářejí projekty, jejichž úkolem je pozitivně ovlivnit účastníky provozu na pozemních komunikacích. Tyto preventivní opatření a projekty mají zvýšit zájem o danou problematiku v provozu na pozemních komunikacích a snižovat tím nehodovost.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem je zjistit zkušenosti a doporučení vybraných dopravních expertů v oblasti dopravní bezpečnosti a nehodovosti na pozemních komunikacích. Vedlejším cílem je charakteristika dopravní bezpečnosti, dopravních nehod, příčin dopravních nehod, účastníka provozu, bezpečnostní prvky na silnicích, účastnících provozu a prevence.

Teoretická část se za užití odborné literatury, článků a předpisů, v druhé kapitole věnuje tématu dopravní bezpečnosti a dále je dělena do jednotlivých bodů, kterými bude charakterizována dopravní nehoda, účastník provozu na pozemních komunikacích, bezpečnostní prvky na silnicích a účastnících silničního provozu a prevence. Ve třetí kapitole jsou charakterizovány příčiny dopravních nehod. Pro zjištění příčin dopravních nehod, bude v této práci provedena analýza ročních statistik dopravní nehodovosti v Jihočeském kraji a celorepublikově. Teoretická část bakalářské práce bude vypracována za užití metody rešerše.

Rešerše je soupisem literatury k danému tématu, která je potřeba k nalezení a prostudování dostupné literatury k tématu. Důležitá je taktéž k vytvoření celkového pohledu na danou problematiku.¹

Statistika se zabývá sběrem dat a následným vyhodnocením získaných dat. Data jsou údaje, které slouží k popisu jevů a jejich vlastnostem. Statistika může mít různý význam, jedná se o matematickou disciplínu, ale používá se také k označení souhrnu údajů nebo označení určité vlastnosti sledované veličiny.²

Praktická část bakalářské práce je řešena pomocí kvalitativního výzkumného šetření, za užití polostrukturovaných řízených rozhovorů, které byly vedeny se třemi specialisty na bezpečnost provozu a nehod na pozemních komunikacích. Těmto bylo položeno čtrnáct otázek. Odpovědi respondentů autor vyhodnotí tak, aby zjistil zkušenosti a doporučení v oblasti dopravní bezpečnosti a nehodovosti a jak těmto předcházet.

¹ BÁRTOVÁ, T. Co je rešerše. *Knihovna ČVUT v Praze* [online]. 26.11.2021 [cit. 15.03.2023]. Dostupné z WWW: <http://knihovna.cvut.cz/katalogy-a-databaze/reserse/co-je-reserse>

² HENDL, J., *Kvalitativní výzkum. Základní metody a aplikace*. Praha: Portál, 2005, 226 s. ISBN: 80-7367-040-2.

Kvalitativní výzkum je zaměřen na objev, popis a zjišťování jevů a má popisný a vysvětlující charakter, jeho výsledky představují sbírku subjektivních dojmů. Je prováděn za pomoci intenzivního a delšího kontaktu s jedincem případně skupinou.³

Polostrukturovaný rozhovor je jednou z technik kvalitativního výzkumu. Je zaměřen na předem připravené otázky, na které je v průběhu rozhovoru třeba odpovědět. Ovšem v případě polostrukturovaného rozhovoru, se lze od předem připravených otázek odklonit. Tato metoda je často využívána z důvodu možnosti měnit pořadí otázek, případně přidání nových otázek důležitých k řešení dané problematiky.⁴

³ HENDL, J., *Kvalitativní výzkum. Základní metody a aplikace*. Praha: Portál, 2005, 226 s. ISBN: 80-7367-040-2.

⁴ HENDL, J., *Kvalitativní výzkum. Základní metody a aplikace*. Praha: Portál, 2005, 174 s. ISBN: 80-7367-040-2.

2 Dopravní bezpečnost na pozemních komunikacích

Základním pojmem dopravy na pozemních komunikacích je pohyb dopravních prostředků po silnicích, dálnicích, místních komunikacích a dalších druzích komunikace, které jsou určeny pro pozemní dopravu. Tento druh dopravy je velmi důležitý, protože zajišťuje přepravu lidí a zboží od jednoho místa k druhému, což je základní předpoklad pro fungování moderní společnosti. K tomuto účelu slouží dopravní prostředky, kterými jsou například automobil, jízdní kolo, zvíře, tramvaj nebo chůze pěšky.⁵

Bezpečností se rozumí ochrana před hrozbami a riziky. Jedná se tedy o stav, kterým jsou na nejnižší možnou míru hrozby a rizika eliminovány. Lidmi je bezpečnost vnímána jako jedna z nejdůležitějších potřeb spolu s pocitem jistoty. Z pohledu bezpečnosti na pozemních komunikacích jde o ochranu hodnot života, zdraví, majetku a životního prostředí.⁶

Pozemní komunikace je definována v zákoně číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v ustanovení § 2 jako: „*Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“⁷

Pozemní komunikace lze rozlišit na následující typy:

- Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu motorovými vozidly.
- Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice dále dělíme na silnice I. třídy, II. třídy a III. třídy.
- Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě.
- Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží k propojení jednotlivých nemovitostí, nebo ke spojení s ostatními pozemními

⁵ KLEPRLÍK, Jaroslav. Silniční doprava. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011. ISBN 978- 80-7395-451-2.

⁶ DANICS, Š. Bezpečnostní politika ve veřejné správě. 1. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2007. s. 17. ISBN 978-80-86708-38-6.

⁷ Zákon číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ustanovení § 2 odstavec 1.

komunikacemi. Dále slouží ke spojení s pozemními komunikacemi, které jsou potřebné k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.⁸

Dopravní infrastruktura je soubor všech typů dopravy, řadí se do ní silnice, železnice, vodní a letecká doprava. Do infrastruktury také spadají cyklostezky, budování energetických zdrojů, zdravotnictví, škol apod. Dopravní infrastrukturu lze tedy rozumět jako spojení systémů všech druhů dopravy a je vnímána jako jeden z nejvýznamnějších faktorů rozvoje dopravy. Z hlediska bezpečnostní politiky je třeba zajistit co nejbezpečnější a nejefektivnější využití dopravy za účelem přepravy zboží nebo cestování pro vlastní potřeby.⁹

Dopravním prostředkem (vozidlem) se rozumí motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj. Mezi silniční vozidla řadíme následující druhy:

- motocykl,
- osobní automobily,
- autobusy,
- nákladní automobily,
- speciální vozidla,
- přípojná vozidla,
- ostatní silniční vozidla.¹⁰

Vozidlo dále dělíme na zvláštní vozidla, které se rozdělují na tyto základní druhy:

- zemědělské nebo lesnické traktory a jejich přípojná vozidla,
- pracovní stroje samojízdné a přípojně,
- nemotorové pracovní stroje nebo nemotorová vozidla tažená nebo tlačena pěšky jdoucí osobou,
- vozíky pro invalidy s ručním nebo motorickým pohonem, pouze za splnění podmínek, že nepřesuje jeden metr šířky nebo délky, nebo maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 450 kg.¹¹

⁸ KAUN, M. LEHOVEC, F., *Pozemní komunikace* 20. Vyd. 2. přeprac. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2004. 233 s. ISBN 80-01-02874-7.

⁹ ZELENÝ, Lubomír. *Doprava: dopravní infrastruktura*. V Praze: Vysoká škola ekonomická, 2000. ISBN 8024501104.

¹⁰ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J.: *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.

Dopravní bezpečnost se týká opatření a strategií, které mají zajistit bezpečnost a ochranu všech účastníků silničního provozu. Jedná se o důležitý aspekt, který zahrnuje prevenci nehod, minimalizaci rizika a snižování počtu úmrtí a zranění na silnicích. Dopravní bezpečnost zahrnuje širokou škálu opatření, která mají zajistit bezpečnou a plynulou dopravu na silnicích. Patří sem například:

- Správné návrhy silnic a dopravní infrastruktury, včetně křižovatek, přechodů pro chodce a cyklisty a dalších prvků, které snižují riziko nehod.
- Pravidla silničního provozu a zákony, které upravují chování řidičů, cyklistů a chodců na silnici a zajistí tak maximální bezpečnost pro všechny účastníky.¹²

Za bezpečnost provozu je odpovědné Ministerstvo dopravy a jeho samostatné oddělení BESIP, tyto dále spolupracují a koordinují svou činnost s ostatními ústředními orgány, orgány státní správy, ale i s územními samosprávnými a občanskými celky.¹³ Nejdůležitějšími právními předpisy, které upravují bezpečnost silničního provozu v České republice, lze uvést tyto:

- Zákon číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,
- Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,
- Zákon číslo 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích,
- Vyhláška číslo 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- Vyhláška číslo 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.¹⁴

S Ministerstvem dopravy spolupracuje i Ministerstvo vnitra, které formou Policie České republiky řeší bezpečnost silničního provozu, která zde zastává důležitou roli při dohledu nad plynulostí a bezpečností silničního provozu, čímž přispívá k odhalování trestných činů a přestupků spáchaných v dopravě. Na bezpečnost a plynulost silničního provozu dohlíží hlavně dopravní policisté, ale také pořádková policie. Dohled nad bezpečností silničního provozu spočívá v kontrole dodržování předpisů silničního provozu. Policie České republiky se v aktuální době nezaměřuje

¹¹ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J.: *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.

¹² ZÁMEČNÍK, J., *Bezpečnost silničního provozu – Základy teorie a praxe*, Nakladatelství dopravy a spojů, a. s. 2014. ISBN 978-80-74137-211.

¹³ VOGEL, *Jak předcházet bezpečnostním rizikům v silniční dopravě*. ISBN 978-80-86411-82-8.

¹⁴ 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.

pouze na kontrolu dodržování rychlostních limitů nebo zákazů požívání alkoholických nápojů či jiných omamných a psychotropních látek během řízení motorového vozidla, ale i na způsob jízdy obecně. Dohled je zejména vykonáván prostřednictvím dopravně bezpečnostních akcí a dopravně bezpečnostních opatření, které se zaměřují na hlavní faktory nehodovosti.¹⁵

Bezpečnosti silničního provozu je nutné věnovat pozornost, jelikož vlivem zvyšování počtu dopravních prostředků, nabývají i dopravní nehody, které jsou v dopravě brány jako negativní jev. Stále navyšující se počet dopravních prostředků, způsobuje vyšší hustotu provozu na pozemních komunikacích, která nehodovosti nijak nepomáhá a naopak ji zvyšuje a to i z důvodu, že někteří řidiči jsou stále více agresivní a jejich chování je na silnicích nepřijatelné.¹⁶

Je nutno zmínit, že silniční doprava je stále méně bezpečná a proto je potřeba zvyšovat její bezpečnost a prevenci. Bezpečností silničního provozu se již zabývá i automobilová výroba, která vozidla vybavuje aktivními bezpečnostními prvky, jejichž úkolem je předcházet kolizi, případně zmírnit následek nevyhnutelné kolize.¹⁷

Dopravní bezpečnost ze strany účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích je na velmi nízké úrovni a je nezbytné podotknout a upozornit, že není dostatečně vnímána jako priorita. Hodnocení dopravní bezpečnosti na pozemních komunikacích je řešeno dle národní strategie bezpečnosti silničního provozu, kterou vytváří ve spolupráci s Ministerstvem dopravy jejich samostatné oddělení BESIP.¹⁸ V současné době je platná strategie BESIP 2021-2030 s hlavním programem „VIZE NULA“, úkolem tohoto projektu je do roku 2050 snížit počet usmrcení a těžkých zranění v dopravě na nulu. Dalším cílem k naplnění této vize je vytvářet bezpečný systém, který je zaměřen na bezpečné chování účastníků silničního provozu a bezpečná infrastruktura. Samotná strategie BESIP 2021-2030 má za cíl do roku 2030 snížit počet dopravních nehod na polovinu a navazuje na předešlou strategii BESIP 2011-2020.¹⁹

¹⁵ Intranet Policie České republiky, metodika služby dopravní policie.

¹⁶ VOGEL, *Jak předcházet bezpečnostním rizikům v silniční dopravě*. ISBN 978-80-86411-82-8.

¹⁷ KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011. ISBN 978- 80-7395-451-2.

¹⁸ HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6, s. 23.

¹⁹ Národní strategie BESIP 2021-2023. Ministerstvo dopravy, Praha. [online]. [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu je realizována formou akčních plánů, které jsou dány vždy na dvouletá období, prioritou těchto akčních plánů a celé strategie BESIP 2021-2030 jsou mladí řidiči, nepřiměřená rychlost, odstraňování nehodových lokalit a účinný policejní dohled, tedy navýšení viditelnosti policejních hlídek na pozemních komunikacích, lze uvést, že strategie je zaměřena na nejčastější a nejtragičtější příčiny dopravních nehod.

Tato strategie se formou akčního plánu na období 2021-2023 zaměřuje také na zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích spočívající v navyšování zabezpečení železničních přejezdů za pomoci umístování závor a to hlavně na rizikové železniční přejezdy, které kříží silnice I. třídy a vybrané silnice II. tříd. Na pozemních komunikacích spadajících do nižších tříd se akční plán zaměřuje na ochranu řidiče před srážkou se stromem a důraz je kladen na zvyšování počtu svodidel. Dalším důležitým úkolem tohoto plánu je zaměření na účastníky silničního provozu ve městech (chodci, cyklisté), na které je třeba klást důraz a je zapotřebí přizpůsobovat prostor ve městech k bezpečnému pohybu.²⁰

Dalším faktorem ovlivňujícím dopravní bezpečnost nejvíce je účastník silničního provozu. Je nutno zmínit, že řidiči motorových vozidel, přispívají k samotné bezpečnosti silničního provozu a to způsobem, který spočívá v dodržování pravidel a předpisů v dopravě. Hlavním faktorem u účastníků provozu je vzdělávání v prevenci a bezpečnému chování na pozemních komunikacích již od mala. U řidiče záleží na psychických, ale i fyzických předpokladech k řízení motorového vozidla. Je nutno podotknout, že celou bezpečnost silničního provozu nejde zaměřit pouze na účastníka provozu, ale je nezbytné upozornit na technický stav vozidel, kterých se týkají podmínky bezpečnosti silničního provozu. Důraz je v tomto směru kladen na stanice technické kontroly, které kontrolují vozidla momentálně každé dva roky. V případě nových vozidel je technická kontrola platná 4 roky. Úkolem stanic technické kontroly je klást důraz na předcházení závad na motorových vozidlech, které jsou užívány v silničním provozu.²¹

²⁰ Strategie BESIP, akční plán na období 2021-2023 [online]. [cit. 1. 3. 2023]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/nsbsp/post/aktualni-strategie>.

²¹ SKŘEHOT, P. BUMBA, J. *Prevence nehod a havárií*. Praha: Výzkumný ústav bezpečnosti práce, 2009. 595 s. ISBN 978-80-86973-73-9.

2.1 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je přímo vymezena v zákoně číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v ustanovení § 47 odstavce 1, takto: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“²²

O dopravní nehodu se tedy jedná pouze v případě, při kterém dojde k naplnění všech znaků uvedených ve výše citovaném paragrafovém znění zákona o provozu na pozemních komunikacích. V této části je také velmi důležité zmínit, že v případě, ve kterém dojde k poškození vozidla, škodě na majetku nebo zranění či usmrcení bez přímé souvislosti s provozem na pozemních komunikacích, tedy vozidlem v pohybu, se nejedná o dopravní nehodu. Mezi tyto případy se řadí například poškození vozidla při nakládce nebo vykládce materiálu, při pádu stromu nebo ledu ze střechy domu na stojící vozidlo. Tyto případy nespádají do šetření dopravního inspektorátu skupiny dopravních nehod, ale řeší je věcně a místně příslušné obvodní oddělení Policie České republiky.²³

Z hlediska odborné literatury je dopravní nehoda vymezena jako neočekávaná událost dopravního prostředku v silničním provozu, vlivem které dojde ke zranění, usmrcení nebo škodě na majetku. Termínem dopravní nehody se nejčastěji označuje nehoda v provozu na pozemních komunikacích, je nutno zmínit, že dopravní nehoda je také drážní, vodní nebo letecká.²⁴

Nehodu v silniční dopravě, lze vysvětlit jako neočekávanou událost v silničním provozu na pozemních komunikacích způsobenou dopravními prostředky, ale vzhledem protiprávního či agresivního jednání účastníka silničního provozu, lze předpokládat, že k dopravní nehodě dojde.²⁵

Dopravní nehody se rozděluje na tyto základní typy:

²² Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ustanovení § 47 odstavce 1

²³ STRAUS, Jiří, Zdeněk SADÍLEK a Oldřich MAŘÍK, 2012. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. Brno: Tribun EU. Knihovnicka.cz. ISBN 978-80-263-0218-6.

²⁴ CHMELÍK, Jan, 2009. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-211-0.

²⁵ ŠACHL, J. a kol. *Analýza nehod v silničním provozu*. Praha: České vysoké učení technické, 2010. ISBN 978-80-01-04638-8, s. 10.

- **havárie** – v tomto případě se jedná o nehodu jednoho vozidla, při které nedojde k přímému střetu vozidel v silničním provozu, ani ke střetu s pevnou překážkou nebo chodcem, ale přesto vznikne škoda, příkladem může být převrácení vozidla, které vyjelo z pozemní komunikace.
- **srážky** – v tomto případě jsou zúčastnění alespoň dva a více účastníků silničního provozu, přičemž minimálně jeden z účastníků musí být řidičem. Jedná se o náraz čelní, zezadu, boční, střed dopravního prostředku s pevnou překážkou, střet s chodcem nebo zvířetem.
- **ostatní dopravní nehody** – v tomto případě jde o dopravní nehody, které nepatří do ani jedné z předchozích dvou kategorií, příkladem mohou být úrazy způsobené v důsledku náhlého zastavení vozidla nebo vypadnutí osoby z jedoucího vozidla.²⁶

Je nezbytné podotknout a upozornit, že v případě nehody na pozemních komunikacích je důležité ihned po události snížit další rizika vedoucí ke škodě nebo újmě na zdraví. Pokud by se na místě nacházela zraněná osoba, je nutné poskytnout první pomoc těmto osobám a vyrozumět příslušné složky integrovaného záchranného systému o této události.²⁷

Dopravní nehody vznikají různými faktory, jako jsou například špatné počasí, nerespektování dopravních pravidel, nevhodné rychlosti, chyby v řízení vozidla, technické problémy nebo neopatrnost chodců či cyklistů.

Následky dopravních nehod dělíme do tří kategorií, na které dopravní nehoda dopadá a to na lidský život, hmotnou škodu a vliv nehod na životní prostředí. Lidský život je na pozemních komunikacích nejdůležitějším a z pohledu dopravní bezpečnosti je na něj kladen největší důraz. Z dopravních statistik úmrtnosti, lze uvést, že silniční doprava je považována za nejnebezpečnější a je nezbytné podotknout, že k nehodám dochází denně. Následkem dopravní nehody dochází k újmě na zdraví, kterou je nutno rozdělit na lehké zranění, těžké zranění nebo usmrcení. Lehkým zraněním lze chápat taková zranění, která neohrožují bezprostředně život a zdraví osob, tedy po ošetření se osoba dostává do běžného způsobu života. Těžká zranění jsou taková, v důsledku kterých si osoba ponese následky do konce života. Nejtěžším následkem dopravní

²⁶ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 112 s. ISBN 80-7201-212-6.

²⁷ VOGEL, *Jak předcházet bezpečnostním rizikům v silniční dopravě*. ISBN 978-80-86411-82-8.

nehody je usmrcení a je nezbytné podotknout a upozornit, že k usmrcení dochází i v důsledku těžkých zranění.²⁸

Hmotná škoda je další kategorií, která je řečena při následcích dopravní nehody. Jedná se o škody, které se lze vyčíslit v penězích, tedy vyčíslení hmotných škod na základě oprav, aby se poškozená věc vrátila do původního stavu. Ovšem je důležité podotknout, že ne vždy, lze vše navrátit do původního stavu. Do této kategorie spadají z největší části škody způsobené na vozidlech zúčastněných na dopravní nehodě, poté jsou zde zahrnuty škody způsobené na vozovce či na poškozeném příslušenství, kterým jsou dopravní značení, svodidla a jiné.²⁹

Poslední kategorií je vliv nehod na životní prostředí, které je z pohledu dopravy zatěžováno nejen výfukovými plyny a hlukem. Z hlediska neustálého budování nových pozemních komunikací, dochází ke křížení silnic, se životním prostředím, kterého se týká migrace zvířat a v důsledku, kterého přibývá srážek vozidel s lesní zvěří. Lesní zvěř je velmi plachá a často hledá potravu u stromů podél silnic. Je nutno zmínit, že v blízkosti silnice se zvěř vozidla zalekne a následně vběhne do silnice, přičemž dochází ke srážce. Škoda na majetku se poté odvíjí podle velikosti sražené zvěře. Je nutno zmínit, že nejčastějším následkem srážky se zvěří, je pouhá škoda na majetku, ovšem je nezbytné podotknout, že v případě srážky s velkou zvěří dochází i k újmě na zdraví.³⁰

2.2 Účastník provozu na pozemních komunikacích

Účastník provozu na pozemních komunikacích je vymezen v zákoně číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v ustanovení § 2 písmena a). Podle zákona je účastníkem každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích a tento pojem je vymezen jako: „*Účastníkem provozu na pozemních komunikacích je tedy osoba, která řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, spolujezdec, chodec, jezdec na zvířeti, vozka, průvodce vedených nebo hnaných zvířat, osoba přibrána k zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích.*“³¹

²⁸ SKŘEHOT, P. BUMBA, J. *Prevence nehod a havárií*. Praha: Výzkumný ústav bezpečnosti práce, 2009. 595 s. ISBN 978-80-86973-73-9.

²⁹ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 544 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

³⁰ CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Ministerstvo vnitra ČR – odbor personální práce a vzdělávání Policie ČR, Úřad vyšetřování pro Českou republiku. 1. vyd. Praha : Tiskárna MV, 1998. 88 s.

³¹ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J.: *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.

Účastníkem silničního provozu není pouze řidiče motorového vozidla, a je nutno uvést, že jsou zde zahrnuty všechny osoby, kterým zákon ukládá určité povinnosti, nebo se přímo účastní silničního provozu. Celkově lze říci, že účastníci silničního provozu mají klíčovou roli v tom, aby silniční provoz fungoval bezpečně a plynule, a každý z nich by měl přistupovat k této zodpovědnosti s ohledem na ostatní účastníky a dodržovat pravidla silničního provozu.³²

Řidič, tento pojem se obecně vztahuje na osobu, která ovládá a řídí nějaké vozidlo. Tento pojem může být použit v souvislosti s jakýmkoli druhem vozidla, například s autem, autobusem, nákladním vozem, motocyklem, lodí atd. Řidič musí mít odpovídající řidičské oprávnění pro daný typ vozidla nebo splňovat další požadavky stanovené předpisy, jako jsou věkové omezení, zdravotní způsobilost a znalost pravidel silničního provozu. Řidič má povinnost dodržovat předpisy a pravidla silničního provozu a je zodpovědný za bezpečnou jízdu vozidla a musí dbát na to, aby neohrozil sebe ani ostatní účastníky silničního provozu. Je nutno zmínit, že řidič je povinen přizpůsobovat své schopnosti podmínkám a technickému stavu vozovky.³³

Řidič je vymezen v zákoně číslo 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích v ustanovení § 2 písm. d) jako: „*řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řidičem je i jezdec na zvířeti.*“³⁴

Chodec, tento pojem se vztahuje na osoby, které se pohybují pěšky po silnici nebo jiném veřejném prostranství. Tento termín označuje každého pěšího včetně lidí, kteří běží, jedou na kolečkových bruslích, jdou s kočárkem či s vozíkem, tedy využívají k pohybu vlastní sílu. Chodec je jedním z nejzranitelnějších účastníků silničního provozu. Když se chodec nachází na silnici, nemá žádnou ochranu před nárazem a v případě nehody je tedy vystaven velkému riziku zranění nebo dokonce smrti. Z tohoto důvodu jsou při dopravě a plánování dopravní infrastruktury chodci často považováni za prioritu a jsou jim věnována zvláštní opatření k zajištění jejich bezpečnosti.

Z hlediska bezpečnosti silničního provozu se chodci pohybují po chodnících, přechodech pro chodce, stezkách ale také po úsecích silnic, které jsou určeny pro pěší.

³² CHMELA, David a Ondřej WEIGEL. *Autoškola: pravidla, značky, testy. V souladu s platnými zákony a vyhláškami*. Brno: Computer Press, [2001]. ISBN 9788026446132.

³³ LEITNER, Milan. *Bezpečnost silničního provozu: (komentář)*. Praha: Eurounion, 2006. ISBN 80-7317-045-0.

³⁴ Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ustanovení §2 písm. d).

Pro chodce je důležité dodržovat předpisy a zásady bezpečnosti. Podle všeobecných pravidel silničního provozu by měli chodci chodit po levé straně vozovky, tedy proti směru jízdy vozidel. Tímto způsobem mají chodci větší šanci vidět přijíždějící vozidla a reagovat na ně včas. Stejně tak mají řidiči vozidel lepší přehled o chodcích, kteří se nachází po levé straně silnice, v tomto případě dokáží včas reagovat a chodci se vyhnout. Existují však výjimky, které je nutno zmínit, při kterých je povoleno chodit po pravé straně vozovky. Příklad je příkop, který se nachází na levé straně vozovky, nebo když je doprava velmi hustá a chodec by měl větší bezpečí na pravé straně a je zde více prostoru. V takových případech by měli chodci dodržovat zásadu "vidět a být viděn", tedy využívat reflexních prvků.³⁵

Cyklistou se rozumí řidič nemotorového vozidla, na kterého se vztahují povinnosti uvedené v zákoně číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, které jsou vymezeny v ustanovení § 57 a § 58 tohoto zákona. Pro cyklistu platí velmi podobné povinnosti při řízení, jako pro řidiče motorového vozidla. V oblasti dopravní bezpečnosti je velmi důležité, aby cyklista dodržoval předpisy silničního provozu a byl viditelný pro ostatní účastníky silničního provozu. Cyklista by měl mít na sobě reflexní prvky a helmu pro ochranu hlavy při případné nehodě. Dále musí být schopen udržovat rovnováhu a řídit kolo bezpečným způsobem. Při jízdě mimo cyklostezky a cyklopruhy musí být cyklista schopen respektovat pravidla a účastníky silničního provozu a přizpůsobit svou jízdu okolnostem provozu na silnici.

Na pozemních komunikacích se cyklista pohybuje po pravé straně vozovky, v případě, že je na pozemní komunikaci zvláštní pruh pro cyklisty nebo se v blízkosti pozemní komunikace nachází cyklostezka, je povinen tuto k jízdě využít. Cyklista má povinnost být dle zákona vybaven reflexními a bezpečnostními prvky a dbát, aby tyto povinnosti splňovalo i jízdní kolo, stěžejními jsou bezpečnostní prvky, které jsou v zákoně označeny jako povinné.³⁶

Průvodce vedených nebo hnaných je vymezen v zákoně číslo 361/2000 Sb., v ustanovení § 2 písm. j). V tomto zákoně jsou uvedeny také povinnosti jízdy na zvířatech, vedení a hnaní zvířat vymezeny v ustanovení § 60. V případě hnaných zvířat ve stádu musí být stádo doprovázeno potřebným počtem průvodců hnaných zvířat.

³⁵ Kdo je chodec. Bezpečné cesty.cz [online]. Copyright © 2014 [cit. 4. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/chodec/kdo-je-chodec>.

³⁶ KUČEROVÁ, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. Praha: Leges, 2008, Komentátor, s. 48-50.

V případě jízdy na pozemní komunikace smí jet na zvířeti jezdec starší 15 let. Na zvířeti na pozemní komunikaci může jet i osoba starší 12 let, ovšem pouze pod dohledem osoby starší 15 let. Na zvířeti smí jet jen jednotlivě za sebou a smí vést pouze jedno zvíře. Průvodce vedených nebo hnaných zvířat musí být osoba starší 15 let a vyžaduje-li to bezpečnost silničního provozu je oprávněn zastavovat vozidla. Za snížené viditelnosti musí být jezdec vybaven reflexními prvky dle zákona a zvířata musí být hnána nebo vedena tak, aby co nejméně omezovali provoz na pozemních komunikacích a tento nebyl ohrožen. Majitel zvířat je povinen zabránit pobíhání těchto zvířat po pozemní komunikaci.³⁷

2.3 Bezpečnostní prvky na silnicích

Úkolem bezpečnostních prvků na silniční komunikace je snižovat riziko dopravní nehody, čímž předchází riziku ohrožení života a zdraví. Ovšem je nutné zdůraznit, že dopravní nehody se nestávají pouze z důvodu narůstajícího provozu, ale jsou ovlivněny mnoha faktory. Tyto bezpečnostní prvky tvoří důležitou část v oblasti prevence bezpečnosti na pozemních komunikacích a jedná se především o vodorovné a svislé dopravní značení, svodidla, směrové ukazatele, osvětlení silnic a přechodů, značení krajnic, zpomalovací ostrůvky a jiné. Tyto bezpečnostní prvky se nejčastěji vyskytují na nově vybudovaných cestách nebo se přidávají při rekonstrukci v daném místě.³⁸

Vodorovné dopravní značení je vymezeno v zákoně číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v ustanovení § 64 jako: „značky, které se užívají samostatně nebo ve spojení se svislými dopravními značkami, popřípadě s dopravními zařízeními, jejichž význam zdůrazňují nebo zpřesňují. Vodorovné dopravní značky jsou vyznačeny barvou nebo jiným srozumitelným způsobem, přechodná změna místní úpravy provozu na pozemních komunikacích je vyznačena žlutou nebo oranžovou barvou.“³⁹. Vodorovné dopravní značení je vyznačováno přímo na pozemní komunikaci. Toto značení je stále nebo přechodné a vyjadřují se čarami nebo šipkami.

³⁷ LEITNER, Milan. *Bezpečnost silničního provozu: (komentář)*. Praha: Eurounion, 2006. ISBN 80-7317-045-0.

³⁸ LEITNER, Milan. *Bezpečnost silničního provozu: (komentář)*. Praha: Eurounion, 2006. ISBN 80-7317-045-0.

³⁹ Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ustanovení § 64.

Tímto druhem značení se označuje například přechod pro chodce nebo jízdní pruhy vyhrazené pro cyklisty.⁴⁰

Vodorovné značení rozdělujeme na, podélné čáry, příčné čáry, šípky, označení stání a parkovišť, označení zastávek a zákazů zastavení a stání a ostatní vodorovné značení. Podélné čáry se dále dělí na souvislé, dvojité souvislé, přerušované, dvojité přerušované, souvislé doplněné čárkou přerušovanou a vodící čáry. Příčné čáry se dělí na souvislé, souvislé se symbolem „Dej přednost v jízdě!“, souvislé s nápisem „STOP“, přechody pro chodce a přejezdy pro cyklisty. Šípky dělíme na směrové a předběžné, které na pozemní komunikaci označují způsob řazení do jízdních pruhů. Ostatní vodorovné značky například označují prostor pro cyklisty, bezpečný odstup nebo optickou psychologickou brzdu.(autoškola) Žlutou barvou se na pozemní komunikace označuje neplatnost dopravního vodorovného značení nebo změna pruhu jízdy.⁴¹

Svislé dopravní značení jsou značky stojící vedle nebo nad silnicí. Jedná se o dopravní značky výstražné, značky upravující přednost, zákazové značky, příkazové značky, informativní značky a dodatkové tabulky. Svislé dopravní značení je umístováno tak, aby pro účastníka provozu, pro kterého je určeno, bylo včas a z dostatečné vzdálenosti viditelné. Tyto dopravní značky se zpravidla umísťují při pravém okraji vozovky nebo nad vozovkou. V případě potřeby zdůraznit význam svislého dopravního značení nebo zlepšení viditelnosti, lze tyto dopravní značky s reflexním žlutozeleným fluorescenčním podkladem. Svislé dopravní značení dělíme na stálé, proměnné a přenosné. Stálé dopravní značení je umístěné na sloupcích nebo konstrukcích, které jsou vždy pevně přidělané. Proměnné dopravní značky jsou elektronické vizualizační panely, využívané zejména na frekventovaných pozemních komunikacích, kde je potřeba v reálném čase informovat účastníka provozu na situaci nebo regulovat plynulost silničního provozu. Přenosné dopravní značky mají stejnou podobu jako svislé dopravní značky a jsou osazeny na červenobíle pruhovaných sloupcích, které nejsou pevně zabudované do pozemní komunikace. Přenosné dopravní značky se používají nejčastěji při dopravních opatřeních nebo vyznačení přechodné změny dopravního značení.⁴²

⁴⁰ Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ustanovení dle § 64.

⁴¹ MINÁŘ, Václav. *Autoškola: moderní učebnice a testové otázky* : 2022. Praha: Grada Publishing, 2022. ISBN 9788027135523.

⁴² CHMELA, David a Ondřej WEIGEL. *Autoškola: pravidla, značky, test. V souladu s platnými zákony a vyhláškami*. Brno: Computer Press, [2001]-. ISBN 9788026446132.

Osvětlení přechodů a zpomalovací prvky jsou bezpečnostními prvky v dopravě, které pomáhají zklidnit provoz ve městech. Ve městech se zejména speciální nasvětlení užívá u přechodů pro chodce, kde je větší riziko srážky, či je méně přehledný nebo je zde zvýšená rychlost. K tomuto i napomáhají speciální blikače, které jsou vestavovány do pozemní komunikace podél přechodu a reagují na pohyb chodců, čímž zároveň v nepřehledném úseku nebo za snížené viditelnosti varují řidiče, že po přechodu jde chodec, tyto prvky ovšem nejsou tak časté. Dalším bezpečnostním prvkem jsou zpomalovací prvky. Mezi zpomalovací prvky řadíme například zpomalovací ostrůvky, odlehčovací brzdu tzv. „retardér“ nebo stacionární radary spolu s automatickými semaforey reagujícími na rychlost vozidla, které mají v úseku s vyšším počtem chodců nebo vjezdem do obce za úkol snížit rychlost vozidla nebo účastníka provozu na pozemních komunikacích.⁴³

Svodidla ve velké míře napomáhají snižovat počet smrtelných a vážných dopravních nehod a jsou instalována na rizikové úseky silnic v místech, kde se nachází pevná překážka, například kamení nebo strom. Mají tedy za úkol usměrnit vozidlo v případě, že by řidič ztrácel kontrolu nad vozidlem. Ještě než se svodidla dostanou na pozemní komunikace, musí projít technickým testováním a bariérovou zkouškou.⁴⁴ Dalším velmi zajímavým bezpečnostním prvkem je označení krajnic vozovky akusticko-vibrační formou, které při nájezdu na tuto čáru začne výrazně vibrovat a vydávat hlasité zvuky po celé kabině vozidla.⁴⁵

2.4 Bezpečnostní prvky účastníků provozu na pozemních komunikacích

Bezpečnostní prvky účastníků silničního provozu mají za cíl zmírnit následky na zdraví a zvýšit viditelnost na pozemních komunikacích. Podle policejních statistik jsou chodci, cyklisté a motocyklisté nejzranitelnější kategorií účastníků silničního provozu. V případě jízdy na kole si málokdo uvědomuje, že na silnici se stává účastníkem silničního provozu a musí dodržovat určená pravidla. Co se týče bezpečnostních prvků cyklisty, jedná se zejména o přilbu, která ovšem dle zákona není povinná od dosažení věku 18 let. Cyklistická přilba musí být schváleného typu a na hlavě musí být pevně

⁴³ LALÍK, Michal. *Prováděcí vyhlášky ke stavebnímu zákonu*. V Praze: C.H. Beck, 2011. C.H. Beck pro praxi. ISBN 9788074003783.

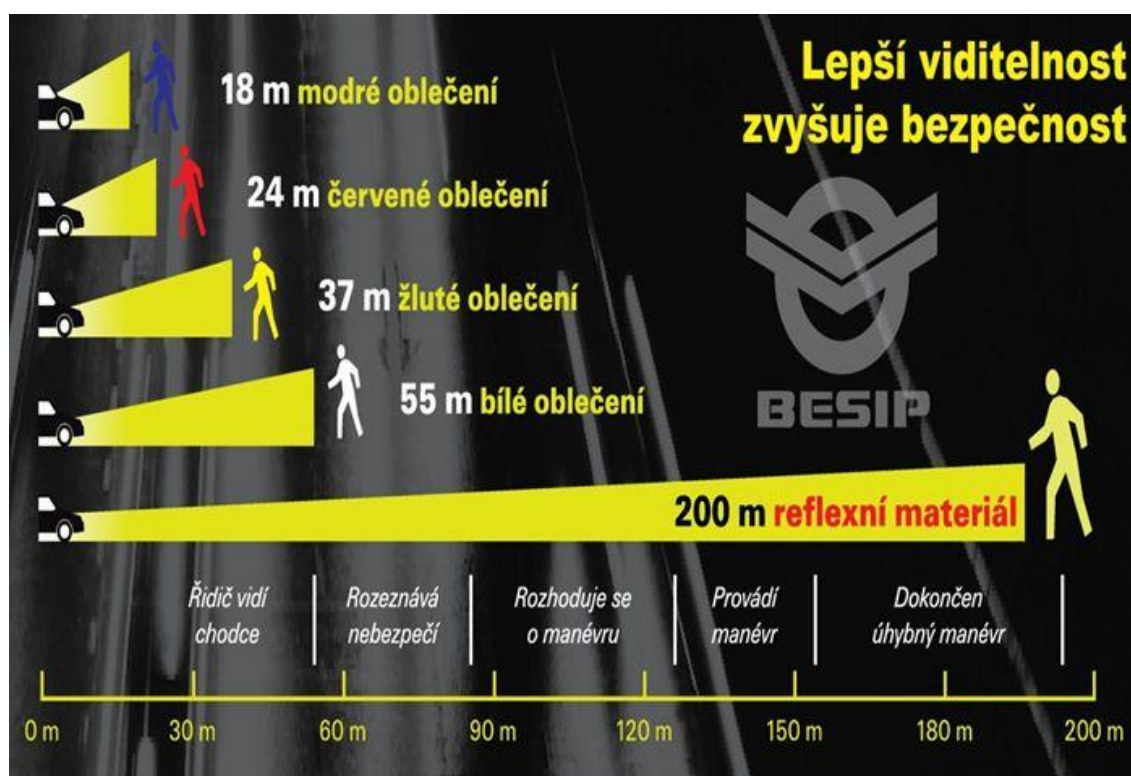
⁴⁴ Dopravní svodidla – věc, kterou nesmíme opomenout. Dopravní značky a zařízení: DOPRAVNIZNACENI.com. Copyright © 2018 HAREX INVEST s. r. o. [cit. 5. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.dopravniznaceni.com/dopravni-svodidla-vec-kerou-nesmime-opomenout>.

⁴⁵ CHMELA David *Autoškola: pravidla, značky, testy: 2022*. Albatros Media a.s., 2022. ISBN 9788027135523.

připnutá, tak aby se na hlavě nepohybovala. Další povinnou výbavou na jízdním kole jsou oranžové odrazky na obou stranách pedálu, na paprscích kol, zadní odrazka červené barvy, přední odrazka bílé barvy, ovšem za snížené viditelnosti musí být jízdní kolo vybaveno červeným světlem vzadu a bílým světlem vpředu. Doporučené bezpečnostní prvky na jízdním kole jsou reflexní a světlé oblečení a to hlavně za snížené viditelnosti.⁴⁶

Chodci mají za povinnost dle zákona za snížené viditelnosti nosit reflexní prvky. Hlavním důvodem je snížení nehod chodců s vozidlem, které jsou nejčastější v zimním období. Chodec je při snížené viditelnosti a za užití reflexních prvků viditelný řidičem vozidla již přibližně na 200 metrů, kdežto chodec bez reflexních prvků ve světlém oblečení bývá viditelný přibližně na 50 metrů. Ovšem pokud chodec neužije reflexních prvků a je oblečen do tmavého oblečení, je udáváno, že je přibližně viditelný přibližně na 18 metrů, což pro řidiče vozidla znamená příliš málo času na zareagování.⁴⁷

Obr. 1: BESIP viditelnost chodce za snížené viditelnosti.⁴⁸



⁴⁶ ŠUCHA, M., a kolektiv, *Dopravní psychologie v praxi*, Praha: Grada Publishing, a. s., 2013, 216 s. ISBN: 978 – 80 – 4113 – 0.

⁴⁷ ŠUCHA, M., a kolektiv, *Dopravní psychologie v praxi*, Praha: Grada Publishing, a. s., 2013, 17 s. ISBN: 978 – 80 – 4113 – 0.

⁴⁸ Zdravotnická záchranná služba Ústeckého kraje, aplikace „viditelnost“ – BESIP [online]. [cit. 6. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <http://www.zzsuk.cz/aplikace-viditelnost-besip/>.

U motorkářů je hlavním bezpečnostním prvkem helma, oblečení a chrániče proti pádu. Je potřeba si vybírat kvalitní ochranné bezpečnostní prvky, které vydrží případnou nehodu či pád. Samozřejmě i motocyklista musí za snížené viditelnosti být vybaven reflexními prvky. Je nezbytné upozornit na to, že u motocyklů jsou následky dopravní nehody většinou fatální a důvodem je nepřizpůsobení rychlosti. Lze uvést, že motocyklista snižuje následky dopravní nehody podle užití bezpečnostních prvků, důraz je kladen hlavně na chrániče.⁴⁹

V tomto případě jsou i bezpečnostní prvky takzvané pasivní, které se nacházejí v automobilu. Jedná se o pasivní bezpečnostní prvky, které slouží ke snížení rizika poranění během střetu. Mezi tyto prvky se řadí zejména bezpečnostní pásy, airbagy a dětské sedačky.⁵⁰ Při srážce protijedoucích aut či nárazu do stromu hraje často roli nepřiměřená rychlost. V případě čelních nárazů, které tvoří přibližně 50 % všech srážek, je posádka chráněna přední deformační zónou vozidla, která zajistí takzvaný prostor pro přežití ve spolupráci s bezpečnostními pásy a čelními airbagy. Ačkoliv většina lidí považuje bezpečnostní pás v autě za samozřejmost, stále jezdí vysoký počet spolujezdců na zadních sedadlech nepřipoutaných. Nepřipoutaní spolujezdci na zadních sedadlech neohrožují jen sami sebe, ale také posádku na předních sedadlech. Když se vzadu nepřipoutáte, má vaše tělo při nárazu s pevnou překážkou energii, která je 50 x větší než váha vašeho těla. Nesmí se opomenout ani nastavení opěrky, která v kombinaci s vysokou rychlostí v důsledku zadního nárazu může způsobit poranění měkkých tkání v oblasti hlavy včetně nervové soustavy a míchy. Také v případě špatného posedu či umístění bezpečnostního pásu může dojít ke zranění.⁵¹

Bezpečnostní pás je základním prvkem bezpečnosti ve vozidle a spolu s airbagy snižují rychlost nárazu hlavy a hrudníku. Účelem bezpečnostního pásu je při případné srážce udržet cestujícího v sedadle, tak aby se neporanil o vybavení interiéru vozidla nebo v důsledku tlaku neprolétl čelním sklem. Existují různé druhy bezpečnostních pásů, včetně tříbodového pásu, který se používá nejčastěji v osobních vozidlech, a pásu s pěti body, který se používá v některých sportovních automobilech a na dětských sedačkách. Použití bezpečnostního pásu je jedním z nejdůležitějších opatření k

⁴⁹ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. Psychologická prevence nehod : Teorie a praxe. 1. Praha : Karolinum, 2006. s. 218. ISBN 80-246-1096-5.

⁵⁰ VLK, F. Automobilová elektronika 2 – Systémy řízení podvozku a komfortní systémy. 1.vyd. Brno: Nakladatelství a zaslátelství VLK, Brno 2006. ISBN 80-239-7062-3.

⁵¹ HIRT, Miroslav. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Grada Publishing a.s., 2012, s. 160. ISBN 9788024782867.

minimalizaci rizika úrazu při dopravní nehodě.⁵² Bezpečnostní pás musí být při jízdě povinně používán všemi cestujícími ve vozidle a povinnost jeho užití je dána dle zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v ustanovení § 6 odstavce 1, písmena a), ve kterém je uvedeno, že řidič musí: „*být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu.*“⁵³

Hlavním cílem airbagu je ochránit příslušnou část těla před nárazem do vybavení interiéru vozidla a tím snižovat riziko zranění při nárazu. Airbag zpomaluje náraz, tím že se v případě nehody nafoukne a snaží se zbrzdit náraz těla do překážky, která by mohla cestujícího poranit. Ve vozidle jsou dány deformační zóny, kde se nacházejí i čidla pro spuštění airbagu, tedy vozidlo nafoukne airbag podle toho, které čidlo zaznamená náraz a v daném místě hrozí nebezpečí poranění. Nejčastěji používané a umístěvané airbagy do vozidel jsou čelní, boční, hlavové a kolenní.⁵⁴

⁵² VLK, F. Automobilová elektronika 2 – Systémy řízení podvozku a komfortní systémy. 1.vyd. Brno: Nakladatelství a zasílatelství VLK, Brno 2006. ISBN 80-239-7062-3.

⁵³ Zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ustanovení § 6 odst. 1 písm. a)

⁵⁴ VLK, F. Automobilová elektronika 2 – Systémy řízení podvozku a komfortní systémy. 1.vyd. Brno: Nakladatelství a zasílatelství VLK, Brno 2006. ISBN 80-239-7062-3.

3 Prevence

Prevence pochází z latinského slova *praevenire* jehož význam je předcházet, jedná se o opatření, která předcházejí nebo zabraňují negativním jevům.⁵⁵ V tomto případě lze uvést, že prevence není uplatňována pouze v dopravě, ale je uplatňována také ve výchově, vzdělávání a ochraně zdraví.⁵⁶

Prevence v oblasti dopravy je důležitým konceptem, který se zaměřuje na snižování rizikových faktorů, které vedou k dopravním nehodám a zvyšování bezpečnosti na silnicích. Prevence může být aplikována v různých oblastech, jako jsou technické opatření, chování řidičů, infrastruktura silnic a dopravní značení. Všechny tyto oblasti hrají klíčovou roli v minimalizaci počtu dopravních nehod a zranění, které s nimi souvisejí.

Prevence je realizována různými způsoby, například zlepšením infrastruktury, které spočívá v přidávání bezpečnostních prvků na silnice, nebo zavedením nových technologií, které mohou snížit riziko nehody, kterými jsou asistenční systémy pro řidiče. Důležitou součástí prevence je také vzdělávání řidičů, kampaně na podporu bezpečného chování v silničním provozu a zvyšování povědomí o rizicích souvisejících s řízením vozidla.⁵⁷

Jako rizikové chování v dopravě je označováno chování, které ohrožuje bezpečnost silničního provozu a vede k dopravním nehodám. Jedná se zejména o takové chování, které porušuje pravidla silničního provozu a dopravní předpisy. V oblasti prevence rizikového chování v dopravě se zaměřuje prevence na dopravní výchovu ve školách, kvalitní výcvik a výuku v autoškolách.⁵⁸

Prevenci lze rozdělit na primární, sekundární a terciární. Cílem primární prevence je předcházet vzniku dopravních nehod nebo rizikového chování na pozemních komunikacích u osob, u kterých se dosud rizikové chování nevyskytlo, jedná se zejména o studenty základních a středních škol. Prevence se v tomto případě zaměřuje na vnitřní motivaci dodržovat pravidla a vzdělávat se v oblasti dopravní

⁵⁵ REJZEK, Jiří. *Český etymologický slovník*. Třetí vydání (druhé přepracované a rozšířené vydání). Praha: Leda, 2015. ISBN 978-80-7335-393-3.

⁵⁶ SVATOŠ, R. *Prevence kriminality*. Druhé aktualizované vydání. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z.ú., 2016, s.14. ISBN 978-80-7556-009-4.

⁵⁷ ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.

⁵⁸ TOJAN, M. et al. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD, 2008. 109 s. ISBN 978-80-7392-078-4.

bezpečnosti, která vede k eliminaci rizikových faktorů dopravních nehod.⁵⁹ Na primární prevenci jsou zaměřené i projekty a kampaně, které jsou tvořeny ve spolupráci s Policií České republiky a oddělením BESIP, jedná se například o kampaně: Jsme vidět, Nemyslíš - zaplatíš, Jezdíme bez alkoholu a drog, zebra se za tebe nerozhledne a další, jejichž úkol je oslovit co nejširší veřejnost.

Cílové věkové skupiny z hlediska primární prevence jsou:

- předškolní věk (3-6let),
- mladší školní věk (6-12let),
- starší školní věk (12-15let),
- mládež (15-18let),
- mladí dospělí (18-26let).⁶⁰

Sekundární prevence se zaměřuje na předcházení vzniku, rozvoji a přetrvávání rizikového chování, kterým je například řízení pod vlivem alkoholu či drog. U těchto osob se sekundární prevence zaměřuje na včasné poradenství, léčení či intervence. Osoby vykazující rizikové chování se dají zjistit například dle častých pokut či bodovaných přestupků nebo trestných činů. Sekundární prevence se tedy zaměřuje na potencionální pachatele, které vykazují rizikové chování například mládež, osoby závislé na alkoholu či psychotropních látkách a na jejich potencionální oběti, které jsou v případě dopravní nehod účastníci silničního provozu.⁶¹

Terciární prevence se zaměřuje na osoby, které se rizikového chování nechtějí vzdát. Cílem je tedy formou specifických opatření či programů snížit pravděpodobnost recidivy.⁶²

Prevenci v dopravě se věnuje samostatné oddělení Ministerstva dopravy BESIP, Policie České republiky a Obecní policie. BESIP je hlavním koordinačním subjektem bezpečnosti silničního provozu, je expertní orgán v oblasti působení na lidského činitele. V každém z krajů České republiky je jeden krajský koordinátor za BESIP. Jeho

⁵⁹ MIOVSKÝ, Michal, Lenka SKÁCELOVÁ, Jana ZAPLETALOVÁ, et al. *Prevence rizikového chování ve školství*. Druhé, přepracované a doplněné vydání. Praha: Klinika adiktologie 1. LF UK v Praze a VFN v Praze, 2015. ISBN 978-80-7422-392-1.

⁶⁰ Národní strategie BESIP 2021-2023. Ministerstvo dopravy, Praha. [online]. [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>.

⁶¹ SVATOŠ, R. *Prevence kriminality*. Druhé aktualizované vydání. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z.ú., 2016, s.17-18. ISBN 978-80-7556-009-4.

⁶² HARTL, P., HARTLOVÁ, H. *Psychologický slovník*. 2. vyd. Praha: Portál, 2009. ISBN 978-80-7367-569-1.

činnosti je provádění preventivních akcí, působení a ovlivňování lidského faktoru například formou dopravní výchovy na školách nebo za pomoci celostátních kampaní či projektů, jejímž účelem je oslovení co nejširší veřejnosti. Tyto kampaně a projekty nesou různé názvy a jsou vysílané v televizích či na sociálních sítích, formou letáků a dopravních akcí.

BESIP dále spolupracuje s orgány státní správy v oblasti prevence dopravních nehod a zajišťuje předávání informací v oblasti dopravní bezpečnosti studentům základních škol, ale i mateřských škol prostřednictvím různých dopravních akcí, jízdy na dopravních hřištích nebo formou dětských časopisů a dalších. Dalším cílem je dostat se i ve větší míře na střední školy, kde v tuto chvíli není mnoho vzdělávacích či preventivních programů v oblasti dopravní bezpečnosti, přičemž na středních školách, by se žáci měli v oblasti dopravní bezpečnosti vzdělávat nejvíce, jelikož již mají řidičské oprávnění na malou motorku nebo si budou žádat o řidičské oprávnění na vozidlo. BESIP se v tomto směru nezaměřuje pouze na studenty, ale poskytuje také vzdělávací materiály učitelům škol.⁶³

Při vstupu České republiky do Evropské unie bylo zapotřebí vytvořit národní strategii v oblasti dopravní bezpečnosti, čímž poprvé v roce 2004 vznikla Národní strategie BESIP pro rok 2004 – 2010, která byla výjimkou, jelikož Národní strategie se plánuje na dobu 10 let. V této strategii jsou na určitou dobu vytvářené tzv. Akční plány, které se zaměřují na prioritní problematiku v dopravě. Aktuální akční plán je pro rok 2021 – 2023, který se rozděluje do strategických pilířů a tyto jsou zaměřeny na účastníky provozu, infrastrukturu, vozidla a technologie a systémová opatření. Z hlediska účastníků provozu se akční plán zaměřuje na prioritní oblast rychlost a mladí řidiči. U infrastruktury se zaměřuje akční plán na prioritní oblast odstraňování nehodových lokalit. U vozidel a technologie se zaměřuje na prioritní oblast balíček opatření – pokročilé technologie, což znamená provedení analýzy vlivu pokročilých asistenčních systému ve vozidlech na nehodovost a poslední systémová opatření mají za prioritní oblast účinný dohled a vymahatelnost práva.⁶⁴

BESIP má dvě aktuální kampaně a to „13 CEST“ a „Dám respekt“. Projekt 13 CEST vznikl jako pokračování kampaně 13 MINUT, jeho cílem je vyvracet mýty o rychlosti a ochránit tak nejmladší řidiče, jelikož nejmladší řidiči mohou za téměř třetinu

⁶³ Rozhovor s Václavem Kovářem, krajský koordinátor BESIP MD pro Jihočeský kraj.

⁶⁴ Aktuální strategie BESIP. Ministerstvo dopravy. [online] [cit. 7. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>.

dopravních nehod a to z důvodu nepřiměřené rychlosti. Tento projekt se zaměřuje na rychlost, bezpečnostní prvky, brzdou dráhu, tunelové vidění a odstředivou sílu. Název dokumentu 13 CEST vzniknul z důvodu, že za jednu vyučovací hodinu zemře na silnicích po celém světě zhruba 13 mladých lidí. Celý tento projekt je vytvořen pod myšlenkou projektu „Zpomal, ještě je brzo“ a hlavním cílem je zapůsobit na mladé řidiče.⁶⁵

Druhý celostátní projekt „Dám respekt“ se zaměřuje na cyklisty a hlavním cílem je oslovit veřejnost k větší toleranci a ohleduplnosti mezi řidiči motorových vozidel a cyklisty, a také zvýšení povědomí účastníků silničního provozu o platných pravidlech a zásadách bezpečné jízdy v silničním provozu a praktické řešení rizikových situací, které mohou vyústit ve zranění či úmrtí zranitelných účastníků silničního provozu. Tento projekt vznikl v důsledku toho, že se nedaří u cyklistů snižovat počty nehod. Tomuto nenapomáhá ani nový trend elektrokol, čímž kladou zvyšující se nároky na bezpečný pohyb cyklistů v silničním provozu. Tento projekt vzniká hlavně v důsledku toho, že poslanecká sněmovna schválila s účinností od 1. ledna 2022 uzákonění povinného bočního odstupu od cyklisty 1,5 m, který by bez cíleného projektu na řidiče a cyklisty, nebyl efektivní. Tento projekt byl vysílán v TV, rádiích a oddělením BESIP byla zajištěna kontaktní Roadshow tohoto projektu.⁶⁶

Dalším preventivním projektem je projekt „Start driving“, který je realizován Asociací autoškol ČR, Autoklubu ČR a dalších, které pořádají akce na polygonech. V tomto projektu jde o zdokonalování se v řízení a to hlavně co se týče mladých začínajících řidičů do 24 let. Tento projekt se zaměřuje na předcházení krizovým situacím, jak případnou krizovou situaci zvládnou co nejbezpečněji, řídit bezpečně a vyhnout se nehodám, mít na silnici větší přehled než ostatní. V praxi jde například o cvičení krizového brzdění, jízdu zatáčkou, brzdění na rozdílných površích a o vyhýbací manévry a další.⁶⁷

Na prevenci se zaměřila i Policie České republiky, která založila Centrum dopravní prevence, jejímž cílem je vytvořit základnu pro získávání informací z oblasti prevence dopravních nehod a bezpečnosti provozu. Tyto dále poskytují formou dopravní výchovy cílovým skupinám, kterými jsou nejčastěji děti a mladiství. Centrum

⁶⁵ Rozhovor s Václavem Kovářem, krajský koordinátor BESIP MD pro Jihočeský kraj.

⁶⁶ Rozhovor s Václavem Kovářem, krajský koordinátor BESIP MD pro Jihočeský kraj.

⁶⁷ Projekt START DRIVING. [online]. [cit. 14. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.startdriving.cz/>.

dopravní prevence spolupracuje se subjekty v oblasti dopravní bezpečnosti, kterým je například BESIP či Centrum úrazové prevence a další.⁶⁸ V roce 2010 také vznikl Tým silniční bezpečnosti za účelem snižování vážné dopravní nehodovosti prostřednictvím preventivních programů a aktivit. Dále se prevence týká i Krajských úřadů a obcí s rozšířenou působností, které mají za povinnost konat prevenci v dopravě.⁶⁹

Dopravní výchova jako prevence je velmi důležitá, neboť je to základním faktorem k přípravě lidí na bezpečný provoz na pozemních komunikacích. Dopravní výchova a prevence je již aplikována na děti od jejich brzkého věku, důraz je kladen na vstup na pozemní komunikace v prostoru přechodu, za podmínky rozhlédnutí se a přesvědčení, zda je bezpečné do vozovky vstoupit a komunikaci přejít. Stejný princip lze aplikovat i při učení dítěte jízdy na kole, tedy rodič je ten primární element, který u dítěte buduje přehled o dopravní bezpečnosti.⁷⁰

Dopravní výchova tedy probíhá ve fázi informativní a ve fázi formování. Informativní fáze je zaměřena na předání základních informací dětem, tak aby jej brala jako automatické chování, jedná se zejména o informacích, jak chodit správně po chodníku, dopravním značkám a dalším užitečným věcem, které zabraňují v ohrožení jejich života či zdraví. Druhá fáze formování spočívá ve využití základních informací, které se naučili v první fázi a přecházejí v dodržování pravidel bezpečnosti na pozemních komunikacích a toto chování je branné jako automatické a přirozené.⁷¹

Dopravní výchova se poté přesouvá do mateřských škol. Zde jsou dětem dané různé kreslené dopravní knihy nebo katalogy, které se zaměřují na bezpečnost v dopravě. Dále jsou pro ně připravovány různé preventivní programy v podobě her či návštěv dopravních hřišť. V tomto období zejména začínají získávat poznatky z bezpečnosti v dopravě například rozeznáváním barev signalizačních zařízení, přechody pro chodce, na jaké straně vozovky či chodníku se pohybovat atd. Na základních školách je již dopravní výchova zařazena do výuky a je zařazena i do více předmětů. V první řadě se na základních školách snaží děti naučit povinnosti a bezpečné chování chodce, navazujícím je poté zúčastnění se provozu na pozemních komunikacích

⁶⁸ Centrum dopravní prevence – Policie České republiky. [online] Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/centrum-dopravni-prevence-724901.aspx>.

⁶⁹ Tým silniční bezpečnosti, [online] dostupný z WWW: <https://www.tymbezpecnosti.cz/>

⁷⁰ GRAHAM, Hole. The psychology of driving. Taylor & Francis Ltd, 2018. ISBN 978-11-386-9958-8.

⁷¹ ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J. ŠMOLÍKOVÁ, J. Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe). Praha: Karolinum, 2006, 122-124. ISBN 80-246-1096-5.

jako cyklista. V případě zúčastnění děti v silničním provozu, často probíhá prevence a učení bezpečnosti na dětských hřištích za přítomnosti odborníků či policie, takto lze získat i průkaz cyklisty.⁷²

Na středních školách se již dopravní výchova zanedbává, jelikož se studenti středních škol, již vzdělávají nebo připravují skrze autoškolu na řidičské oprávnění. Zde školy předávají odpovědnost spíše na autoškoly, které ovšem nezaručují dobrou přípravu budoucích řidičů, lze tedy zmínit, že ne každá autoškola je důsledná ve vzdělávání. Je nezbytné podotknout, že mladiství se musí vzdělávat a připravovat hlavně směrem jakým se začlenit do silničního provozu. V autoškolách se probírá pouze zákon o silničním provozu a následné jízdy, které v mnoha případech neprobíhají ani ve městech, ale často na pozemních komunikacích bez provozu. Důležitým aspektem přípravy je tzv. evaluační jízda, která má přesně danou trasu a je dozorována učitelem autoškoly, který navádí studenta do situací, u kterých lze předpokládat, že v provozu na pozemních komunikacích nastanou. Z této evaluační jízdy si učitel zapisuje poznámky například včasné dání ukazatelů směru apod. Je nezbytné a důležité upozornit na fakt u seniorů, u kterých je potřeba se zaměřit na seznamování s novými pravidly a klást důraz na vysvětlení bezpečného chování na pozemních komunikacích například problematiky jízdy v protisměru.⁷³

Dalším důležitým faktorem prevence a bezpečnosti na pozemních komunikacích je Policie České republiky, která působí v dopravě jak preventivně tak represivně. Úkolem Policie České republiky je dohlížet na plynulost silničního provozu, který obsahuje nejčastější činnosti dopravních policistů. Tato činnost spočívá v kontrole dodržování předpisů a pravidel v silničním provozu jejími účastníky. Dohled na bezpečnost a plynulost provozu je vykonáván zejména prostřednictvím dlouhodobých kontrol, prostřednictvím dopravně bezpečnostních akcí a preventivních opatření, jejichž úkolem je snižovat negativní jevy v provozu.⁷⁴

Dohled nad silničním provozem spočívá v kontrole chování účastníků silničního provozu, kteří chováním negativně ovlivňují bezpečnost silničního provozu, dále v kontrole technického stavu vozidla nebo celkového stavu pozemní komunikace. Dohled je vykonáván více způsoby, kterými jsou nejčastěji tyto:

⁷² BÁRTÍK, Pavel, MIOVSKÝ, Michal, ed. *Primární prevence rizikového chování ve školství: [monografie]*. Praha: Sdružení SCAN, c2010. ISBN 9788087258477.

⁷³ Rozhovor s Václavem Kovářem, krajský koordinátor BESIP MD pro Jihočeský kraj.

⁷⁴ MACHUTOVÁ, M. a kol., *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media s.r.o., 2009, ISBN 978-80-87040-14-0.

- **Základní kontrola** se zaměřuje na zjišťování a omalování přestupků v silničním provozu, které jsou hlavní příčinou dopravních nehod. Jedná se hlavně o přímý dohled na silniční provoz, dohled na dodržování pravidel silničního provozu, kontrola dokladů předepsaných k řízení motorových vozidel a další.
- **Speciální kontrola** se zaměřuje na problematiku, na kterou je kontrola přímo zaměřena. Jedná se například o kontrolu dodržování stanovené rychlosti, zákaz požívání alkoholických nápojů či omamných a psychotropních látek během jízdy a další.
- **Dopravně bezpečnostní akce**, jsou organizovány tak, aby co nejvíce ovlivnili dopravně bezpečnostní situaci na daném území při nasazení maximálního počtu sil a prostředků. Jedná se o konkrétní zaměření akce na danou problematiku a plán, který vyhotovuje vedoucí, kde se nacházejí přesná data místa kontroly.
- **Dopravně bezpečnostní opatření**, je využíváno například při kontrole cyklistů, nebo přechodů pro chodce, kde hrozí větší nebezpečí srážky. Příkladem je Dopravně bezpečnostní opatření s názvem „ZEBRA“, které probíhá vždy na začátku školního roku, jelikož se u škol nachází velký počet dětí, policisté hlídají přechody pro chodce.⁷⁵

Je nutno zmínit, že z hlediska prevence a vzdělávání v oblasti dopravní bezpečnosti a provozu na pozemních komunikacích, je potřeba, aby se člověk vzdělával neustále a nepodceňoval žádnou situaci, která na pozemních komunikacích může nastat. Příkladem lze uvést preventivní programy, kterých se lze zúčastnit a nabýt nových zkušeností například zdokonalit své schopnosti ovládnání vozidla při škoře smyku, vyhýbání se pevným překážkám za krizové situace a další.⁷⁶

⁷⁵ KOPECKÝ, Z. PAVLÍČEK, K. Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část). 1. vyd. Praha: Vydavatelství POLICE HISTORY, 2006 ISBN 8086477-32-0.

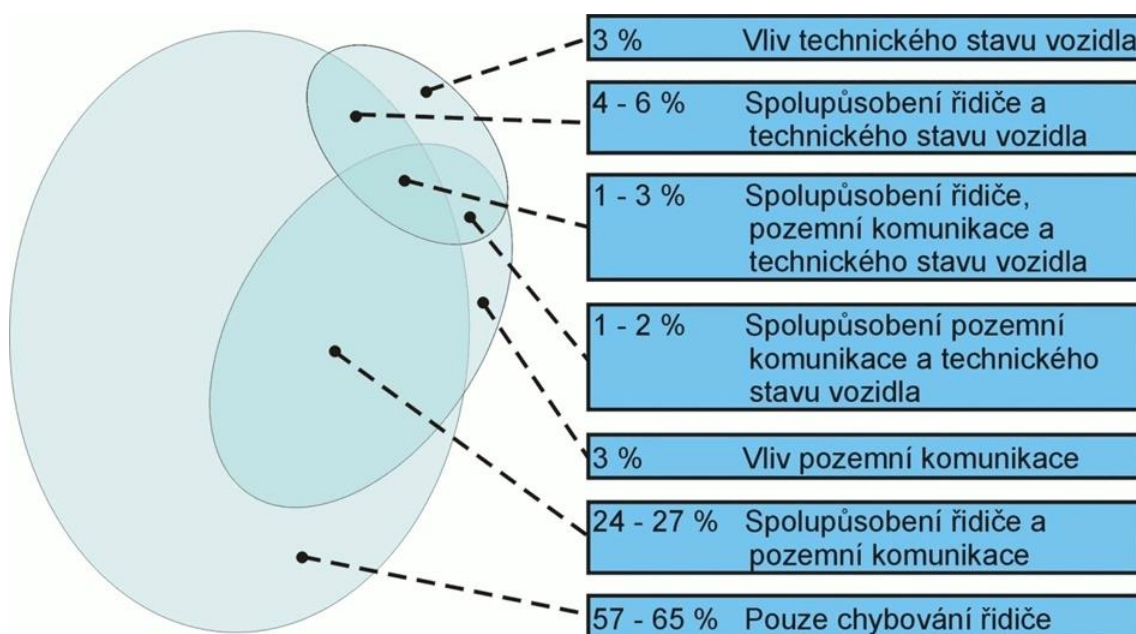
⁷⁶ HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3.

4 Příčiny dopravních nehod

Příčiny dopravních nehod jsou faktory a okolnosti, které vedou ke vzniku dopravní nehody. Jsou to především chyby nebo nedbalost účastníků silničního provozu. Dalším negativním faktorem příčin dopravních nehod je špatný stav či údržba pozemních komunikací nebo špatný stav užívaných vozidel.

Podle statistik Policie České republiky, je nejčastějším faktorem, který vede k dopravním nehodám ten lidský. Lidský faktor je podle analýz příčinou nejvíce dopravních nehod a to až z více než 90%. Důvodem je, že člověk chybuje, řídí unavený, nevěnuje pozornost provozu, nedodrжуje předpisy nebo je dokonce nezná, čímž navyšuje riziko způsobení dopravní nehody.⁷⁷

Obr. 2: Faktory vzniku dopravních nehody graficky⁷⁸



Příčiny dopravních nehod lze rozdělit na příčiny subjektivní a objektivní. Subjektivní příčiny dopravních nehod spočívají v konkrétním chování účastníka silničního provozu. Zejména se jedná o nedodržování pravidel silničního provozu. Objektivní příčiny naopak nespočívají v konkrétním pochybení účastníka silničního provozu, ale jedná se nepředvídatelné události v silničním provozu, čímž je například technická závada na vozidle nebo závada na pozemní komunikaci. V případě technické

⁷⁷ BUDSKÝ, R. a kol. *Lidský faktor a bezpečnost silničního provozu*. I. vydání. Projekt SWING. Liberec 2011. ISBN 978-80-254-9945-0, s. 144-145, 152-153, 155.

⁷⁸ Observatoř bezpečnosti silničního provozu, Hloubková analýza silničních dopravních nehod – hlavní příčiny vzniku nehod. [online]. [cit. 7. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.czrso.cz/clanek/hloubkova-analyza-silnicnich-dopravnich-nehod-hlavni-priciny-vzniku-nehod/?id=1654>

závady na dopravním prostředku, musí být taková závada náhlá a nečekaná. Příkladem zde bude porucha brzdového systému. Vozidlo následně při uplatnění technické závady musí být důkladně ohledáno znalcem v daném oboru.⁷⁹

Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod jsou řazeny tyto:

1. řidič se plně nevěnoval řízení vozidla,
2. nesprávné otáčení nebo couvání,
3. jiný druh nesprávné jízdy,
4. nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky,
5. nevládnutí řízení vozidla,
6. nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem,
7. vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu,
8. nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky,
9. nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“,
10. přejetí do protisměru.⁸⁰

Mezi nejtragičtější příčiny dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel jsou řazeny:

1. nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky,
2. přejetí do protisměru,
3. řidič se plně nevěnoval řízení vozidla,
4. nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky,
5. nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu,
6. nezvládnutí řízení vozidla,
7. nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“,
8. nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti,
9. jiný druh nesprávné jízdy,
10. nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu.⁸¹

⁷⁹ PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

⁸⁰ Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

⁸¹ Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

4.1 Statistiky dopravních nehod v České republice a Jihočeském kraji

Statistiky dopravních nehod v České republice a krajích zpracovává za každý měsíc Policie České republiky a následně každý poslední měsíc v roce vytvoří celkovou roční statistiku dopravní nehodovosti. Vytvořené statistiky uvádějí počty dopravních nehod, počet usmrcených osob, těžké zraněných osob, lehce zraněných osob a dále rozdělují nehody dle zavinění. Každá nehoda, která je ze strany Policie České republiky evidována, je rovnou vkládána do statistik.

Cílem statistiky dopravních nehod je získat přesná data k dopravním nehodám, na které se následně lze zaměřit z pohledu prevence a dopravní bezpečnosti. Statistiky jsou tvořeny každý den, nejčastěji se, ale využívají statistiky za uplynulý měsíc a spolu s posledním měsícem jsou vyhodnoceny roční statistiky, které se následně porovnávají s uplynulými roky. Statistiky dopravní nehodovosti jsou zaměřeny hlavně na počet nehod, počet usmrcených osob, těžce a lehce zraněných osob, na celkovou hmotnou škodu, příčiny dopravních nehod, tyto jsou následně zpracovány pro každý jednotlivý kraj a poté celorepublikově.

Důležité z hlediska tématu práce dopravní bezpečnost a nehody na pozemních komunikacích, je důležité poukázat na statistiky nehodovosti a rozebrat si je. Pro tuto práci jsou zvoleny statistiky za předešlé roky 2020, 2021 a 2022, které budou analyzovány celorepublikově a v Jihočeském kraji.

4.1.1 Statistiky nehodovosti v České republice a Jihočeském kraji za rok 2020

Jako první budou rozebrány statistiky nehodovosti v České republice a Jihočeském kraji za uplynulý rok 2020. V roce 2020 bylo šetřeno celkem 94 794 dopravních nehod, z toho došlo k usmrcení 460 osob, těžkému zranění u 1 807 osob a lehkému zranění u 20 880 osob. V důsledku dopravních nehod byla za tento rok odhadnuta celková hmotná škoda na 6 016,1 miliónů Kč. V průměru Policie České republiky šetřila denně 259 nehod, z čehož vychází, že na jeden den připadá usmrcení 1,26 osob, 61,99 osob bylo zraněno a na každý den připadá průměrná hmotná škoda 16 437 413,11 Kč.

Tabulka č. 1 – Informace o nehodovosti v České republice za rok 2020⁸²

Informace o nehodovosti v České republice za rok 2020	
Celkový počet šetřených dopravních nehod	94 794
Počet usmrcených osob při dopravní nehodě	460
Počet těžce zraněných osob při dopravní nehodě	1 807
Počet lehce zraněných osob při dopravní nehodě	20 880
Celková hmotná škoda odhadnutá na místě nehody	6 016,1 milionů Kč

Rok 2020 měl z hlediska počtu osob usmrcených při dopravních nehodách historicky nejnižší bilanci, čímž překonal rok 1961. Stejným způsobem překonal nejnižším počtem těžké zraněných při dopravních nehodách rok 1969 a následně měl nejnižší bilanci i lehce zraněných osob při dopravních nehodách oproti roku 1990.⁸³

Řidiči motorových vozidel bylo zaviněno v tomto roce celkem 75 731 dopravních nehod a jedná se o 79,5 % z celkového počtu nehod, při nichž bylo usmrceno 417 osob.

Řidičem nemotorového vozidla bylo zaviněno za rok 2020 celkem 2 988 nehod, při kterých bylo usmrceno 26 osob, přičemž z tohoto bylo 302 dopravních nehod zaviněno dětmi.

Chodcem bylo v tomto roce zaviněno celkem 721 dopravních nehod, při kterých došlo k usmrcení 12 osob, přičemž z tohoto bylo 249 dopravních nehod zaviněno dětmi.

Jiným účastníkem bylo v tomto roce zaviněno celkem 154 nehod, **závadou na komunikaci** bylo zaviněno celkem 205 dopravních nehod, **technickou závadou vozidla** bylo zaviněno celkem 343 dopravních nehod a **lesní zvěří nebo domácím zvířetem** bylo způsobeno celkem 14 555 dopravních nehod, přičemž ani v jednom z těchto případů nedošlo k usmrcení osoby.

⁸² Statistika nehodovosti za rok 2020 - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d>

⁸³ Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d>

Jiným zaviněním bylo v tomto roce zaviněno 457 dopravních nehod, při kterých došlo k usmrcení 5 osob.⁸⁴

Tabulka č. 2 – Nehody podle zavinění v České republice za rok 2020⁸⁵

Nehody podle zavinění v České republice za rok 2020		
Zavinění	Počet nehod	Usmrceno osob
Řidičem motorového vozidla	75 371	417
Řidičem nemotorového vozidla	2 988	26
Chodcem	721	12
Jiným účastníkem	154	0
Závadou komunikace	205	0
Technickou závadou vozidla	343	0
Lesní zvěří, domácím zvířetem	14 555	0
Jiné zavinění	457	5

Nejčastější příčinou dopravních nehod bylo v roce 2020 nevěnování se řízení, kterým vzniklo celkem 15 383 dopravních nehod, tedy 20,4 % z celkového počtu dopravních nehod zaviněných řidičem motorového vozidla. Druhou nejčastější příčinou bylo nesprávné otáčení nebo couvání, kterým bylo způsobeno celkem 7 904 dopravních nehod, tedy 10,5 % z celkového počtu nehod zaviněných řidičem motorového vozidla a třetí nejčastější příčinou byl jiný nesprávný druh jízdy, kterým bylo způsobeno celkem 7 813 dopravních nehod, tedy 10,4 % z celkového počtu dopravních nehod zaviněných řidičem motorového vozidla.⁸⁶

Naopak nejtragičtější příčinou dopravních nehod bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, při této příčině bylo usmrceno 77 osob. Druhou nejtragičtější příčinou je přejetí do protisměru, při kterém došlo k usmrcení 60 osob. Jako třetí a čtvrtá nejtragičtější příčinou je, nevěnování se řízení vozidla a

⁸⁴ Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d>.

⁸⁵ Statistika nehodovosti za rok 2020- Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d>.

⁸⁶ Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d>.

neřízení rychlosti stavu vozovky, při kterých došlo ke shodnému počtu usmrčených osob a to 43.

V roce 2020 bylo zaviněno celkem 4 486 dopravních nehod pod vlivem alkoholu, při nichž bylo 50 osob usmrceno. Celkem 261 dopravních nehod bylo způsobeno pod vlivem drog, při nichž bylo usmrceno 12 osob. U 55 dopravních nehod byla u řidiče zjištěna přítomnost alkoholu a drog současně.⁸⁷

V Jihočeském kraji bylo v roce 2020 šetřeno celkem 4 286 dopravních nehod, při kterých došlo k usmrcení 38 osob a ke zranění 2 015 osob. Z tohoto bylo 1 800 osob zraněno lehce a 215 osob bylo zraněno těžce. V důsledku těchto dopravních nehod byla celková hmotná škoda odhadnuta na 316 milionů Kč.⁸⁸

Tabulka č. 4 – Informace o nehodovosti v Jihočeském kraji za rok 2020⁸⁹

Informace o nehodovosti v Jihočeském kraji za rok 2020	
Celkový počet dopravních nehod	4 286
Počet usmrčených osob při dopravní nehodě	38
Počet těžce zraněných osob při dopravní nehodě	215
Počet lehce zraněných osob při dopravní nehodě	1 800
Celková hmotná škoda odhadnutá na místě nehody	316 milionů Kč

Z celkového počtu dopravních nehod v Jihočeském kraji, bylo zaviněno 3 868 dopravních nehod řidičem motorového vozidla, což je více než 90 %. Celkem 261 dopravních nehod bylo zaviněno řidičem nemotorového vozidla, 30 dopravních nehod bylo zaviněno chodci a 57 dopravních nehod bylo zaviněno lesní zvěří nebo domácím zvířetem.

Podle hlavních příčin v Jihočeském kraji došlo vlivem nepřiměřené rychlosti k 920 dopravním nehodám, nesprávným předjížděním došlo k 91 dopravním nehodám,

⁸⁷ Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d>

⁸⁸ Český statistický úřad – Dopravní nehody v Jihočeském kraji v roce 2020, [online]. [cit. 15. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.czso.cz/csu/xc/dopravni-nehody-v-jihoceskem-kraji-v-roce-2020>

⁸⁹ Statistika nehodovosti za rok 2020 - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d>

nedáním přednosti v jízdě došlo k 485 dopravním nehodám a nesprávným způsobem jízdy došlo ke 2 632 dopravním nehodám.⁹⁰

4.1.2 Statistiky nehodovosti v České republice a Jihočeském kraji za rok 2021

V roce 2021 bylo Policií České republiky šetřeno celkem 99 332 dopravních nehod, z toho došlo k usmrcení 470 osob, těžkému zranění u 1 624 osob a lehkému zranění u 20 581 osob. V důsledku dopravních nehod byla za tento rok odhadnuta celková hmotná škoda na 6 718,3 miliónů Kč. Policie České republiky tedy v průměru denně šetřila 272,14 nehod, přičemž na jeden den připadá usmrcení 1,29 osob, dalších 60,84 osob bylo denně zraněno a průměrná hmotná škoda byla vypočítána na 18 406 188,49 Kč za den.

Tabulka č. 5 – Informace o nehodovosti v České republice za rok 2021⁹¹

Informace o nehodovosti v České republice za rok 2021	
Celkový počet šetřených dopravních nehod	99 332
Počet usmrcených osob při dopravní nehodě	470
Počet těžce zraněných osob při dopravní nehodě	1 624
Počet lehce zraněných osob při dopravní nehodě	20 581
Celková hmotná škoda odhadnutá na místě nehody	6 718,3 miliónů Kč

Oproti roku 2020 se navýšil počet šetřených dopravních nehod o celkem 4 538 nehod, usmrcených osob bylo o 10 více a vyšší byla i hmotná škoda a to o 702,2 miliónů Kč. Naopak v tomto roce klesl počet těžce zraněných osob důsledkem dopravní nehody a to o 183 osob, spolu s počtem lehce zraněných o 299 osob. S ohledem na usmrcené osoby důsledkem dopravní nehody, byl tento rok druhý historicky nejnižším po minimu předchozího roku.⁹²

Dle statistik dopravních nehod za rok 2021 bylo zaviněno 79 000 dopravních nehod **řidičem motorového vozidla** a jedná se o 79,5 % z celkového počtu nehod. Při

⁹⁰ Český statistický úřad – Dopravní nehody v Jihočeském kraji v roce 2020, [online]. [cit. 15. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.czso.cz/csu/xc/dopravni-nehody-v-jihoceskem-kraji-v-roce-2020>

⁹¹ Statistika nehodovosti za rok 2021 - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>.

⁹² Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>.

dopravních nehodách zaviněných řidičem motorového vozidla bylo v roce 2021 usmrceno 432 osob.

Řidičem nemotorového vozidla bylo v tomto roce zaviněno 2 965 dopravních nehod, z toho dětmi bylo zaviněno 320 nehod. Při nehodách zaviněných řidičem nemotorového vozidla došlo k usmrcení 21 osob, přičemž z toho počtu nebylo usmrceno žádné dítě.

Chodcem bylo zaviněno celkem 765 nehod, z toho dětmi bylo zaviněno 280 nehod. Při těchto dopravních nehodách došlo k usmrcení 12 osob.

Technickou závadou vozidla bylo v roce 2021 zaviněno celkem 349 dopravních nehod, přičemž v tomto případě došlo k usmrcení 2 osob.

Lesní zvěří a domácím zvířetem bylo způsobeno celkem 15 349 dopravních nehod, který je z hlediska počtu druhým nejvyšším faktorem zavinění dopravních nehod. Při těchto dopravních nehodách došlo k usmrcení 1 osoby.

Jiným zaviněním došlo ke způsobení celkem 478 osob, při kterých došlo k usmrcení 2 osob.⁹³

Tabulka č. 6 – Nehody podle zavinění v České republice za rok 2021⁹⁴

Nehody podle zavinění v České republice za rok 2021		
Zavinění	Počet nehod	Usmrceno osob
Řidičem motorového vozidla	79 000	432
Řidičem nemotorového vozidla	2 965	21
Chodcem	765	12
Jiným účastníkem	147	0
Závadou komunikace	279	0
Technickou závadou vozidla	349	2
Lesní zvěří, domácím zvířetem	15 349	1
Jiné zavinění	478	2

⁹³ Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>.

⁹⁴ Statistika nehodovosti za rok 2021 - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>.

Nejčastější příčiny dopravních nehod zaviněné řidiči motorových vozidel se oproti roku 2020 liší pouze v počtech nehod, pořadí zde zůstává stejné. Nejčastější příčinou je stále nevěnování se řízení vozidla, kterým bylo způsobeno celkem 15 632 dopravních nehod v roce 2021, což je 19,8 % z celkového počtu nehod. Druhou nejčastější příčinou, která nemění svou pozici, je nesprávné otáčení nebo couvání, v důsledku, kterých bylo způsobeno 8 421 nehod, tedy 10,7 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel a jako třetí nejčastější příčinou je jiný druh nesprávné jízdy, při kterém bylo způsobeno celkem 8 178 dopravních nehod, což je 10,4 % z celkového počtu dopravních nehod zaviněných řidičem motorového vozidla. Jako další nejčastější příčiny dopravních nehod jsou uvedeny nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, nedodržení bezpečné vzdálenosti, nezvládnutí řízení, vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu, nedání přednosti upravené dopravní značkou, nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky a přejetí do protisměru.

Jinak tomuto není ani v případě nejtragičtějších příčin dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel. Oproti roku 2020 se liší pouze počty, nikoliv pořadí těchto příčin. Nejtragičtější příčinou dopravních nehod, tedy zůstává nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, při kterých bylo v roce 2021 usmrceno 78 osob. Následuje příčina přejetí do protisměru, při kterých bylo usmrceno 56 osob a jako třetí je zde nevěnování se plně řízení motorového vozidla, při kterých došlo k usmrcení 54 osob.⁹⁵

Z hlediska řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo omamných či psychotropních látek se statistiky oproti předchozímu roku 2020 zásadně nemění a zůstávají v přibližně stejných hodnotách. V roce 2021 bylo pod vlivem alkoholu zaviněno 4 452 dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno 41 osob. Pod vlivem omamných či psychotropních látek bylo zaviněno celkem 319 dopravních nehod, při nichž došlo k usmrcení 8 osob a v celkem 84 případech byla u řidiče zjištěna přítomnost alkoholu a omamných či psychotropních látek současně.

Na území Jihočeského kraje, Policie České republiky v roce 2021 šetřila celkem 4 322 dopravních nehod v důsledku, kterých došlo k usmrcení celkem 45 osob. Při těchto dopravních nehodách došlo ke zranění celkem 1 975 osob, přičemž z tohoto bylo 1 765 osob zraněno lehce a 210 osob bylo zraněno těžce. Z hlediska hmotné škody

⁹⁵ Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>.

příčinou dopravních nehod, byla za tento rok 2021 vyčíslena hmotná škoda na 352,8 miliónů Kč.

Tabulka č. 7 – Informace o nehodovosti v Jihočeském kraji za rok 2021⁹⁶

Informace o nehodovosti v Jihočeském kraji za rok 2021	
Celkový počet šetřených dopravních nehod	4 322
Počet usmrčených osob při dopravní nehodě	45
Počet těžce zraněných osob při dopravní nehodě	210
Počet lehce zraněných osob při dopravní nehodě	1 765
Celková hmotná škoda odhadnutá na místě nehody	352,8 milionů Kč

V Jihočeském kraji v roce 2021 došlo celkem k 3 924 nehodám, které byly zaviněny řidičem motorového vozidla, což je více než 90% z celkového počtu dopravních nehod na území Jihočeského kraje. Řidičem nemotorového vozidla bylo zaviněno na území Jihočeského kraje v roce 2021 celkem 276 dopravních nehod, Chodcem bylo zaviněno 28 dopravních nehod a lesní zvěří bylo zaviněno celkem 41 nehod.

Hlavní příčiny dopravních nehod na území Jihočeského kraje v roce 2021 jsou nesprávný způsob jízdy, kterým bylo zaviněno celkem 2 731 nehod, následně se jedná o nepřiměřenou rychlost v důsledku, které bylo způsobeno 902 dopravních nehod. Následuje nedání přednosti v jízdě, při kterém došlo k 472 dopravním nehodám a nesprávné předjíždění v důsledku, kterého došlo k 93 dopravním nehodám.⁹⁷

4.1.3 Statistiky nehodovosti v České republice a Jihočeském kraji za rok 2022

Jako poslední budou v této práci shrnuty statistiky za předešlý rok 2022. Za celý rok 2022 šetřila Policie České republiky celkem 98 460 dopravních nehod. Při těchto nehodách došlo k usmrcení celkem 454 osob, dalších 1 734 osob bylo zraněno těžce a 22 452 osob bylo zraněno lehce. Hmotná škoda v roce 2022 v důsledku dopravních nehod dosáhla hodnoty 7 542 miliónů Kč. Z těchto hodnot vyplývá, že Policie České

⁹⁶ Český statistický úřad – Dopravní nehody v Jihočeském kraji v roce 2021, [online]. Dostupné z WWW: https://www.czso.cz/documents/11256/180221232/dopravni_nehody_2021.pdf/3a5467ed-a671-4a20-8477-36d16ab26341?version=1.2.

⁹⁷ Český statistický úřad – Dopravní nehody v Jihočeském kraji v roce 2021, [online]. Dostupné z WWW: https://www.czso.cz/documents/11256/180221232/dopravni_nehody_2021.pdf/3a5467ed-a671-4a20-8477-36d16ab26341?version=1.2.

republiky šetřila denně v průměru 269,75 dopravních nehod, denně došlo k usmrcení 1,24 osob a 66.26 osob bylo denně zraněno. Z hlediska odhadu hmotné škody, na každý den připadá škoda v průměru 20 663 095,07 Kč.

Tabulka č. 8 – Informace o nehodovosti v České republice za rok 2022⁹⁸

Informace o nehodovosti v České republice za rok 2022	
Celkový počet šetřených dopravních nehod	98 460
Počet usmrcených osob při dopravní nehodě	454
Počet těžce zraněných osob při dopravní nehodě	1 734
Počet lehce zraněných osob při dopravní nehodě	22 452
Celková hmotná škoda odhadnutá na místě nehody	7 542 milionů Kč

Oproti roku 2021, v roce 2022 došlo k poklesu dopravních nehod celkem o 872 a počet usmrcených osob byl nižší o celkem 16 osob. Z tohoto výsledku vyplývá, že rok 2022 byl v počtu usmrcených osob v důsledku dopravní nehody, tím nejnižším vůbec. Ovšem došlo k nárůstu u těžce zraněných osob a to o celkem 110 osob, v případě lehce zraněných osob se jedná o nárůst 1 871 osob oproti roku 2021 a hmotná škoda byla vyšší o 823.8 miliónů Kč.⁹⁹

V roce 2022 bylo zaviněno **řidičem motorového vozidla** celkem 78 373 dopravních nehod, jedná se o 79,6 % z celkového počtu nehod a došlo k usmrcení 411 osob, což je 90,5 % z celkového počtu usmrcených při dopravních nehodách.

Řidičem nemotorového vozidla bylo zaviněno celkem 3 161 nehod, z tohoto bylo 277 nehod zaviněno dětmi a celkem bylo usmrceno 21 osob, přičemž mezi usmrcenými není žádné dítě.

Chodcem bylo v roce 2022 zaviněno celkem 947 dopravních nehod, z toho dětmi bylo zaviněno 316 nehod. Při těchto nehodách došlo k usmrcení 13 osob a 1 dítěte.

Jiným účastníkem bylo zaviněno celkem 175 dopravních nehod, při kterých došlo k usmrcení 1 osoby.

⁹⁸ Statistika nehodovosti za rok 2022 - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13.03.2023]. Dostupné z WWW: policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d.

⁹⁹ Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13.03.2023]. Dostupné z WWW: policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d.

Technickou závadou vozidla bylo způsobeno 293 dopravních nehod a došlo k usmrcení 3 osob.

Lesní zvěří a domácím zvířetem bylo způsobeno celkem 14 758 dopravních nehod, při kterých nedošlo k usmrcení žádné osoby, ale jedná se o druhé nejčastější zavinění dopravní nehody.

Jiným zaviněním bylo způsobeno celkem 509 dopravních nehody, při kterých došlo k usmrcení 5 osob, což je o 3 více než v předešlém roce 2021.¹⁰⁰

Tabulka č. 9 – Nehody podle zavinění v České republice za rok 2022¹⁰¹

Nehody podle zavinění v České republice za rok 2022		
Zavinění	Počet nehod	Usmrceno osob
Řidičem motorového vozidla	78 373	411
Řidičem nemotorového vozidla	3 161	21
Chodcem	947	13
Jiným účastníkem	175	1
Závadou komunikace	244	0
Technickou závadou vozidla	293	3
Lesní zvěří, domácím zvířetem	14 758	0
Jiné zavinění	509	5

Jako v předešlých statistikách za rok 2020 a 2021 je důležité shrnout si nejčastější a nejtragičtější příčiny dopravních nehod zaviněné řidičem motorových vozidel. Ovšem jako v předešlých dvou letech se zde nemění v těchto kategoriích pořadí, ale pouze počty dopravních nehod dané příčiny. Jako nejčastější příčinou je opět nevěnování se plně řízení vozidla, v důsledku kterého bylo způsobeno celkem 15 913 dopravních nehod. Na druhém místě je opět nesprávné otáčení nebo couvání, kterým bylo způsobeno celkem 8 916 nehod, další příčinou je jiný druh nesprávné jízdy, tímto způsobem došlo k celkem 7 784 nehodám.

¹⁰⁰ Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13.03.2023]. Dostupné z WWW: policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d.

¹⁰¹ Statistika nehodovosti za rok 2022 - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13.03.2023]. Dostupné z WWW: policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d.

Nejtragičtější příčinou i v roce 2022 tedy zůstává nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, při které došlo k usmrcení 78 osob, jako další je přejetí do protisměru, důsledkem kterého došlo k usmrcení 67 osob a třetí nejtragičtější příčinou je nevěnování se řízení, při kterém došlo k usmrcení 58 osob. Další tragické příčiny dopravních nehod zaviněné řidičem motorového vozidla jsou například nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu, nezvládnutí řízení, nedání přednosti upravené značkou, nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti, jiný druh nesprávné jízdy a nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu. Za nejtragičtější příčinu dopravních nehod lze označit nepřiměřenou rychlost.¹⁰²

V roce 2022 v celé České republice bylo zaviněno celkem 4 754 dopravních nehod pod vlivem alkoholu, při těchto nehodách došlo k usmrcení celkem 46 osob, dalších 277 dopravních nehod bylo způsobeno pod vlivem omamných či psychotropních látek a došlo k usmrcení celkem 5 osob. U dalších 70 šetřených případů došlo ke zjištění, že řidič byl pod vlivem alkoholu i drog současně. Z hlediska statistik uvedených za roky 2020 a 2021 se rok 2022 výrazně neliší a zůstávají tak, v poměrně stejných hodnotách.¹⁰³

V roce 2022 došlo na území Jihočeského kraje celkem k 4 432 dopravním nehodám, při kterých došlo k lehkému zranění celkem 1 375 osob, těžkému zranění u 166 osob a k usmrcení 48 osob. Z celkového počtu dopravních nehod v Jihočeském kraji bylo 3 996 nehod zaviněno řidičem motorového vozidla, řidičem nemotorového vozidla bylo zaviněno celkem 258 nehod a chodcem bylo zaviněno celkem 54 nehod.

¹⁰² Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13.03.2023]. Dostupné z WWW: policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d.

¹⁰³ Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13.03.2023]. Dostupné z WWW: policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d.

Tabulka č. 10 – Informace o nehodovosti v Jihočeském kraji za rok 2022¹⁰⁴

Informace o nehodovosti v Jihočeském kraji za rok 2022	
Celkový počet šetřených dopravních nehod	4 432
Počet usmrcených osob při dopravní nehodě	48
Počet těžce zraněných osob při dopravní nehodě	166
Počet lehce zraněných osob při dopravní nehodě	1 375
Celková hmotná škoda odhadnutá na místě nehody	353 milionů Kč

Hlavní příčinou nehod v Jihočeském kraji za rok 2022 bylo nevěnování se plně řízení vozidla, při kterém došlo k celkem 840 nehodám, další příčinou bylo nezvládnutí řízení vozidla v důsledku, kterého došlo k 580 nehodám a jako poslední bylo nesprávné otáčení nebo couvání, kterým došlo k celkem 497 dopravním nehodám.

Nejtragičtější příčinou dopravních nehod na území Jihočeského kraje v roce 2022 je dle statistik označováno nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, při kterém došlo k usmrcení 15 osob, další příčinou je nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, při kterém došlo k usmrcení 8 osob. Za těmito příčinami následuje nevěnování se řízení vozidla v důsledku, kterého došlo k usmrcení 4 osob spolu s jízdou po nesprávné straně vozovky, při které bylo usmrceno 6 osob.¹⁰⁵

4.2 Vyhodnocení statistik dopravních nehod v České republice a Jihočeském kraji za roky 2020, 2021 a 2022

V předchozích podkapitolách za pomoci statistik byly podrobně shrnuty počty dopravních nehod na daném území spolu s jejich následky a zaviněním, které se staly v předchozích letech 2020, 2021 a 2022. Pro lepší přehlednost bylo vyhodnocení statistik zavedeno i do formy grafů, ze kterých lze jednoduše vyčíst hodnoty i to zda nehody a následky dopravních nehod mají klesající nebo stoupající tendenci.

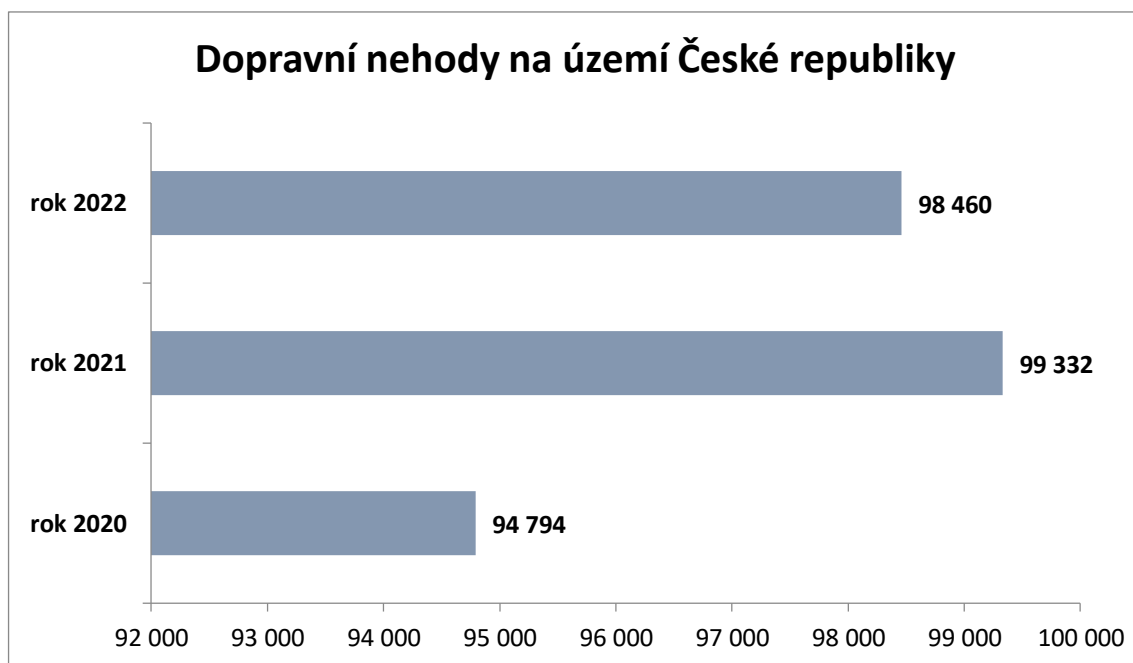
Počet dopravních nehod byl nejnižší v roce 2020, poté začal stoupat a v roce 2021 se událo o 4 538 dopravních nehod více než v roce 2020. Následující rok 2022 začala dopravní nehodovost opět lehce klesat a bylo o 872 dopravních nehod méně než v roce 2022. V Jihočeském kraji od roku 2020 měla nehodovost tendenci stoupat. V roce 2020 v Jihočeském kraji bylo šetřeno 3 868 dopravních nehod, přičemž v roce

¹⁰⁴ Statistiky nehodovosti – Dopravní nehody v ČR – vybrané území Jihočeský kraj. [online]. [cit. 14. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>.

¹⁰⁵ Statistiky nehodovosti – Dopravní nehody v ČR – vybrané území Jihočeský kraj. [online]. [cit. 14. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>.

2022 bylo šetřeno 4 432 nehod, tedy o 564 dopravních nehod více. Výše uvedené hodnoty jsou vyobrazeny v grafech číslo 1 a 2.

Graf číslo 1 – Dopravní nehody na území České republik¹⁰⁶



Graf číslo 2 - Dopravní nehody na území Jihočeského kraje¹⁰⁷



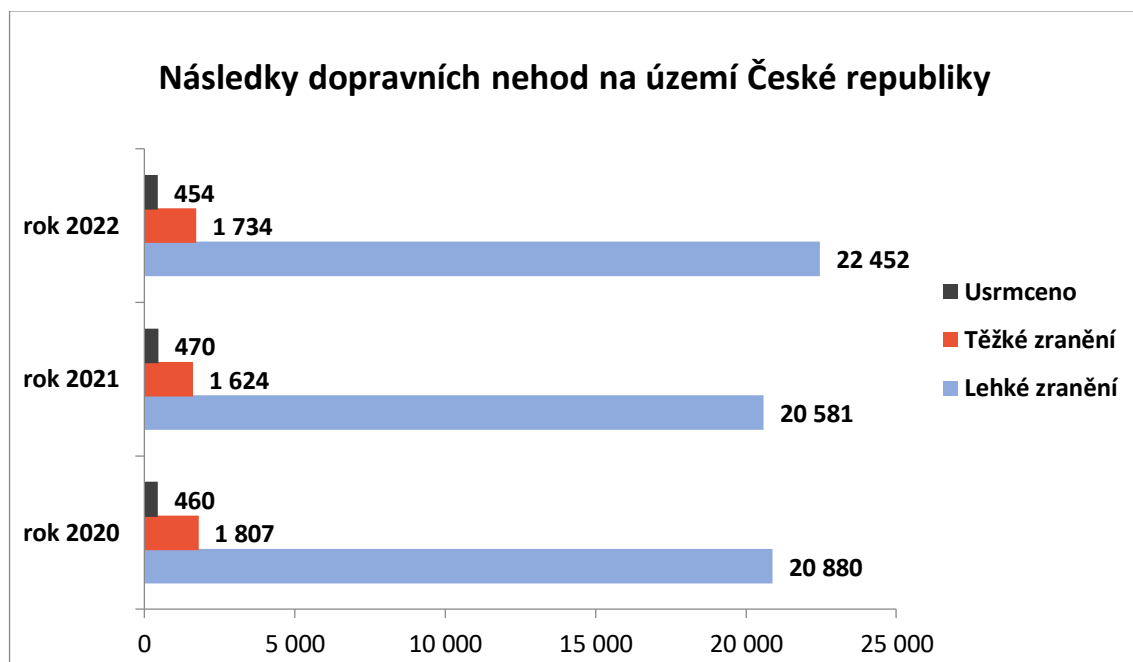
Dalším důležitým údajem nehodovosti jsou následky, tedy to co se osobám v důsledku dopravní nehody stalo. V roce 2020 bylo lehce zraněno 20 880 osob, těžce zraněno 1 807 osob a usmrceno bylo celkem 460 osob. V roce 2021 se lehce zranilo

¹⁰⁶ Vlastní zpracování.

¹⁰⁷ Vlastní zpracování.

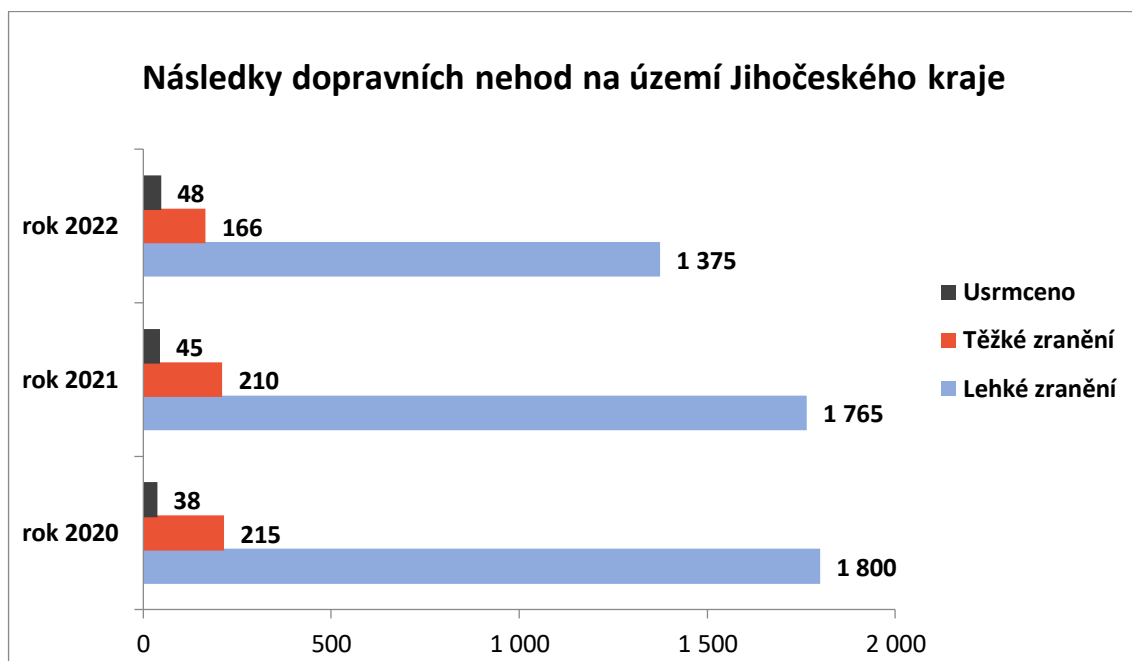
20 581 osob, těžce se zranilo 1 624 osob a bylo usmrceno celkem 470 osob. V roce 2022 jakožto posledním bylo lehce zraněno 22 452 osob, těžce zraněno bylo 1 734 osob a usmrceno bylo celkem 454 osob. Na první pohled je vidět, že v roce 2020 a 2021 byly počty zraněných a usmrcených v přibližně stejných hodnotách a nijak se nevychylovaly. V roce 2022 jako v jediném se viditelně navýšil počet lehce zraněných a to o celkem 1 871 osob. V jihočeském kraji bylo v roce 2020 v důsledku dopravních nehod lehce zraněno 1 800 osob, 215 osob bylo zraněno těžce a 38 osob bylo usmrceno. V roce 2021 bylo lehce zraněno 1 765 osob, těžce zraněno 210 a usmrceno 45. V roce 2022 výrazněji klesl počet lehce zranění na 1 375 osob i těžce zraněných na 166 osob, naopak tomu bylo u usmrcených osob, kde pomalu docházelo k nárůstu v této kategorii na 48 osob. Tyto údaje jsou dále vyobrazeny v grafech číslo 3 a 4.

Graf číslo 3 – Následky dopravních nehod na území České republiky¹⁰⁸



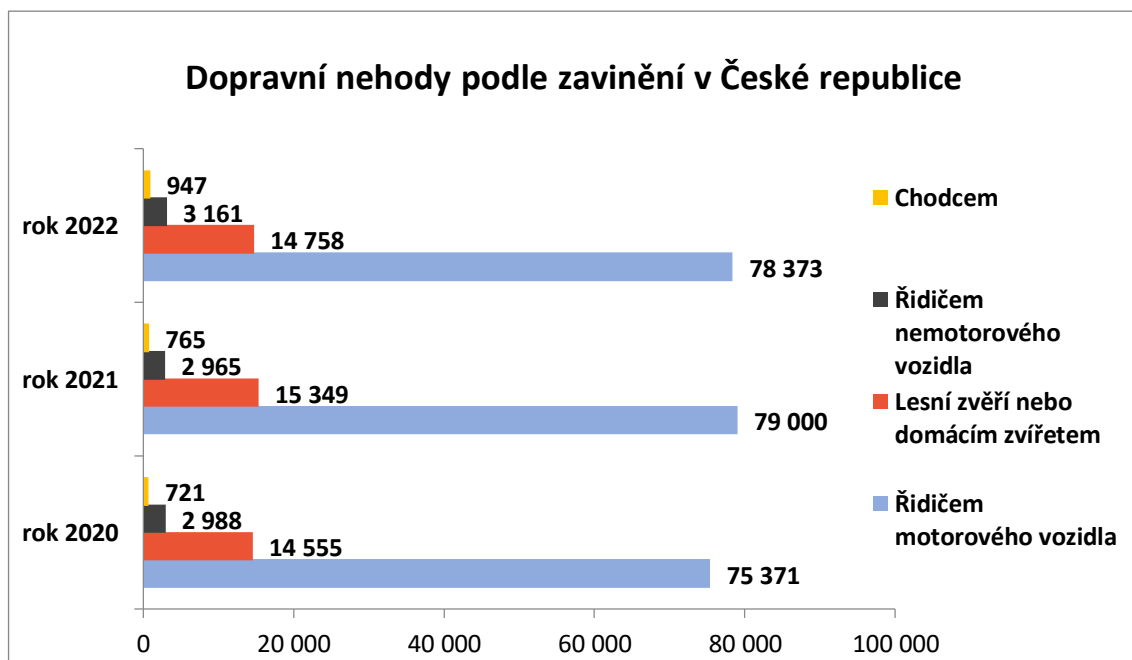
¹⁰⁸ Vlastní zpracování.

Graf číslo 4 – Dopravní nehody podle zavinění v České republice¹⁰⁹



Posledním důležitým ukazatelem je míra zavinění dopravní nehody. Nejvíce dopravních nehod je způsobeno řidičem motorového vozidla, tato hodnota se nemění a zůstává každý rok na prvním místě. Tyto údaje jsou zobrazeny v grafech 5 a 6.

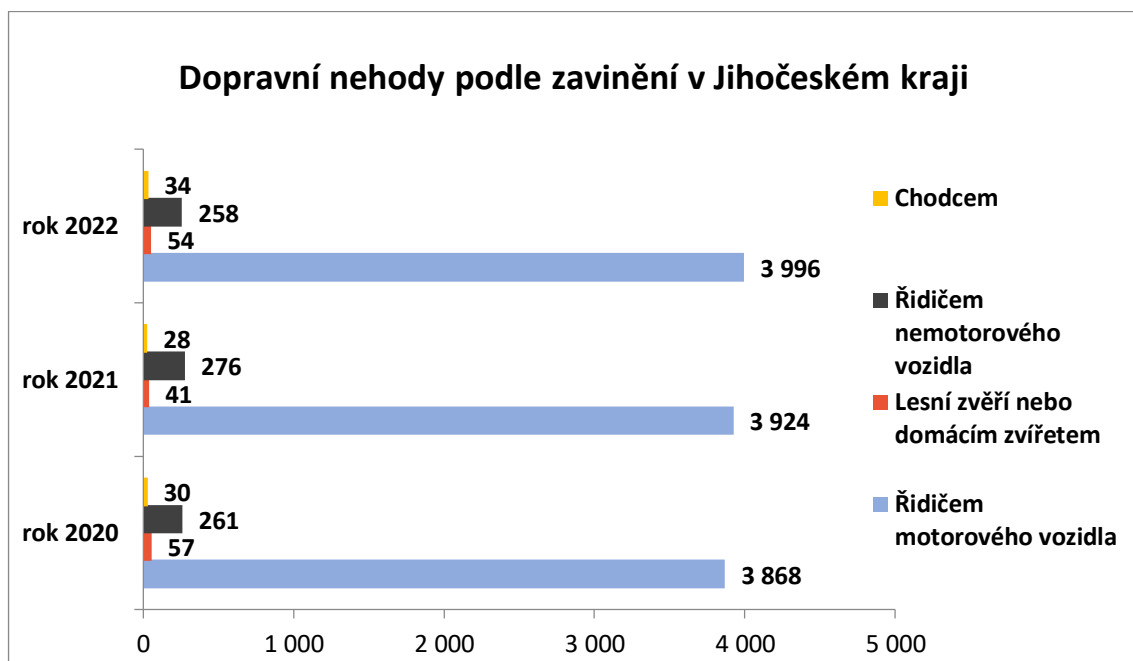
Graf číslo 5 – Dopravní nehody podle zavinění v České republice¹¹⁰



¹⁰⁹ Vlastní zpracování.

¹¹⁰ Vlastní zpracování.

Graf číslo 6 - Dopravní nehody podle zavinění v Jihočeském kraji¹¹¹



¹¹¹ Vlastní zpracování.

5 Rozhovory s dopravními specialisty

Tato část bakalářské práce se zaměřuje na splnění cíle, kterým je zjistit zkušenosti a doporučení vybraných dopravních expertů v oblasti dopravní bezpečnosti a nehod na pozemních komunikacích. K vypracování této části byla zvolena metoda polostrukturovaného rozhovoru. K tomuto rozhovoru byli zvoleni respondenti s dlouholetou praxí v oblasti bezpečnosti dopravy a nehod, za účelem dosažení nejlepšího výsledku ke splnění cíle. Rozhovoru se zúčastnili 4 respondenti a bylo položeno celkem 14 otázek, které jsou vloženy mezi přílohy této práce a jsou uvedeny pod přílohou číslo 1. Všichni respondenti s rozhovorem souhlasili a zúčastnili se jej dobrovolně. Rozhovory s respondenty jsou provedeny anonymně a byly doslovně přepsány. Tyto rozhovory probíhali při domluvených osobních schůzkách v kancelářích dotazovaných respondentů v období od února do března roku 2023.

Z důvodu, že rozhovory byly anonymní, jsou respondenti vedeni pod označením R1 – R4. U každého z těchto respondentů je uvedena pouze délka praxe a obor. Tyto rozhovory s každým respondentem jsou taktéž vloženy mezi přílohy této práce

5.1 Vyhodnocení rozhovorů

První část otázek rozhovoru byla zaměřena na splnění cíle zjištění zkušeností respondentů v oblasti dopravní bezpečnosti a nehod na pozemních komunikacích. V této části odpovídali respondenti na otázku ohledně vnímání nehodovosti v Jihočeském kraji. Na tuto otázku odpověděli respondenti R1 a R3 shodně, a to že nevnímají žádné rozdíly oproti nehodovosti v ostatních krajích. Respondent R2 uvedl, že nehodovost má mírně zlepšující se trend, přičemž zmiňuje vyšší bezpečnost motorových vozidel, oproti tomuto respondent R4 uvedl, že nehodovost v Jihočeském kraji se lehce zvyšuje, neboť lidé začínají opět více využívat svá motorová vozidla, která nebyla tak využívána v době lockdownu a nebylo tedy tolik dopravních nehod.

Další otázky se zaměřovaly na mechanismy dopravních nehod. V otázce „Jaké jsou v současné době mechanismy k předcházení dopravních nehod?“ se respondenti R2, R3 a R4 shodli, že nejlepším mechanismem k předcházení dopravních nehod je prevence, například preventivní programy. Z těchto respondentů se ještě respondent R2 a R3 shodli na tom, že neméně důležitým mechanismem k předcházení dopravních nehod je i represe, kterou vykonává zejména Policie České republiky. Respondent R3 ještě dále uvedl ve své odpovědi návrh na vznik takzvaného Enforcementu, tedy lepšího

vymáhání pokut. Respondent R1 k této otázce odpověděl, že vzhledem ke skutečnosti, že dopravní nehoda není, až na výjimky (sebevraždy) úmyslná, nejde jí jednoduše předcházet. S respondentem R1 se shoduje i šetření v teoretické části práce v kapitole 2.1, tedy dopravní nehodu lze vysvětlit jako neočekávanou událost v silničním provozu na pozemních komunikacích způsobenou dopravními prostředky. Ostatní respondenti se shodují s kapitolou 3 v teoretické práci, tedy prevence je nejlepším mechanismem k předcházení dopravních nehod spolu s osvětou. Další otázka z hlediska mechanismů dopravních nehod byla zaměřena na účinnost a selhávání těchto mechanismů, přičemž všichni respondenti se shodují na tom, že represe funguje velmi dobře, příkladem mohou být lidé, které spatří policejní hlídku a sundají nohu z plynu a více se věnují řízení motorového vozidla. Dále uvádí, že prevence oproti represí zaostává, neboť zejména mladší řidiči po čase řízení motorového vozidla začínají ztrácet zvýšenou opatrnost, zejména jedou-li po silnicích, které dobře znají. Dále uvádějí, že prevence a represe záleží hodně na lidech, na některé prevence působí a některé to vůbec nezajímá a dále porušují pravidla silničního provozu.

Další otázka ohledně mechanismů předcházení dopravním nehodám byla zaměřena na funkčnost a potřebu jej rozvíjet či udržovat. Na tuto otázku pod číslem 4 se respondenti shodli, že nejlepším mechanismem je informovat veřejnost o dopadech dopravních nehod. Při tomto se jako velmi účinná ukázala zejména reklama v České televizi, která velmi realisticky znázorňovala zranění a dopady těchto nehod. Dále respondenti uvažují nad větší osvětou už v samotné autoškole. Dále respondent R1 uvedl, že na prvním místě, by měla být ohleduplnost, předvídavost a správná reakce na danou situaci. Respondent R3 dále rozvedl odpověď o bezpečnostní prvky, jako jsou například přilby, které snižují fatální následky dopravních nehod. Dále ve své odpovědi uvedl, že v oblasti dopravně inženýrského opatření se využívají např. svodidla až k zemi (proti podjetí motorkářů), a to zejména v úsecích s vysokou nehodovostí motorkářů. Jako poslední částí zaměřenou na mechanismy v předcházení dopravních nehod byla otázka zaměřena na přidání či odebrání nějakých mechanismů. V této odpovědi se shodli všichni respondenti na tom, že by žádný z mechanismů nezrušili, neboť je potřeba šířit osvětou mezi více lidí. Naopak by přidali nové, a to jak již bylo uvedeno, v samotné autoškole, rozebíráním modelových situací, zavedením povinné školy smyku, či častější informační kampaně zaměřené na všechny věkové kategorie.

Tato část rozhovoru zaměřena na otázky ohledně mechanismů k předcházení dopravních nehod se shoduje s kapitolami bezpečnostní prvky účastníků silničního

provozu, bezpečností prvky na pozemních komunikacích a prevence v teoretické části této práce. Zejména jde o bezpečnostní prvky účastníků silničního provozu, jako jsou například chrániče a přilby pro motorkáře či cyklisty, které snižují fatální následky případné dopravní nehody, poté bezpečnostní prvky na pozemních komunikacích. Dále z hlediska prevence, u které jsou důležité například preventivní programy a neméně důležitá represe vykonávaná Policií České republiky zaměřena na plynulost a dohled silničního provozu. Respondenti uvádí stejné názory, které jsou uvedené v teoretické části, tedy nerušili by žádné bezpečnostní prvky a mechanismy k předcházení dopravních nehod, naopak by přidávali a vyvíjeli nové.

Dle zkoumání autora je důležité zmínit, že z hlediska dopravní bezpečnosti by nemělo docházet k rušení bezpečnostních prvků, ale naopak by se měly stále přidávat a vyvíjet, jelikož přidávání nových bezpečnostních prvků na pozemní komunikace je velmi důležité z několika důvodů. Nejprve je třeba zdůraznit, že silniční doprava patří mezi nejrizikovější aktivity, které mohou mít fatální následky pro řidiče, cestující a další účastníky silničního provozu. Jedním z hlavních důvodů pro přidávání nových bezpečnostních prvků na pozemní komunikace je snížení počtu dopravních nehod. Například inteligentní dopravní systémy mohou pomoci snížit zácpy v dopravě. Přidání cyklostezek nebo chodníků může motivovat lidi k používání jiných dopravních prostředků než motorových vozidel, což může vést ke snížení zátěže dopravní infrastruktury. V neposlední řadě přidávání nových bezpečnostních prvků může přinést i ekonomické výhody, jelikož snížením počtu dopravních nehod dojde také ke snížení nákladů spojených s léčbou zraněných osob a opravami poškozených vozidel.

Následující otázka se zaměřila na nejčastější příčiny dopravních nehod z hlediska zkušeností dotazovaných respondentů. Na tuto otázku odpověděli všichni respondenti shodně, a to tak, že nejčastější příčinou vzniku dopravní nehody je nevěnování se řízení a až poté jsou jiné příčiny vzniku dopravní nehody, jako například vysoká rychlost či předjíždění na nepřehledném úseku. Respondenti uvádějí, že mezi nevěnování se řízení patří nejčastěji manipulace s mobilním telefonem, ale i pití a jzení za volantem, přičemž v tomto případě by mohla jít Francie příkladem, jelikož ve Francii je zakázáno za volantem během jízdy pít či jíst. Odpovědi respondentů se v této otázce shodují se statistikami, které jsou uvedeny v teoretické části práce, tedy nejčastější příčinou vzniku dopravních nehod je za poslední tři roky nevěnování se řízení.

V rozhovoru s respondenty se dále autor dotazoval, na efektivnost dopravně bezpečnostní program, jak je mezi veřejnost sdílen a v čem jsou dle jejich zkušeností základní pilíře dopravně bezpečnostního programu. K této otázce se nedokázali vyjádřit dva z respondentů a to R1 a R2. Zbylí dva respondenti R3 a R4 se shodují, že dopravně bezpečnostní program je efektivní a nejdůležitějším pilířem dopravní bezpečnosti je prevence, avšak uvádějí, že v současné době je potřeba dopravně bezpečnostní program novelizovat a reagovat v něm na nové skutečnosti, jako například v poslední době rozmach elektrokoloběžek, jelikož na tento problém je potřeba pružně reagovat.

Dle názoru autora, by bylo vhodné vylepšení dopravně bezpečnostního programu hlavně v rozšiřování osvěty a tím zvyšovat povědomí veřejnosti o bezpečné jízdě a to hlavně se zaměřením na řízení pod vlivem alkoholu a drog, používání mobilních telefonů během řízení a dodržování rychlostních limitů a k tomu vytvářet stále více kampaní. Dalším důležitým zlepšením jsou nové technologie v automobilech, které by měly být povinné a mohly by snižovat počty dopravních nehod, jedná se zejména o asistenční systémy a automatické brzdění. Vzhledem k nejčastějším příčinám vzniku dopravních nehod, tedy nevěnování se řízení, by bylo vhodné zpřísnění trestů a to hlavně za nevěnování se řízení a jízdou pod vlivem alkoholu či drog.

Další otázku pod číslem 8 autor práce zaměřil na zjištění nových trendů u dopravních nehod, přičemž shodně všichni respondenti uvedli, že novým negativním trendem jsou nehody na elektrokoloběžkách. Tento trend prudce roste, přitom elektrokoloběžky nemají téměř žádné bezpečnostní prvky. Dále uvádí, že lidé s nimi jezdí po chodníku mezi lidmi, přičemž tyto elektrokoloběžky dosahují mnohdy vysokých rychlostí a při srážce s chodcem vznikají nebezpečné situace. Co se rozdělí na mladší řidiče a starší řidiče týče, nevidí respondenti mezi těmito rozdíly, neboť mladší řidiči bourají v důsledku malé či žádné praxe, naopak starší řidiči mají nehody zase z důvodu toho, že si myslí, že již mají praxe dostatek a jsou vyježdění, přičemž ztrácejí opatrnost. Nehody pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných látek jsou dle respondentů na ustálených číslech, k těmto respondent R3 ještě uvádí, že znepokojující je zjištěná hladina alkoholu v krvi, která je 1,5 promile alkoholu a více, což byla zjištěná hodnota u přibližně 3.800 řidičů z celkového počtu kolem 5.000 nehod pod vlivem alkoholu. Respondent R1 ve své odpovědi zmiňuje i takzvaný řidičský průkaz na zkoušku pro mladé řidiče, který by byl určitě vhodným řešením, jak předcházet dopravním nehodám u mladistvých řidičů, jelikož každý mladý chce řídit vozidla a bude více přemýšlet nad tím, aby o řidičské oprávnění nepřišel.

Následující druhá část otázek rozhovoru je zaměřena na splnění cíle a to doporučení respondentů v oblasti dopravní bezpečnosti a nehod na pozemních komunikacích. Autor zde položil otázku „Jak byste vylepšil prevenci dopravní bezpečnosti?“, zde se všichni respondenti shodují, že prevence je na vysoké úrovni, ale je potřeba ji neustále připomínat a opakovat. Respondent R3 dále k této otázce dodal, že pro řidiče vozidel začátečníky, by vylepšil například bodové hodnocení, které by bylo pro tuto skupinu osob nižší, v důsledku kterého by byly více opatrní a dbali předpisů, aby nepřišli o body a tím i o řidičské oprávnění. Dále poukázal, že by bylo vhodné zavést i pravidelné přeškolení řidičů, které by bylo například jednou za 5 let pro řidiče i skupiny B, kteří nejezdí ve firmách.

Další otázka se zaměřuje na doporučení účastníkům provozu a to na způsob, jakým by měli předcházet rizikům a hrozbám na pozemních komunikacích. Respondenti by nejen začátečníkům poradili, aby se v první radě plně věnovali řízení, dodržovali zákony a bezpečný odstup, a aby nezapomínali používat i „selský rozum“ a nepřeceňovali své schopnosti řízení vozidla. Dále respondent R3 ve svém doporučení uvádí i školu smyku, která je vhodná pro mladé řidiče, přičemž zde si mohou vyzkoušet chování vozidla v modelových situacích a to vše pod dohledem instruktora. Respondent R1 dále ve své odpovědi uvádí, že je potřeba především dbát ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu. Jelikož občas se každý z řidičů dostane svou vinou do krizové situace a poté je rád, když potká ohleduplného řidiče, který na situaci adekvátně a včas zareaguje, čímž pomůže odvrátit riziko dopravní nehody.

Dále autor uvedl otázku, která se zaměřuje na doporučení bezpečnostně dopravního programu pro jednotlivé věkové kategorie. K této otázce respondenti uvádí, že programů je dost a jsou kvalitní, avšak tyto programy nejsou povinné a nemají tedy takový dosah, jaký by mohly mít. Dále uvádí, že by pomohlo více financí do těchto programů, aby se dostaly mezi více lidí. Respondent R1 ve své odpovědi uvádí, že dopravní programy jsou jasné, tedy pro děti jsou vedeny programy, které je učí se chovat jako chodci a cyklisté u středoškoláků jak se bezpečně začlenit do silničního provozu a u starších účastníků je důležité seznamování s novými pravidly a vysvětlovat, jak se bezpečně pohybovat v silničním provozu v pokročilém věku. Zde se respondent R1 shoduje se zjištěním autora v teoretické části, kapitole prevence. Tedy je důležité rozdělit dopravně bezpečnostní programy a přizpůsobit je věkovým skupinám, kterým jsou určeny. Ať už jsou to programy pro děti, které by dle zkoumání autora měly být zaměřeny na základní pravidla bezpečnosti, jako je přecházení přes silnici na přechodu

pro chodce, nošení reflexních prvků za tmy a používání bezpečnostních pásů v automobilech. Teenagerům by měl být program zaměřen na rizika související s řízením motorových vozidel, jako je řízení pod vlivem alkoholu a drog, rychlá jízda a používání mobilních telefonů během řízení. Pro mladé dospělé by měl být program zaměřen na náročnější aspekty dopravy, jako jsou řízení v různých podmínkách, zodpovědné chování v různých situacích a rozpoznání rizikových situací. Může se jednat o praktické výuky, workshopy a prezentace. Další skupinou jsou starší dospělí, pro tyto by měl být program zaměřen na zdravotní problémy, které mohou ovlivnit řízení, jako jsou problémy s viděním, sluchem a únavou. V neposlední řadě jsou programy pro seniory, které by měly být zaměřeny na zvládání rizikových situací na silnici, jako jsou situace s kruhovým objezdem, dopravní značení a jízda v protisměru na dálnici, která je v dnešní době častým problémem seniorů.

Další otázkou chtěl autor zjistit názor na přípravu budoucích řidičů v autoškole a doporučení co v tomto případě zlepšit. Dle respondentů je jedním z problémů v autoškolách skutečnost, že se zde cvičí jízdy, probere se legislativa, ale dále už se nevysvětluje, jak se vozidlo chová z hlediska fyziky. Jako velmi špatnou navíc hodnotí zdravotnickou přípravu, která často ani neprobíhá jako fyzické cvičení první pomoci. Respondent R1 dále uvádí, že z přípravy syna v autoškole ví, že příprava nebyla moc dobrá, přičemž při zkouškové jízdě nezajeli ani do velkého města. Respondent R3 dále ve své odpovědi uvádí doporučení, které spočívá v zavedení například kontrolního osvědčení u řidiče začátečníka po dvou nebo třech letech a vedlo by, ke zjištění, co se řidič začátečník naučil špatně a jeho nesprávné návyky.

Předposlední otázka rozhovoru byla zaměřena na zkušenosti respondentů z hlediska dopravní výuky na školách, jaká tato příprava vůbec je. Dle odpovědí respondenti vnímají přípravu dětí ve školách jako velmi důležitou, avšak této se ve školách téměř vůbec nedostává, neboť tato příprava není v osnovách téměř vůbec zahrnuta. Bylo by dle nich vhodné více děti učit, jak se mají chovat na silnici. Doporučením respondentů by zde bylo například promítání informací ze situací v silničním provozu dle věkových kategorií, a pokud si žáci přenesou obdržené informace později do provozu, využívají je. Respondent R3 dále uvádí, že záleží i na vedení dané školy, pokud má k tomuto vedení kladný přístup, lze tuto problematiku zanést mimo osnovy, například formou různých dětských dnů.

Poslední otázku autor zaměřil na zjištění zkušeností z hlediska dalších možností přípravy v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Zde respondenti jako jiné přípravy v oblasti bezpečnosti poukazují na nepovinnou školu smyku, která je velmi efektivní, avšak lidé musí investovat svůj čas a finanční prostředky. Dále jsou zde povinná školení řidičů profesionálů či řidičů vozidel IZS, které je však pouze pro malou, uzavřenou část řidičů.

V průběhu výzkumu bylo zjištěno, že respondenti jako nejdůležitější část dopravní bezpečnost vnímají prevenci, kterou je nutné si stále opakovat a stále ji zlepšovat a připomínat. Dle zjištění je důležité zajistit více finančních prostředků do preventivních programů, aby se prevence a osvěta dostala mezi více a více lidí a byla vnímána jako priorita, každým z účastníků silničního provozu. Dále dle provedeného výzkumu je velmi důležité preventivně vzdělávat děti již od útlého věku v oblasti bezpečnosti silničního provozu a lépe přizpůsobovat programy každé z věkových skupin. Neméně důležitou je zde i represe, která snižuje počty porušení pravidel silničního provozu a tím i počet dopravních nehod. Díky zvyšování pravděpodobnosti postihu mohou řidiči být motivováni k větší obezřetnosti a dodržování daných pravidel provozu.

Dle autorova názoru je důležité zmínit a upozornit i na takzvané extrémny v dopravní bezpečnosti, které mohou být v kladném či záporném významu. V případě extrémů v záporném významu se jedná zejména o extrémní rychlost, opilost, riskování a únava. Extrémní rychlost může způsobit ztrátu kontroly nad vozidlem a prodloužení brzdné dráhy, což může vést k vážným nehodám. Extrémní opilost může ovlivnit schopnost řidiče správně reagovat na situace na silnici, snižovat jeho schopnost vidět nebezpečí a řídit bezpečně. Extrémní únava může způsobit zpomalení reakčního času a snížení schopnosti řidiče udržet pozornost na silnici, jedná se hlavně o řidiče, kteří řídí dlouhé hodiny bez přestávek. Extrémní riskování může vést k vážným následkům pro řidiče i ostatní účastníky silničního provozu. V tomto případě se jedná zejména o řidiče, kteří se vystavují nebezpečným situacím na silnici, jako jsou nesmyslné předjíždění, ignorování dopravních značek a pravidel, jsou vystaveni zvýšenému riziku nehod.

Extrémy v kladném významu v dopravě jsou například přílišná pozornost a obezřetnost, přičemž takoví řidiči se snaží minimalizovat riziko nehod tím, že dodržují všechna bezpečnostní pravidla, jako jsou povolená rychlost, používání bezpečnostních pásů a dodržování bezpečné vzdálenosti od ostatních vozidel. Může jím být i extrémní

trénink a školení, tato tréninková a školicí opatření mohou pomoci řidičům lépe reagovat na rizikové situace a minimalizovat tak riziko nehod. Kladné extrémy v dopravní bezpečnosti mohou být dosaženy například díky zlepšení infrastruktury, vyšší úrovni vzdělání a větší osvětě a uvědomělosti řidičů a dalších účastníků silničního provozu.

Na základě zjištěných skutečností autor doporučuje zaměřit se více na vzdělávání a osvětu, které jsou klíčové pro zlepšení dopravní bezpečnosti. Řidiči, cyklisté a chodci by měli být vzděláváni o pravidlech silničního provozu, bezpečnostních opatřeních a důležitosti řidičské zdatnosti. Osvěta by měla být zaměřena také na význam používání bezpečnostních pásů, helmy a dalších ochranných prostředků. Stejným způsobem je potřeba zaměřit se na výuku dopravní bezpečnosti na základních a středních školách, kde je potřeba toto zaměření zanést do osnov. V tomto případě by se školy měly zaměřit na výuku teorie, tedy dopravní značení, bezpečné chování a jiné bezpečnostní prvky na pozemních komunikacích. Ve druhé části by se školy spíše už ve vyšších třídách měly zaměřit na praktickou část dopravní bezpečnosti a to na základě modelových situací a ukázek spojených s poskytováním první pomoci. Dle názoru autora je výuka dopravní bezpečnosti na školách velmi důležitá, jelikož budoucí řidiči již dostanou základní informace, tím jak postupují školou a následně je využijí přímo v dopravě, čímž můžou snížit dopravní nehodovost.

Další důležitou oblastí pro zlepšení jsou technologie vozidel. Moderní technologie vozidel může pomoci snížit riziko nehod a zlepšit bezpečnost na silnicích. Například systémy asistence řidiče, jako je adaptivní tempomat, detekce chodců a řízení v pruhu, mohou pomoci řidičům při vyhýbání se nehodám. Z tohoto důvodu je důležité poskytovat finance na vývoj těchto technologií, které pomohou předcházet dopravním nehodám nebo alespoň snižovat jejich následky.

Dalším doporučením autora na základě zjištěných skutečností je zlepšení infrastruktury, neboť kvalitní silnice a dobře osvětlené křižovatky a jasně viditelné dopravní značení, které má například reflexní ohraničení jsou klíčové pro snížení rizik nehod, proto je potřeba do infrastruktury a bezpečnostních prvků na pozemních komunikacích investovat a pravidelně je udržovat a opravovat. Závěrem lze říci, že prevence v dopravě je nezbytným prvkem, který musí být vždy brán v úvahu při plánování a realizaci dopravních projektů. Je důležité, aby byly vynakládány dostatečné

prostředky na vzdělávání, infrastrukturu a technologie, aby byla zajištěna co nejvyšší úroveň bezpečnosti na silnicích a minimalizován počet nehod.

Vzdělávání a osvěta je klíčová pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu. Je nutné respektovat dopravní předpisy, jelikož jsou nedílnou součástí bezpečného chování na silnicích a jejich respektování a dodržování pravidel může snížit riziko nehod a zlepšit bezpečnost na pozemních komunikacích.

Závěr

Bakalářská práce měla dva cíle. Prvním cílem bylo charakterizovat dopravní bezpečnost, dopravní nehody, prevenci a příčiny dopravních nehod. Tento cíl byl splněn v teoretické části bakalářské práce za užití metody literární rešerše. Dále v této části byly vypracovány a vyhodnoceny statistiky dopravních nehod za rok 2020, 2021 a 2022 na území České republiky a Jihočeského kraje, přičemž z vyhodnocení vyplývá, že dopravní nehody jsou stále příliš časté a představují vážné riziko pro bezpečnost lidí.

Druhým cílem bakalářské práce bylo zjistit zkušenosti a doporučení v oblasti dopravní bezpečnosti a nehodovosti, zkušenosti z praxe, prevence. Tento cíl byl autorem označen jako hlavní a pro dosažení tohoto cíle vykonal kvalitativní výzkum formou polostrukturovaných rozhovorů se čtyřmi respondenty s dlouholetou praxí v dané oblasti. Tyto výsledky následně autor analyzoval a vyhodnotil, čímž došlo ke splnění hlavního cíle.

Následující skutečnosti byly zjištěny na základě odpovědí z polostrukturovaných rozhovorů. Dotazování respondenti se shodli, že nejlepším mechanismem je prevence dopravních nehod, která může být realizována různými způsoby, například preventivními programy, reklamami nebo lepší osvětou v autoškolách a výukou dopravní bezpečnosti ve školách. Dále z hlediska represe se zaměřují na vznik takzvaného Enforcementu, jedná se o prvky prevence, které se zaměřují na lepší vymahatelnost pokut přestupců, a jde zejména o doplnění technických prostředků na pozemních komunikacích, kterým jsou například kontrola rychlosti či použití bezpečnostního pásu. Respondenti se shodli na tom, že nejčastější příčinou dopravních nehod je nedostatečné věnování se řízení, což může být způsobeno manipulací s mobilním telefonem nebo jinými faktory, přičemž toto potvrzuje i vyhodnocení statistik v teoretické části této práce. Z těchto odpovědí byl zjištěn i nový trend v oblasti dopravní nehodovosti a to elektorkola a elektrokoloběžky, přičemž na tento trend je nutné zaměřit i dopravně bezpečnostní program, který je potřeba novelizovat a pružně tak reagovat na tento trend. Dále bylo zjištěno, že by neměl být rušen žádný z mechanismů předcházení dopravních nehod, naopak by měly být stále přidávány a zdokonalovány, příkladem byla povinná škola smyku a častější informační kampaně.

Respondenti v oblasti dopravní bezpečnosti doporučují sledovat a analyzovat vývoj v nehodovosti v Jihočeském kraji a porovnávat jej s ostatními. Pokud se vyskytnou výrazné rozdíly, je potřeba zjistit, co k těmto vede a přijmout vhodná

opatření. Zvýšení prevence dopravních nehod prostřednictvím preventivních programů a kampaní zaměřených na všechny věkové kategorie a zároveň pokračovat v represii, včetně vymáhání pokut. V případě vymáhání pokut bylo zjištěno doporučení na vytvoření mechanismu pro lepší vymahatelnost pokut. Z těchto odpovědí dále vyplývá doporučení k zavedení dopravní bezpečnosti do škol, ve kterých je velmi zanedbána či vůbec není. Respondenti uvedli mnoho doporučení, ke zlepšení dopravní bezpečnosti, jako nejdůležitější autor označuje dodržování předpisů, věnování se řízení, případné vytvoření řídičských oprávnění na zkoušku s následnou kontrolou po dvou až třech letech k ověření zkušeností. Dalším důležitým doporučením je snížení bodů pro řidiče začátečníky, aby se zamysleli nad tím, jak se budou na silnicích chovat. Tímto byl splněn hlavní cíl bakalářské práce, který vedl ke zjištění zkušenosti a doporučení dopravních specialistů s dlouholetou praxí v oboru.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BÁRTÍK, Pavel, MIOVSKÝ, Michal, ed. *Primární prevence rizikového chování ve školství: [monografie]*. Praha: Sdružení SCAN, c2010. ISBN 9788087258477.
2. BUDSKÝ, R. a kol. *Lidský faktor a bezpečnost silničního provozu*. I. vydání. Projekt SWING. Liberec 2011. ISBN 978-80-254-9945-0.
3. BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J.: *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.
4. DANICS, Š. *Bezpečnostní politika ve veřejné správě*. 1. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2007. ISBN 978-80-86708-38-6.
5. GRAHAM, Hole. *The psychology of driving*. Taylor & Francis Ltd, 2018. ISBN 978-11-386-9958-8.
6. HARTL, P., HARTLOVÁ, H. *Psychologický slovník*. 2. vyd. Praha: Portál, 2009. ISBN 978-80-7367-569-1.
7. HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3.
8. HENDL, J., *Kvalitativní výzkum. Základní metody a aplikace*. Praha: Portál, 2005, ISBN: 80-7367-040-2.
9. HIRT, Miroslav. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Grada Publishing a.s., 2012. ISBN 9788024782867.
10. HOLUBOVÁ, V. *Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku*. Ostrava: Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-6.
11. CHMELA, David a Ondřej WEIGEL. *Autoškola: pravidla, značky, testy. V souladu s platnými zákony a vyhláškami*. Brno: Computer Press, [2001]-. ISBN 9788026446132.
12. CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
13. KAUN, M. LEHOVEC, F., *Pozemní komunikace* 20. Vyd. 2. přeprac. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2004. 233 s. ISBN 80-01-02874-7.
14. KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011. ISBN 978- 80-7395-451-2.
15. KOPECKÝ, Z. PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. 1. vyd. Praha: Vydavatelství POLICE HISTORY, 2006 ISBN 8086477-32-0.

16. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2018. ISBN: 978-80-7502-292-9.
17. LALÍK, Michal. *Prováděcí vyhlášky ke stavebnímu zákonu*. V Praze: C.H. Beck, 2011. C.H. Beck pro praxi. ISBN 9788074003783.
18. LEITNER, Milan. *Bezpečnost silničního provozu: (komentář)*. Praha: Eurounion, 2006. ISBN 80-7317-045-0.
19. MACHUTOVÁ, M. a kol., *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media s.r.o., 2009, ISBN 978-80-87040-14-0.
20. MINÁŘ, Václav. *Autoškola: moderní učebnice a testové otázky : 2022*. Praha: Grada Publishing, 2022. ISBN 9788027135523.
21. MIOVSKÝ, Michal, Lenka SKÁCELOVÁ, Jana ZAPLETALOVÁ, et al. *Prevence rizikového chování ve školství*. Druhé, přepracované a doplněné vydání. Praha: Klinika adiktologie 1. LF UK v Praze a VFN v Praze, 2015. ISBN 978-80-7422-392-1.
22. PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. ISBN 80-7201-212-6.
23. REJZEK, Jiří. *Český etymologický slovník*. Třetí vydání (druhé přepracované a rozšířené vydání). Praha: Leda, 2015. ISBN 978-80-7335-393-3.
24. SKŘEHOT, P. BUMBA, J. *Prevence nehod a havárií*. Praha: Výzkumný ústav bezpečnosti práce, 2009. 595 s. ISBN 978-80-86973-73-9.
25. STRAUS, Jiří, Zdeněk SADÍLEK a Oldřich MAŘÍK, 2012. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. Brno: Tribun EU. Knihovnicka.cz. ISBN 978-80-263-0218-6.
26. SVATOŠ, R. *Prevence kriminality*. Druhé aktualizované vydání. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z.ú., 2016, s.14. ISBN 978-80-7556-009-4.
27. SVATOŠ, R. *Prevence kriminality*. Druhé aktualizované vydání. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z.ú., 2016, s.14. ISBN 978-80-7556-009-4.
28. ŠACHL, J. a kol. *Analýza nehod v silničním provozu*. Praha: České vysoké učení technické, 2010. ISBN 978-80-01-04638-8.
29. ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod: Teorie a praxe*. 1. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.
30. ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. ISBN 978-80-244-2375-3.

31. ŠUCHA, M., a kolektiv, *Dopravní psychologie v praxi*, Praha: Grada Publishing, a. s., 2013. ISBN: 978 – 80 – 4113 – 0.
32. TOJAN, M. et al. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD, 2008. 109 s. ISBN 978-80-7392-078-4.
33. VLK, F. *Automobilová elektronika 2 – Systémy řízení podvozku a komfortní systémy*. 1.vyd. Brno: Nakladatelství a zaslátelství VLK, Brno 2006. ISBN 80-239-7062-3.
34. VOGEL, *Jak předcházet bezpečnostním rizikům v silniční dopravě*. ISBN 978-80-86411-82-8.
35. ZELENÝ, Lubomír. *Doprava: dopravní infrastruktura*. V Praze: Vysoká škola ekonomická, 2000. ISBN 8024501104.

Elektronické zdroje

1. Aktuální strategie BESIP. Ministerstvo dopravy. [online] [cit. 7. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>.
2. BÁRTOVÁ, T. Co je rešerše. *Knihovna ČVUT v Praze* [online]. [cit. 1. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <http://knihovna.cvut.cz/katalogy-a-databaze/reserse/co-je-reserse>.
3. Centrum dopravní prevence – Policie České republiky. [online] Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/centrum-dopravni-prevence-724901.aspx>.
4. Český statistický úřad – Dopravní nehody v Jihočeském kraji v roce 2021. [online]. [cit. 6. 3. 2023]. Dostupné z WWW: https://www.czso.cz/documents/11256/180221232/dopravni_nehody_2021.pdf/3a5467ed-a671-4a20-8477-36d16ab26341?version=1.2.
5. Dopravní svodidla – věc, kterou nesmíme opomenout. Dopravní značky a zařízení: DOPRAVNIZNACENI.com. Copyright © 2018 HAREX INVEST s. r. o. [cit. 5. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.dopravniznaceni.com/dopravni-svodidla-vec-kterou-nesmime-opomenout>.
6. Kdo je chodec. *Bezpečné cesty.cz* [online]. Copyright © 2014 [cit. 4. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/chodec/kdo-je-chodec>.

7. Národní strategie BESIP 2021-2023. Ministerstvo dopravy, Praha. [online]. [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>.
8. Národní strategie pro primární prevenci rizikového chování dětí a mládeže 2019-2027. Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Praha. [online]. [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.msmt.cz/vzdelavani/socialni-programy/strategie-a-koncepce-ap-msmt>.
9. Projekt START DRIVING. [online]. [cit. 14. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.startdriving.cz/>.
10. Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2023 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>.
11. Tým silniční bezpečnosti. [online]. [cit. 14. 3. 2023]. Dostupný z WWW: <https://www.tymbezpecnosti.cz/>.
12. Statistiky nehodovosti – Dopravní nehody v ČR – vybrané území Jihočeský kraj. [online]. [cit. 14. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>.
13. Zdravotnická záchranná služba Ústeckého kraje, aplikace „viditelnost“ – BESIP [online]. [cit. 6. 3. 2023]. Dostupné z WWW: <http://www.zzsuk.cz/aplikace-viditelnost-besip/>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: Sbírka zákonů České republiky, částka 98, ze dne 19. října 2000.
2. ČESKO. Zákon číslo 13/1997., o pozemních komunikacích. In: Sbírka zákonů České republiky, částka 3, ze dne 21. února 1997.

Seznam tabulek a grafů

Tabulka č. 1 – Informace o nehodovosti v České republice za rok 2020

Tabulka č. 2 – Nehody podle zavinění v České republice za rok 2020

Tabulka č. 4 – Informace o nehodovosti v Jihočeském kraji za rok 2020

Tabulka č. 5 – Informace o nehodovosti v České republice za rok 2021

Tabulka č. 6 – Nehody podle zavinění v České republice za rok 2021

Tabulka č. 7 – Informace o nehodovosti v Jihočeském kraji za rok 2021

Tabulka č. 8 – Informace o nehodovosti v České republice za rok 2022

Tabulka č. 9 – Nehody podle zavinění v České republice za rok 2022

Tabulka č. 10 – Informace o nehodovosti v Jihočeském kraji za rok 2022

Graf číslo 1 – Dopravní nehody na území České republik y

Graf číslo 2 - Dopravní nehody na území Jihočeského kraje

Graf číslo 3 – Následky dopravních nehod na území České republiky

Graf číslo 4 – Dopravní nehody podle zavinění v České republice

Graf číslo 5 – Dopravní nehody podle zavinění v České republice

Graf číslo 6 - Dopravní nehody podle zavinění v Jihočeském kraji

Přílohy

Příloha č. 1 – Podklad – otázky pro polostrukturovaný rozhovor

Příloha č. 2 – Podklad – rozhovor s respondentem R1

Příloha č. 3 – Podklad – rozhovor s respondentem R2

Příloha č. 4 – Podklad – rozhovor s respondentem R3

Příloha č. 5 – Podklad – rozhovor s respondentem R4

Příloha č. 1 – Podklad – otázky pro polostrukturovaný rozhovor

Respondent:

Obor

Délka praxe

- 1) Jak vnímáte celkovou nehodovost v Jihočeském kraji?**
- 2) Jaké jsou v současné době mechanismy k předcházení dopravních nehod?**
- 3) Jsou tyto mechanismy účinné, pokud ne, v čem selhávají?**
- 4) Jsou některé mechanismy, které fungují a je potřeba je udržovat / rozvíjet?**
- 5) Jaké mechanismy byste naopak přidal a jaké zrušil?**
- 6) Jaké jsou dle Vaší zkušenosti nejčastější příčiny nehod?**
- 7) Jak je efektivní dopravně bezpečnostní program, jak je mezi veřejnost sdílen? V čem vidíte základní pilíře dopravně bezpečnostního programu?**
- 8) Jsou v dopravních nehodách nové trendy (například jestli je více nehod pod vlivem, nebo mají větší nehodovost mladší, jsou větší škody na majetku z důvodu dražších aut, je více mrtvých)?**
- 9) Jak byste vylepšil prevenci dopravní bezpečnosti?**
- 10) Co byste doporučil účastníkům provozu, jakým způsobem mají předcházet rizikům a hrozbám na pozemních komunikacích?**
- 11) Co byste doporučil (bezpečnostně dopravní program) pro jednotlivé věkové kategorie? - děti ZŠ / středoškoláci - věk 18 - 25 (vysoká nehodovost) / do 65 a 65+**
- 12) Jaký je Váš názor na přípravu budoucích řidičů v autoškole?**

13) Jaký je Váš názor na přípravu žáků ve školách v bezpečnosti provozu?

14) Existuje ještě jiná příprava v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (BESIP, preventivní akce Policie ČR apod.) a jaká je podle Vás jejich efektivnost?

Příloha č. 2 – Podklad – rozhovor s respondentem R1

Reposndent: R1

Obor – Policie České republiky, dopravní nehody

Délka praxe – 25 let

1) Jak vnímáte celkovou nehodovost v Jihočeském kraji?

Nemyslím, že se dá říci, že je nehodovost v Jihočeském kraji něčím jiná než všude jinde.

2) Jaké jsou v současné době mechanismy k předcházení dopravních nehod?

Vzhledem k tomu, že dopravní nehoda je událost, které se nikdo až na výjimky (sebevrahy) nedopouští vědomě, je těžké stanovit a prosazovat nějaké mechanismy jak tomu předejít. Snad jen do nekonečna opakovat modelové situace a aktuální problémy. Nestací, jen informace připoutejte se, ale je třeba rozebrat i důsledky, jak to vypadá v praxi bez připoutání.

3) Jsou tyto mechanismy účinné, pokud ne, v čem selhávají?

Jak jsem odpověděl v předchozí otázce, svět je zahlcen informacemi a ty dopravní se ztratí v záplavě ostatních.

4) Jsou některé mechanismy, které fungují a je potřeba je udržovat / rozvíjet?

Asi za základ bych radil výuku v autoškole, základní návyky a dovednosti jsou důležité pro celý život. Jako dobrá mi přišla brutální kampaň sehraných dopravních nehod v České televizi. To donutilo přemýšlet asi velkou část populace. Co by mělo být na prvním místě je ohleduplnost, předvídavost a správná reakce na danou situaci.

5) Jaké mechanismy byste naopak přidal a jaké zrušil?

Nic bych nerušil, každá informace někoho osloví. Největší důraz bych kladl na výuku v autoškole, kromě jízd by vůbec nevadilo rozebírat různé modelové krizové situace a to jak na videu, tak přímo v provozu. Nebyla by špatná ani škola smyku, ale jenom taková

ta základní, brzdění na suchu, mokru, ledu, v zatáčce a jak si při těchto situacích chovat. V praxi řidiči neumí vyplnit ani záznam o dopravní nehodě, v autoškole jim to vůbec neřekli.

6) Jaké jsou dle Vaší zkušenosti nejčastější příčiny nehod?

Jako hlavní příčinu bych řadil nepozornost a nesoustředění se na jízdu a svým způsobem i popírání fyzikálních zákonů. Vozidla jsou výkonná, tichá, s velmi lehkým řízením a zapomíná se, co drží auto na komunikaci a jaké má limity. Rychlost, nevěnování se řízení, způsob jízdy, přednost, jdou až za tím prvotním.

7) Jak je efektivní dopravně bezpečnostní program, jak je mezi veřejnost sdílen? V čem vidíte základní pilíře dopravně bezpečnostního programu?

Otázka, na kterou neumím odpovědět, obávám se, že s každou osvětou musí zároveň chodit i represe, aby se dosáhlo efektivity. Nemůžeme být tak naivní, že si pustíme instruktážní video a všichni beze zbytku budeme jezdit podle toho.

8) Jsou v dopravních nehodách nové trendy (například jestli je více nehod pod vlivem, nebo mají větší nehodovost mladší, jsou větší škody na majetku z důvodu dražších aut, je více mrtvých)?

Jeden nový negativní trend je naprosto zřejmý a ještě bude s ním hodně problémů a tou jsou elektro koloběžky (elektro kola) různých velikostí v provozu a to jak mezi chodci, tak na komunikaci. Většina z nich není schválená pro provoz a ani se nedá najít, do jaké kategorie by měla spadat, kde může jezdit a jaké oprávnění jsou potřebné pro jejich řízení. Tento problém je ještě umocnění sdílenými koloběžkami, jednoduchá až nebezpečná konstrukce (malá kolečka na nerovnostech), vysoká rychlost mezi chodci, na rychle pohybující koloběžku nestíhají ostatní účastníci (chodci, řidiči) reagovat, v nočních hodinách jízda pod vlivem, koloběžky všude stojí a jdou snadno půjčit. (toto je z praxe, bylo řešeno již mnoho nehod)

Další problém je jízda pod vlivem různých látek, ať už jsou to běžné drogy s různými typickými příznaky, ale existuje i mnoho jiných látek, které se s oblibou užívají, a není jasné, jaké mají účinky a vliv na řidiče a nejdou detekovat dostupnými prostředky.

Dále probíraná vysoká nehodovost mladých řidičů, nemyslím, že je to až tak velký problém. Připravovaná novela řidičského průkazu na zkoušku s přísnějšími postihy je myslím velmi dobrá a účinná věc. Každý mladý chce brzo řídit a bude více přemýšlet, aby o ŘP nepřišel.

Statisticky myslím, že nezvyšují úmrtnost dražší či rychlá auta. Bezpečnostní prvky ve vozidlech jsou na vysoké úrovni a tím se úmrtnost určitě nezvyšuje.

9) Jak byste vylepšil prevenci dopravní bezpečnosti?

Další složitá otázka, opakovat, opakovat, opakovat.

10) Co byste doporučil účastníkům provozu, jakým způsobem mají předcházet rizikům a hrozbám na pozemních komunikacích?

Doporučení je jednoduché, plně se soustředit a sledovat vše v silničním provozu, využívat ve vozidlech všechny bezpečnostní prvky ale nespoléhat jen na ně. A především ohleduplnost, nepokoušet se ostatní řidiče vychovávat. Občas se každý dostane svou vinou do krizové situace a pak je rád, když se potká s ohleduplným řidičem, který na situaci adekvátně zareaguje a pomůže odvrátit krizovou situaci.

K menším dopravním nehodám dochází často neústupností řidičů, kdy já jsem jel na zelenou, já jsem měl přednost, ty jsi předjížděl na nevhodném místě, proto já jedu. Je nepochopitelné, když jsou na místě jen dva účastníci a přesto dojde ke střetu.

11) Co byste doporučil (bezpečnostně dopravní program) pro jednotlivé věkové kategorie? - děti ZŠ / středoškoláci - věk 18 - 25 (vysoká nehodovost) / do 65 a 65+

Dopravní programy jsou jasné, tam se asi nic nevymyslí. Pro děti jak se mají chovat jako chodci a cyklisté, u středoškoláků jak je bezpečně začlenit do silničního provozu s motorovými prostředky a u starších účastníků seznamovat s novými pravidly a vysvětlovat jak se bezpečně pohybovat v silničním provozu v pokročilejším věku.

12) Jaký je Váš názor na přípravu budoucích řidičů v autoškole?

O přípravě v autoškole prakticky nic nevím, musel bych projít několik kurzů, abych si udělal názor. Z přípravy syna ale vím, že to nebylo nic moc, jen jízdy a zákon o silničním provozu, právě chyběla ta fyzika, jak se co chová v určitých režimech,

zkoušení jízdy v krizových situacích a s autoškolou nezajeli ani do velkého města. Je to asi jako všude, budou špičkové i hodně mizerné autoškoly.

13) Jaký je Váš názor na přípravu žáků ve školách v bezpečnosti provozu?

Ve škole se asi na dopravu zapomíná, zde by šly právě promítat výborné informace ze situací v silničním provozu dle věkových kategorií, ale ani tady nemám dostatek informací na posouzení.

14) Existuje ještě jiná příprava v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (BESIP, preventivní akce Policie ČR apod.) a jaká je podle Vás jejich efektivnost?

Každý počín je dobrý, efektivnost je asi neměřitelná.

Příloha č. 3 – Podklad – rozhovor s respondentem R2

Reposndent: R2

Obor – Policie České republiky, dopravní nehody

Délka praxe – 17 let

1) Jak vnímáte celkovou nehodovost v Jihočeském kraji?

Mírně se zlepšující trend. Vliv na toto mají i stále bezpečnější motorová vozidla.

2) Jaké jsou v současné době mechanismy k předcházení dopravních nehod?

Prevence a represe.

3) Jsou tyto mechanismy účinné, pokud ne, v čem selhávají?

Je to vždy o lidech, na některé působí prevence a na některé nezabírají ani nástroje represe.

4) Jsou některé mechanismy, které fungují a je potřeba je udržovat / rozvíjet?

Domnívám se, že osvěta prováděná jak PČR – cestou Preventivně informačního odboru (PIO), tak spolupráce s BESIP fungují na dobré úrovni a přizpůsobují se vývoji na komunikacích a novým směrům v dopravě.

5) Jaké mechanismy byste naopak přidal a jaké zrušil?

Různé informační kampaně, dopravně bezpečnostní akce a komunikace s veřejností hodnotím jako velice kladné a určitě je podporuji. Rušení těchto mechanismů si myslím, že by nebylo správnou cestou.

6) Jaké jsou dle Vaší zkušenosti nejčastější příčiny nehod?

Obecně způsob jízdy, převážně nedodržení bezpečnostní vzdálenosti a nevěnování se řízení motorového vozidla. Dále následuje nedání přednosti v jízdě, případně jízda v jízdnicích pruzích.

7) Jak je efektivní dopravně bezpečnostní program, jak je mezi veřejnost sdílen? V čem vidíte základní pilíře dopravně bezpečnostního programu?

Toto je otázka spíše pro POI a BESIP.

8) Jsou v dopravních nehodách nové trendy (například jestli je více nehod pod vlivem, nebo mají větší nehodovost mladší, jsou větší škody na majetku z důvodu dražších aut, je více mrtvých)?

V posledních letech je více dopravních nehod pod vlivem návykových látek, obvykle u mladších řidičů. U dopravních nehod pod vlivem alkoholu došlo v loňském roce také bohužel k nárůstu. Velký nárůst vnímám v posledním roce až dvou u dopravních nehod elektrokoloběžek a to i s vážnými následky (přesné číslo nelze ze statistik dohledat, neboť dle zákona se jedná o jízdní kolo). Škody na majetku samozřejmě rostou každoročně,

neboť vozidla jsou čím dál dražší, jsou ale i bezpečnější, což má samozřejmě vliv i na následky dopravních nehod. Počty mrtvých účastníků dopravních nehod mírně klesá.

9) Jak byste vylepšil prevenci dopravní bezpečnosti?

Myslím, že je na dobré úrovni.

10) Co byste doporučil účastníkům provozu, jakým způsobem mají předcházet rizikům a hrozbám na pozemních komunikacích?

Dodržováním zákona o provozu a mnohdy i úplně obyčejným „selským rozumem“.

11) Co byste doporučil (bezpečnostně dopravní program) pro jednotlivé věkové kategorie? - děti ZŠ / středoškoláci - věk 18 - 25 (vysoká nehodovost) / do 65 a 65+

Myslím si, že programy jsou a probíhají i ze strany PČR, přednášky a podobně, to samé i BESIP.

12) Jaký je Váš názor na přípravu budoucích řidičů v autoškole?

Nemyslím, že to mohu hodnotit.

13) Jaký je Váš názor na přípravu žáků ve školách v bezpečnosti provozu?

Jakákoliv práce s budoucími řidiči je dobrá a může přinést své výsledky, pokud si žáci přenesou obdržené informace i později do provozu a využívají je.

14) Existuje ještě jiná příprava v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (BESIP, preventivní akce Policie ČR apod.) a jaká je podle Vás jejich efektivnost?

Neumím posoudit.

Příloha č. 4 – Podklad – rozhovor s respondentem R3

Reposndent: R3

Obor: Policie České republiky, metodik krajské dopravní policie

Délka praxe: 20 let

1) Jak vnímáte celkovou nehodovost v Jihočeském kraji?

Dopravní nehodovost se nevyjímá jinak než ve zbytku republiky, jedná se o stále se měnící prvek závislý na dopravní zatíženosti komunikací, frekvenci a výstavbě komunikací.

2) Jaké jsou v současné době mechanismy k předcházení dopravních nehod?

V předcházení DN spočívá zejména osvěta (prevence) a ukázněnost řidičů. tzn. preventivní programy spojené s represí ze strany PČR nebo obcí (dodržování zákonů). Vznik tzv. Enforcement – jedná se o prvky prevence, která se zaměřuje na vymahatelnost pokut přestupců, kontrolu rychlosti technickými prostředky a kontrolou bezp. pásů (účinnost o 30% více řidičů se díky tomu poutá) atd.

3) Jsou tyto mechanismy účinné, pokud ne, v čem selhávají?

V některých oblastech jako např. (rychlost jízdy, kontrola tech. stavu vozidel, kontrola nákladní dopravy a sociálních předpisů) jsou velmi účinné. Ve věcech ukázněnosti je to podle toho, jak moc jsou řidiči za tyto přestupky postihováni.

4) Jsou některé mechanismy, které fungují a je potřeba je udržovat / rozvíjet?

Fungování viz výše, udržování a rozvíjení je nutné a hlavně přizpůsobovat hlavně technické prostředky vývoji a požadavkům dopravy. Těch oblastí je hodně, všiml jste si sám, že nyní ohledně rychlosti, se velmi začalo používat úsekové měření v obcích i mimo obec – jedná se o velmi efektivní a účinný nástroj v dodržování stanovené rychlosti. Také v oblasti dopravně inženýrského opatření (např. svodidla). Tam kde se hromadí DN s motorkáři, využívají se např. svodidla až k zemi (proti podjetí motorkářů), tímto se snižuje např. těžké zranění při DN motorkáře. Nebo prevence u cyklistů – povinnosti mít na hlavě přilbu jako cyklista. Ze všech úmrtí cyklistů za rok

2022 při DN jich 72% nemělo za jízdy při DN přilbu. V roce 2021 to bylo obdobné, průběh je stejný.

5) Jaké mechanismy byste naopak přidal a jaké zrušil?

Už jsem asi odpověděl výše, přidat takové, které ovlivní aktuální trend. V současnosti se projekt vize nula daří plnit – snižují se následky při DN (viz. statistiky DN na www.pcr.cz).

6) Jaké jsou dle Vaší zkušenosti nejčastější příčiny nehod?

Nejčastější příčinou DN je nevěnování se řízení (zde je velmi mnoho možností – telefonování, hledání věcí na sedadle, obsluha rádia atd.) Některé země např. Francie má řidič zakázáno za jízdy jíst, pít nebo kouřit nebo jakkoliv manipulovat s technikou v autě. I zabudovaná navigace v autě Vás vybízí zastavit nastavit ji a teprve potom pokračovat v jízdě – jedna z příčin nepozornosti.

7) Jak je efektivní dopravně bezpečnostní program, jak je mezi veřejnost sdílen? V čem vidíte základní pilíře dopravně bezpečnostního programu?

Zde je znovu velmi mnoho kategorií, které jsou zaměřeny na různé skupiny – ze strany PČR besedy a přednášky pro předškolní děti, školní děti (zejména přecházení, jízda na kole na chodníku atd.), Střední školy zase zejména již řízení vozidel, alkohol, drogy. A senioři zaměření

na dopravu, přecházení, jízda na kole, ve vozidlech MHD atd., přeceňování svých schopností ve vozidle na kole atd.

8) Jsou v dopravních nehodách nové trendy (například jestli je více nehod pod vlivem, nebo mají větší nehodovost mladší, jsou větší škody na majetku z důvodu dražších aut, je více mrtvých)?

Znovu hodně kategorií: Pod vlivem alkoholu je ustálené kolem 5000 DN, (ty které jsou zjištěny tzn. šetřeny a zjištěný alkohol u viníka dopravní nehody) Zhruba stejné číslo jak za rok 2021 nebo 2022 i předchozí. Co je ale nebezpečné tak zjištěná hladina alkoholu v krvi (u cca 3800 řidičů z těch 5 tis. bylo zjištěno 1,5 promile alkoholu a více a to je dle mého názoru velký problém.

Je jasné, že řidiči s menší praxí více bourají, tzn. většinou s řidičskou praxí do 5 let tedy 18-24 let a potom zase ti s velkou praxí (takoví ostřílení, kteří zas ztrácí pozornost). Škoda na majetku nezahrnuje jen škodu na (dražších)vozidlech. V roce 2020 překročily skutečné náklady ekonomických ztrát 80 mld. korun (zde jsou přímé i nepřímé náklady – přímé – zde se počítá opravdu vše (zdravotní zásah, hasiči, policie, správní řízení a soudy, škoda na vozidlech), nepřímé (ztráta na produkci pro společnost, sociální dávky kde přijde rodina o živitele vlivem úmrtí při DN).

9) Jak byste vylepšil prevenci dopravní bezpečnosti?

Vylepšení prevence viz některé body výše, ale určitě by se mohli zlepšit pro řidiče vozidel začátečníci např. nižší bodové hodnocení, aby byly opatrnější, že přijdou o body dříve, pravidelné přeškolení např. 1 x za 5 let pro řidiče i sk. B, kteří nejezdí ve firmách, jízdu na elektrokolech, které dosahují velkých rychlostí atd.

10) Co byste doporučil účastníkům provozu, jakým způsobem mají předcházet rizikům a hrozbám na pozemních komunikacích?

Vždy se snažit předvídat, cvičit svou mysl, že např. co udělám když vyjedu z této zatáčky a bude tam stát přes cestu nabourané vozidlo nebo jelen atd. různá cvičení v průběhu jízdy vozidlem a také školu smyku pod dohledem instruktora, nebo cvičné jízdy v autoškole. atd.

11) Co byste doporučil (bezpečnostně dopravní program) pro jednotlivé věkové kategorie? - děti ZŠ / středoškoláci - věk 18 - 25 (vysoká nehodovost) / do 65 a 65+

Programů je nespočet a nejen ze strany PČR, BESIP zde hraje velikou roli v prevenci, ale dle mého názoru by se zde do BESIPU mělo přidělovat daleko více finančních prostředků k provádění těchto programů.

12) Jaký je Váš názor na přípravu budoucích řidičů v autoškole?

Pro řidiče autoškoly je příprava dostačující, ale zavedení např. kontrolního osvědčení u řidiče začátečníka např. po 2 nebo 3 letech by bylo super. Zde by zjistil řidič, co se naučil špatně nesprávné návyky atd.

13) Jaký je Váš názor na přípravu žáků ve školách v bezpečnosti provozu?

No v současnosti a po covidu zvláště té dopravní výchovy ve školách moc prostoru není. Jede se podle osnov a místa na tuto problematiku není, ale zase jsou některé školy, kde je šikovné vedení a v rámci různých dnů školy se podaří dělat více než je v osnovách.

14) Existuje ještě jiná příprava v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (BESIP, preventivní akce Policie ČR apod.) a jaká je podle Vás jejich efektivnost?

Jsou to pravidelná školení řidičů profesionálů. (nákladní vozidla – profesní průkaz), vozidla IZS, referentská vozidla – tito všichni jsou v pravidelných intervalech (převážně 1 x ročně školení v rozsahu cca 8 hodin), zde se řidiči dozví o aktuálních věcech, změnách v dopravě a na silnicích.

Příloha č. 5 – Podklad – rozhovor s respondentem R4

Reposndent: R4

Obor: Policie České republiky, Dopravní inspektorát, dolhed

Délka praxe: 14 let

1) Jak vnímáte celkovou nehodovost v Jihočeském kraji?

Nehodovost v Jihočeském kraji vnímám jako mírně stoupající, neboť v době lockdownu lidé tolik nejezdili a nynější nehodovost postupně stoupá a vrací se k době před koronavirem a restrikcemi ze strany vlády ČR.

2) Jaké jsou v současné době mechanismy k předcházení dopravních nehod?

Dle mého názoru je nejlepším mechanismem prevence, neboť většina lidí nepočítá s tím, že by v průběhu života mělo bourat, ať už se jedná o škrábnutí zaparkovaného vozidla před obchodem, či o více závažný čelní střet se stromem. Dále jsou zde formy represe a tyto u nás vykonává především Policie ČR – příkladem jsou jejich časté Dopravně bezpečnostní akce.

3) Jsou tyto mechanismy účinné, pokud ne, v čem selhávají?

Nedá se úplně říct, že by prevence selhávala, spíše bych to nazval slovem, že pokulhávala. To z důvodu, že začínající řidiči a řidičky jsou v autoškole varování na všemožné mimořádné události na silnicích a jak se v nich zachovat a čím déle tito účastníci na silnicích jezdí, nedbají zvýšené opatrnosti, zvláště na úsecích, kde jezdí každý den. A o tomto to je, necílit pouze na prevenci nezkušených řidičů, ale i stávajících řidičů. Forma represe ze strany Policie si myslím, že funguje skvěle, neboť kdokoliv, kdo vidí policejní automobil, sundává nohu z plynu a věnuje se plně řízení.

4) Jsou některé mechanismy, které fungují a je potřeba je udržovat / rozvíjet?

Jak jsem výše uvedl. Hlavní je prevenci rozšířit mezi všechny řidiče. Dále by bylo vhodné ukázat, jak takové autonehody vypadají a více je medializovat, a to nejen na regionální úrovni, viz. Internetové stránky Budějovická Drbna, ale aby byly vidět v hlavních zprávách. Kde, kdo si poté rozmyslí, jestli bude předjíždět na nepřehledném úseku.

5) Jaké mechanismy byste naopak přidal a jaké zrušil?

Žádný z mechanismů bych nerušil, neboť veškeré informace předávané veřejnosti jsou ve finále dobré, přidal bych více dopravně bezpečnostních akcí a dále informační kampaně, které by byly zaměřeny na veškeré věkové skupiny obyvatelstva.

6) Jaké jsou dle Vaší zkušenosti nejčastější příčiny nehod?

Řidiči jsou často nepozorní, koukají do mobilů, či se jiným způsobem nevěnují řízení a dění kolem sebe, tedy nevěnování se řízení.

7) Jak je efektivní dopravně bezpečnostní program, jak je mezi veřejnost sdílen? V čem vidíte základní pilíře dopravně bezpečnostního programu?

Efektivní je, ovšem by se dal rozšířit o stále hodně věcí, neboť v dopravě jsou nyní stále nové faktory, příkladem jsou elektrokoloběžky. Sdílen je dle mého dostatečně skrze různé kampaně a dále přes internetové portály. Za nejhlavnější pilíř považuji prevenci.

8) Jsou v dopravních nehodách nové trendy (například jestli je více nehod pod vlivem, nebo mají větší nehodovost mladší, jsou větší škody na majetku z důvodu dražších aut, je více mrtvých)?

Dopravní nehody s přítomností alkoholu či jiných návykových látek jsou v posledních letech, by se dalo říct na ustáleném počtu, kolem 5.000 dopravních nehod za rok. V poledních letech vzrůstají dopravní nehody na elektrokoloběžkách a elektrokolech, do budoucna snad zákonodárce ukotví nějakým způsobem tyto dopravní prostředky do legislativy a upravím tak i jejich provoz.

9) Jak byste vylepšil prevenci dopravní bezpečnosti?

Nic mne v tuto dobu nenapadá.

10) Co byste doporučil účastníkům provozu, jakým způsobem mají předcházet rizikům a hrozbám na pozemních komunikacích?

Udržovat bezpečné rozestupy mezi vozidly, plně se věnovat řízení motorového vozidla a nepřeceňovat své schopnosti

11) Co byste doporučil (bezpečnostně dopravní program) pro jednotlivé věkové kategorie? - děti ZŠ / středoškoláci - věk 18 - 25 (vysoká nehodovost) / do 65 a 65+

Ze strany PČR i BESIP je prováděno množství programů, které mají naučit budoucí účastníky provozu. Ovšem tyto programy nemají velký ohlas u aktivních účastníků provozu na pozemních komunikacích, protože tyto programy jsou nepovinné.

12) Jaký je Váš názor na přípravu budoucích řidičů v autoškole?

Co se týče manipulace s vozidlem, tak je na vysoké úrovni, dále ve studiu prevence zaostává, ovšem věc, která se opravdu zanedbává je první pomoc. Když nyní má dcera absolvovala autoškolu, vůbec s ní nebylo v autoškole provedeno fyzické cvičení první pomoci.

13) Jaký je Váš názor na přípravu žáků ve školách v bezpečnosti provozu?

Určitě pozitivní, lidé musejí dělat vše proto, aby měli povědomí o provozu na silnici již od útlého věku.

14) Existuje ještě jiná příprava v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (BESIP, preventivní akce Policie ČR apod.) a jaká je podle Vás jejich efektivnost?

Vím, že existují takzvané „Školy smyku“, ve kterých si řidič, ať mladý, či starý, vyzkouší limity vozu. Toto vnímám jako velké plus a do budoucna se to snad stane povinností absolvovat tento kurz, neboť je určitě efektivní. Protikladem je vyšší cena za tento jednodenní kurz.